

PROSPECTS FOR ATTRACTING FOREIGN DIRECT INVESTMENTS IN UKRAINE

Amelina N.K., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Taranuha E.N., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛУЧЕННЯ ПРЯМИХ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В УКРАЇНУ

Амеліна Н.К., Національний транспортний університет, Київ, Україна

Тарануха О.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В УКРАИНУ

Амелина Н.К., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Тарануха Е.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Problem in general. In the modern world, while strengthening the global economy, the ability of countries to participate in the development of economic activity is an important indicator of success and competitiveness. Increased intensity of relationships in trade and finance, the development of transport and communications are important indicators of the economy. To preserve the ability of the country to economic growth, its current business relations go far beyond traditional international exchange of goods and services, as evidenced by a significant increase in the number of joint ventures, mergers, licensing agreements and other forms of business cooperation between enterprises of the country and foreign partners. Foreign direct investment (FDI) can be regarded as an economic strategy, taking the company to new investment activity. Also FDI can be an alternative to purchase existing assets of a foreign company. Most companies are trying to add, expand or replace international trade, producing goods and services in countries where the company was first established.

Analysis of recent research and publications. The issue of the impact of investment research on enterprises engaged in many modern scholars of the world such as SD Djankov Bulgarian economist (professor) and former statesman, Tim Hanzer employee McKinsey & Company, Kerala Maklysh board member of the Economic Society of Australia, Rita Ramalho Economist of the World Bank and Andrei Schleifer American economist.

Forming the purposes of article (problem). Study of investment research and analysis of investment opportunities in Ukraine. Study the need to create conditions for attracting foreign investments into the economy.

The main material. There are two kinds of FDI: the creation of productive assets or the acquisition of existing assets by foreigners, for example, through the merger of enterprises takeover or acquisition. Normal international trade is less important in the provision of services than for selling goods. While the growing trade in services, the share of services in total international transactions has changed little over the last decade. But the share of services in total flows of foreign direct investment has increased substantially, and the services sector is increasingly international. [1]The increase in FDI flows in Ukraine in recent years has slowed. This is due, first, and foremost with the general economic downturn and the severe economic crisis in the country. In the economic downturn, inefficient and corrupt system, complexity of legislation and regulation, poor contract enforcement and poor governance are severe obstacles for investment. And that's not considering the fact that the country has a large domestic market, agricultural potential, energy and mineral resources and has strategic geographical position that makes it the center of transit to Europe.

The main investors in Ukraine are Germany, Netherlands, United Kingdom, Austria, the USA and Russia. In the first half of 2013, the share of FDI from EU countries to Ukraine was \$ 42,820,000,000., That

is 72.4% of total FDI. The largest part of FDI was Germany (11.1%), the Netherlands (9.7%), Russia (6.9%), Austria (5.8%), the UK (4.9%), Virgin Islands (4, 4%), France (3.3%), Switzerland (2.1%) and Italy (2%). [2]

FDI in Ukraine in the form of equity on April 1, 2014 was \$ 52,18mlrd, which is \$ 6,21mlrd., Or 10.6% less than at the beginning of the year.

According to the State Statistics Service, residents in January-March this year invested \$ 570.2 million, but at the same time seized \$ 468.4 million, but the negative exchange difference amounted to \$ 6.28 billion. In the first quarter of 2013 foreign investors invested \$ 1.56 billion, but withdrew only \$ 562 million, and a negative exchange difference amounted to \$ 209 million. According to specified data Gosstata amount made in Ukraine foreign direct investment at the beginning of April 2014 was \$ 1.152 thousand. per capita compared with \$ 1.284 thousand. at the beginning of the year, a decrease of \$ 132.

In 2013, FDI into Ukraine increased by \$ 2.86 billion, and another year earlier - to \$ 4.13 billion. Foreign investors invested in 2013 in the Ukrainian economy \$ 5.677 billion (previous year - \$ 6.013 billion), while seized \$ 2.845 billion (previous year - \$ 1.256 billion).

In 2014 investments came from 134 countries. The top ten investor countries, accounting for more than 83% of total direct investment, are: Germany - \$ 6.033 billion, the Netherlands - \$ 5.523 billion, Russia - \$ 3.538 billion, Austria - \$ 2.891 billion, UK - \$ 2.401 billion, Virgin Islands - \$ 2.225 billion, France - \$ 1.783 billion, Switzerland - \$ 1.320 billion and \$ 1.101 billion Italiya-. The main advantages of Ukraine to invest in its development is the fact that Ukraine is one of the largest markets in Europe with 47 million customers and has the fastest GDP growth in Europe. In addition, Ukraine is fourth in the world in terms of high-tech professionals in the sector and has a high level of education and a successful education system. Its strategic geographical location at the entrance to Europe, Russia and Asia, also testifies to the potential investors. The presence of such investors as Kraft Foods, Coca-Cola, Hewlett Packard, Cargill, Knauf, Raiffeisen Bank Aval, Credit Agricole and many others, as well as strengthening and reforming the banking sector can no doubt be attributed to the benefits of Ukraine.

However, despite the existing advantages in Ukraine and weaknesses. This, above all, a small amount of support provided by the law to foreign investors, the weakness of the national oil company, the financial situation of the country and the constant risk of failing to pay the gas bill. They also include political instability and armed internal conflict, high inflation and corruption, low level of investor protection. The level of investor protection Ukraine in 2014 is only 128th of 189 countries in the world, and lost one position compared to the 127 spot in 2013. [1]

This level is based on the indicators listed below. It covers three aspects of the security of investor interests: transparency of transactions (field index of openness), a tendency to use the situation in useful purposes (field director liability index), shareholders of the opportunity to pursue officials and directors sued for official misconduct (ease of filing claims index shareholders) . Indices are measured on a scale of 0 to 10, with higher values indicate greater openness, greater liability of directors, greater influence by the shareholders to the transaction and committed by better protecting the interests of investors.

Consider these aspects in more detail. The first aspect is the index of disclosure agreement includes five components:

1. What corporate body can provide resolution that is legally binding for the transaction? Grade 0 is assigned if the decision taken by the Director-General or the Executive Director, 1 - must vote the board of directors, supervisory board or shareholders, 2 - must vote if the board of directors or supervisory board and the shareholders are not allowed to vote, 3 - if you have Shareholders vote.

2. Is it necessary to immediately disclose the deal public, regulators or shareholders? Grade 0 is assigned if disclosure is not required, 1 - if required disclose the terms of the agreement, 2 - if required disclose terms of the transaction as well as conflict of interest shareholder.

3. Do I need to publish information about the deal in the annual report? Grade 0 is assigned if the company is not obliged to publish information about the deal, 1 - if required disclose the terms of the agreement, but not a shareholder conflict of interest, 2 - if required disclose terms of the transaction as well as conflict of interest shareholder.

4. Should a shareholder to put to the attention of the board of directors or the supervisory board? Grade 0 is assigned if the disclosure of the agreement is required, 1 - if the board of directors should be

informed in general terms about the conflict of interest without disclosing any details, 2 - if the board should be fully informed of all material facts related ' connected with the interests of shareholders in the transaction between buyer and seller.

5. Is it necessary to involve external body such as an external auditor to verify the transaction before its implementation. Grade 0 is assigned if no, 1 - if so.

According to Doing Business, we find that the disclosure of the index operation for Ukraine is at 5.

The next code by which to assess investor protection in the country - a director liability index, which in turn includes 7 components:

1. Can a shareholder bring the director to account for damage to the company, which entails an agreement between buyer and seller. Grade 0 is assigned if the director can not be held liable or can only be fraud or dishonesty, 1 - if the director be held responsible only if he influenced the approval of the transaction or negligence found, 2 - if the director be held responsible when the transaction is unfair or detrimental to other shareholders.

2. Can a shareholder bring to justice the CEO, board members or supervisory board members for damages to the company, which entails agreement. Grade 0 is assigned if the director can not be held liable or can only be fraud or dishonesty, 1 - if the director can be prosecuted for negligence, 2 - if the director be held responsible when the transaction is unfair or detrimental to other shareholders.

3. Can the court to declare the agreement invalid on the claim of a shareholder? Grade 0 is assigned if the operation can not cancel or possible only in case of fraud or bad faith; 1 - cancel the transaction if possible when it infringes on the interests or harm the other shareholders; 2 - cancel the transaction if possible when it is unfair or related to conflict of interest.

4. Is obliged director of the company to compensate the damage done to the company, the shareholder's claim? Grade 0 is assigned if no; 1 - if so.

5. Does the director shall return the profits earned as a result of the transaction, the shareholder's claim? Grade 0 is assigned if no; 1 - if so.

6. Can a director be fined (the two preceding paragraphs at a time) and jailed. Grade 0 is assigned if no; 1 - if so.

7. Can the shareholders present direct or indirect claims for compensation company, which entails agreement. Grade 0 is assigned if the presentation of claims is impossible or only possible for shareholders who own more than 10% of shares 1 - if direct or direction may bring lawsuits shareholders who own 10% or less fate in the stake.

According to the Doing Business index of director liability for Ukraine is at 2.

Another aspect that affects the level of protection of investors - is the index of ease of prosecution of the leaders of shareholders, which includes six components:

1. the documents made available to the shareholder plaintiff from the defendant and witnesses during trial. Grade 1 is assigned for each of these species available to the claimant documents

2. Can the plaintiff during the trial to conduct the initial interrogation of the accused and witnesses. Grade 0 is assigned if no; 1 - if so, but with the prior approval of a judge; 2 - if yes, without prior approval.

3. Can the claimant receive the category of documents relating to the case, the defendant, without specifying any particular document. Grade 0 is assigned if no, 1 - if so.

4. Can the shareholders who own 10% or smaller share of the company, without giving a claim to court to demand that the agreement between the buyer and seller reviewed Inspector. Grade 0 is assigned if no; 1 - if so.

5. Do the shareholders who own 10% or lower share of equity company the right to explore in the transaction documents before filing suit in court. Grade 0 is assigned if no; 1 - if so. 6. Is there evidence standards on civil cases lower than the criminal. Grade 0 is assigned if no; 1 - if so.

The size of the index according to Doing Business in Ukraine is at 6. The index of investor protection is an average of the index of disclosure agreement, director liability index and the index of ease of prosecution CEOs shareholders. The index is in the range of 0 to 10, with higher values indicating a higher degree of investor protection. For Ukraine in 2014 level of this index was 4.3 [4]. This methodology was developed in the Dencheva Simon Djankov and others. (Djankov, La Porta, Lopez-de-Silanes, Schleifer (2008)) and used in the report of the World Bank Doing Business with minor changes. Data are collected

through a survey of lawyers specializing in corporate law and securities transactions, and based on the analysis of regulations on securities, company law and court rules regarding evidence. To ensure comparable data on different countries, uses a number of assumptions about the company and the agreement.

Overall, Ukraine, unfortunately does not have a stable policy towards foreign investment aid. The unpredictability of decisions sometimes surprising on the part of investors.

Conclusion. The study we see that in Ukraine there are conditions for attracting foreign investments. But the financial crisis has meant that the investment climate in the country has deteriorated. These findings were confirmed by expert opinion. The distinguishing characteristic serves falling investment rating of our country and reduce investor protection index. Ukraine has its strengths to weaknesses in order to attract foreign direct investment and currently has investment attractiveness, even in comparison with the closest countries. All this once again underscores the need to create conditions for attracting foreign investments into the economy.

REFERENCES

1. Statistics Explained [Electronic resource]/ Mode of access: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Foreign_direct_investment_statistics - Date of Access: 29 september 2014
2. ECFMU European Centre for a Modern Ukraine [Electronic resource]/ Mode of access: <http://www.modernukraine.eu/eu-integration/> - Date of Access: 29 september 2014. Delo.ua [Electronic resource]/ Mode of access: <http://delo.ua/ukraine> - Date of Access: 30 september 2014 (Rus)
4. Ease of Doing Business in Ukraine / World Bank Group Doing Business [Electronic resource]/ Mode of access: <http://www.doingbusiness.org/> - Date of Access: 08 oktober 2014
5. Western loans Ukraine: on what terms to take, and what will spend Source. [Electronic resource] / Mode of access: <http://delo.ua/ukraine/zapadnye-kredity-ukraine-na-kakih-uslovijah-berem-i-na-chto-potr-230275/> delo.ua - Date of Access: 30 september 2014 (Rus)
6. Berezhniy Y.V. The Politics of national projects: development prospects in Ukraine / Berezhniy Y.V., Zalilo Y.A., Pokrishka D.C. // Economy of Ukraine – 2013 - № 10. – p. 32-44 (Ukr)
7. The state Committee of statistics [Electronic resource] / Mode of access: ukrstat.gov.ua - Date of Access: 30 september 2014 (Ukr)
8. Organization and evaluation of the investment environment [Electronic resource] / Mode of access: <http://www.info-prensa.com/article-916.html> - Date of Access: 29 september 2014 (Ukr)

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Статистика іноземних інвестицій [Електронний ресурс] Режим доступу: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Foreign_direct_investment_statistics - Date of Access: 29 september 2014
2. ECFMU European Centre for a Modern Ukraine [Electronic resource] <http://www.modernukraine.eu/eu-integration/> - Date of Access: 29 september 2014
3. Delo.ua [Electronic resource] <http://delo.ua/ukraine> - Date of Access: 30 september 2014
4. Ease of Doing Business in Ukraine / World Bank Group Doing Business [Electronic resource] <http://www.doingbusiness.org/> - Date of Access: 08 oktober 2014.
5. Западные кредиты Украине: на каких условиях берем и на что потратим [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://delo.ua/ukraine/zapadnye-kredity-ukraine-na-kakih-uslovijah-berem-i-na-chto-potr-230275/> delo.ua
6. Бережний Я. В. Політика реалізації національних проєктів: перспективи розвитку в Україні / Бережний Я.В., Жаліло Я.А., Покришка Д.С. // Економіка України – 2013.-№ 10. – с. 32–44.
7. Державний комітет статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : ukrstat.gov.ua
8. Організація та проведення оцінки інвестиційного середовища [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.info-prensa.com/article-916.html>

ABSTRACT

Amelina N.K., Taranuha E.N. Prospects for attracting foreign direct investments in Ukraine. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article analyzes the size of foreign direct investment in Ukraine in recent years. Foreign direct investment is considered as an economic strategy that has been adopted for new investment activity. Given the strengths and weaknesses of Ukraine for investors.

The object of the study - foreign direct investment in the economic development of the country.

The aim of the study was to investigate the impact of investment, research and analysis of investment opportunities in Ukraine.

The increase in FDI flows to Ukraine recently slowed down considerably. This is due primarily to General economic recession and a severe economic crisis in the country. In addition to the economic downturn, inefficient and corrupt system, the complexity of legislation and regulation, poor enforcement of contracts and mismanagement are severe obstacles to investment. And this is not counting on the fact that the country has a large domestic market, agricultural potential, energy and mineral resources and has a strategic geographical position, which makes it a transit hub in Europe. The main advantages of Ukraine for investments in its development may be the fact that Ukraine is one of the largest markets in Europe with 47 million consumers and has the most dynamic growth of GDP in Europe. In addition, Ukraine is in fourth place in the world, from the point of view of specialists in high-tech sector and has a high level of education and a very good education system. But, despite these advantages, in Ukraine, there are weaknesses. First and foremost, a small amount of support provided to foreign investors by the law, the weakness of national oil companies, financial position and ongoing risk to the country's inability to pay the gas bill. This can be attributed to political instability and armed conflicts, high inflation and corruption, low level of investor protection. In General, Ukraine, unfortunately does not have a stable policy towards foreign investment. The unpredictability of decisions sometimes surprising on the part of investors. All this underlines the need to create conditions for attracting foreign investments in the economy.

KEYWORDS: INVESTOR, FOREIGN INVESTMENT, INVESTMENT PROJECT, THE INDEX OF INVESTOR PROTECTION, ATTRACTION OF INVESTMENTS.

РЕФЕРАТ

Амеліна Н.К. Перспективи залучення прямих іноземних інвестицій в Україну / Н.К. Амеліна, О.М. Тарануха // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті проаналізовано розміри залучення прямих іноземних інвестицій в Україну за останні роки. Прямі іноземні інвестиції розглядаються в якості економічної стратегії, що приймається для інвестування нового виду діяльності. Наведені сильні та слабкі сторони України для країн-інвесторів. Об'єкт дослідження – прямі іноземні інвестиції в розвиток економіки країни.

Мета роботи – вивчення впливу інвестицій, дослідження та аналіз можливостей залучення інвестицій в Україну.

Збільшення потоків ПІІ в Україну останнім часом значно уповільнився. Це пов'язано, в першу, чергу із загальним економічним спадом і тяжкою економічною кризою в країні. Крім економічного спаду, неефективна та корумпована система, складність законодавства та його регулювання, неякісне виконання контрактів та погане управління являють собою важкі перепони для інвестування. І це, не вважаючи, на те, що країна має великий внутрішній ринок, сільськогосподарський потенціал, енергетичні та мінеральні ресурси та володіє стратегічним географічним положенням, що робить її центром транзиту в Європі. Основними перевагами України для здійснення інвестицій в її розвиток можна вважати те, що Україна є одним з найбільших ринків в Європі з 47 мільйонами споживачів та має найдинамічніше зростання ВВП в Європі. Крім того, Україна знаходиться на четвертому місці в світі, з точки зору фахівців у високотехнологічному секторі та має високий рівень освіти та дуже вдалу систему освіти. Але, не дивлячись на існуючі переваги, в Україні є й слабкі сторони. Це, перш за все, невелика кількість підтримки, що надається іноземним інвесторам за законом, слабкість

національної нафтової компанії, фінансове становище і постійний ризик країни в нездатності сплачувати газові рахунок. Сюди ж можна віднести політичну нестабільність і збройні внутрішні конфлікти, високий рівень інфляції та корумпованість, низький рівень захисту інвестора. В цілому, Україна, на жаль не має стабільної політики по відношенню до іноземної інвестиційної допомоги. Непередбачуваність рішень іноді викликає здивування з боку країн-інвесторів. Все це зайвий раз підкреслює необхідність створення умов для залучення іноземних інвестицій в розвиток економіки.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕТОР, ІНОЗЕМНІ ІНВЕСТИЦІЇ, ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПРОЕКТ, ІНДЕКС ЗАХИСТУ ІНВЕТОРА, ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ.

РЕФЕРАТ

Амелина Н.К. Перспективы привлечения прямых иностранных инвестиций в Украину / Н.К. Амелина, О.М. Тарануха // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье проанализированы размеры привлечения прямых иностранных инвестиций в Украину за последние годы. Прямые иностранные инвестиции рассматриваются в качестве экономической стратегии, которая принимается для инвестирования нового вида деятельности. Приведены сильные и слабые стороны Украины для стран-инвесторов.

Объект исследования – прямые иностранные инвестиции в развитие экономики страны.

Цель работы – изучение влияния инвестиций, исследование и анализ возможностей привлечения инвестиций в Украину.

Увеличение потоков прямых иностранных инвестиций в Украину в последнее время значительно замедлился. Это связано, в первую очередь с общим экономическим спадом и тяжелейшим экономическим кризисом в стране. Кроме экономического спада, неэффективная и коррумпированная система, сложность законодательства и его регулирования, некачественное исполнение контрактов и плохое управление представляют собой тяжелые преграды для инвестирования. И это, не считая того, что страна имеет большой внутренний рынок, сельскохозяйственный потенциал, энергетические и минеральные ресурсы и обладает стратегическим географическим положением, что делает ее центром транзита в Европе. Основными преимуществами Украины для осуществления инвестиций в ее развитие можно считать то, что Украина является одним из крупнейших рынков в Европе с 47 миллионами потребителей и имеет наиболее динамичный рост ВВП в Европе. Кроме того, Украина находится на четвертом месте в мире, с точки зрения специалистов в высокотехнологичном секторе и имеет высокий уровень образования и очень удачную систему образования. Но, несмотря на существующие преимущества, в Украине есть и слабые стороны. Это, прежде всего, небольшое количество поддержки, предоставляемой иностранным инвесторам по закону, слабость национальной нефтяной компании, финансовое положение и постоянные риски страны в неспособности оплачивать газовые счета. Сюда же можно отнести политическую нестабильность и вооруженные внутренние конфликты, высокий уровень инфляции и коррумпированность, низкий уровень защиты инвестора. В целом, Украина, к сожалению, не имеет стабильной политики по отношению к иностранной инвестиционной помощи. Непредсказуемость решений иногда вызывает удивление со стороны стран-инвесторов. Все это лишний раз подчеркивает необходимость создания условий для привлечения иностранных инвестиций в развитие экономики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ІНВЕТОР, ІНОСТРАННЫЕ ІНВЕСТИЦИИ, ІНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ, ІНДЕКС ЗАЩИТЫ ІНВЕТОРА, ПРИВЛЕЧЕНИЕ ІНВЕСТИЦІЙ.

AUTHOR:

Amelina Nataliya K., National Transport University, senior lecturer department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 314

Taranuha Elena N., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 314

АВТОРИ:

Амеліна Наталія Костянтинівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри економіки, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел.. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.314.

Тарануха Олена Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел.. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.314.

АВТОРЫ:

Амелина Наталья Константиновна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел.. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.314.

Тарануха Елена Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел.. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.314.

REVIEWER:

Redko A.J., Ph.D., Economics (Dr.), professor, the Director of the National Academy of statistics, accounting and audit

Grischuk O.K., Ph.D. in Technical Science, professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Редько О.Ю., доктор економічних наук, професор, Директор Національної Академії статистики обліку та аудиту, Київ, Україна

Гришук О.К., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна

ELECTRONIC ADMINISTRATION OF VAT

Antonenko N.V., National Transport University, Kiev, Ukraine
Khomenko V.S., National Transport University, Kiev, Ukraine

ЕЛЕКТРОННЕ АДМІНІСТРУВАННЯ ПОДАТКУ НА ДОДАНУ ВАРТІСТЬ

Антоненко Н.В., Національний транспортний університет, м.Київ, Україна
Хоменко В.С., Національний транспортний університет, м.Київ, Україна

ЭЛЕКТРОННОЕ АДМИНИСТРИРОВАНИЕ НАЛОГА НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ

Антоненко Н.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Хоменко В.С., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Problem. From 1 January 2015 starts electronic administration system of value added tax. The changes made to the Tax Code of Ukraine make VAT administration convenient and effective [1]. The new mechanism reduces the possibility of fraudulent transactions, reduces the amount of "shadow" economy, creates conditions for preventing illegal obtaining budgetary compensation, provides quality control of state revenues. The existing system of VAT administration has several disadvantages, so you need to make radical changes that will not shy away from paying VAT. In implementing the new positive agenda is to reduce the impact of human factors and reduce corruption. On 01.01.2015 g. Issued tax invoices only in electronic form and recorded in the Unified Register of tax invoices. Studied law intended to several areas of reform, the main of which are as follows: 1) the transition from paper to electronic reporting of VAT; 2) automatic discovery of all VAT accounts VAT payers [2]. The new VAT regulations will have three components: First, it is - an electronic register of tax invoices, and secondly, the bank automatically and free accounts will be open to all VAT payers, thirdly, will operate the database for information on customs import and export products. Special is that the VAT refund to exporters and investors will take place automatically.

Analysis of recent research and publications. In science have not studied in detail, but the question of tax administration, in general, scientists studied such as PS Patsurkivskyy, VM Popovich, AP Ryabchenko, VF Savchenko, VB Averyanov, LK Voronov, PT Gega, NR Nyzhnyk, D.M.Prytyka, RA Kalyuzhny, MP Kucheryavenko.

Bold unsolved aspects of the problem. The study found that the law [1] does not give a clear answer to certain questions, contains ambiguities and needs improvement. Implementation of this law needs amendments and supplements to a number of legal acts of Ukraine and the Tax Code of Ukraine. Therefore, we must thoroughly examine the issue in depth and aimed at improving electronic administration and providing future users with reliable information [3]. The purpose of the article. To analyze legislative changes in terms of deficiencies that may arise in the operation of electronic VAT administration in the future, to highlight the problems that may arise in connection with the introduction of the aforementioned system.

The main material. From 1 January 2015 for all VAT payers automatically open electronic invoices in a special bank at the National Bank of Ukraine. To open the account of the State Fiscal Service sends the bank where the account open, payers register in which the name of the payer, individual tax number and enterprise code. These changes have both positive and negative consequences. And before you do, make sure that benefits than drawbacks. Exploring new mechanism, it is reasonable to highlight certain problems that may arise in connection with the introduction of new rules.

1. Paragraph 49.4 of Article 49 paragraph complemented PC Ukraine, according to which VAT tax reporting is submitted to the supervisory body all taxpayers only in electronic form in compliance with the conditions for the registration of an electronic signature reporting entities in accordance with the law. Currently reporting in compliance with the requirements for registration of an electronic signature reporting entities applies only to medium and large enterprises [4]. Although there is a tendency to move to electronic

digital signatures, but the actual registration of digital signature is not mandatory for business registration payer of value added tax. According to the changes in the administration of all VAT taxpayers are obliged to register the digital signature public officials. In our view, it is necessary to add the item concerning the mandatory registration of digital signature in VAT registration and obligation to put an appropriate submission to Certification Authority of the State Fiscal Service for the supervisory authority which would simplify the mechanism of VAT administration as a whole.

2. Problems arising when funds are debited from the accounts of the taxpayer. According to the Tax Code of Ukraine § 87.1 of Article 87 stipulates that an independent source of payment of monetary obligations or tax debt repayment of taxpayer funds can be, including those from the sale of works (goods and services), property securities issue in particular corporate rights obtained as a loan (the loan), and other sources, taking into account the characteristics defined in this Article, and the amounts overpaid payments to relevant budgets. The paragraph is supplemented by the following provision: "The source of payment of monetary obligations independent of the value added tax is the amount of funds recorded in the electronic administration system of value added tax and sources referred to in the first paragraph of this paragraph." So, with these changes mean that VAT can use funds from accounts that are not in the system of electronic VAT administration [5]. That is, if the funds in accounts in electronic administration system of VAT is not enough to settle the tax liability, the supervisory body will use funds from other accounts of the payer, including personal accounts unrelated to business activity. In terms of the PC Ukraine should form a mechanism that would help taxpayers to respond to the demands of regulatory authorities. You also need to finalize issues relating to the possible use of funds from other accounts to repayment of VAT and, conversely, to fix the legislation impossibility of such operations automatically.

Innovation limit the amount of VAT which can be registered in the tax bill YERPН. Make a note (electronic), anyway, you need the full amount of the transaction, however, the tax bill or will be registered in YERPН - is another question. Moreover, the vendor is not interested in: register tax bill or not, it must show the tax obligation in the VAT. A buyer's different: if the tax bill will be registered in YERPН, then it will be entitled to a tax credit, in other words - not [6].

3. Problems in the registration of tax invoices in YERPН. Paragraph 201.10 Article 201 PC Ukraine are the formula for calculating the amount of VAT which can be registered tax bill in the Unified Register of tax invoices. The total VAT amount shall not exceed the amount calculated in accordance with Article 2001 § 2001.3 PC Ukraine. When the calculated amount of tax for which the taxpayer is entitled to issue tax bills, apply the formula

$$\sum_{\text{Накл}} = \sum_{\text{НаклОтр}} + \sum_{\text{Митн}} + \sum_{\text{ПопРах}} - \sum_{\text{НаклВид}} - \sum_{\text{Відшкод}} - \sum_{\text{Перевищ}}, \quad (1)$$

where: $\sum_{\text{НаклОтр}}$ – total input tax in tax invoices issued and registered suppliers in the Unified Register of tax invoices;

$\sum_{\text{Митн}}$ – the amount of customs VAT payer paid for goods imported into the customs territory of Ukraine;

$\sum_{\text{ПопРах}}$ – total recharge your current account VAT;

$\sum_{\text{НаклВид}}$ – the total amount of tax in tax invoices issued from 01.01.2015 g., And registered in the Unified Register of tax invoices;

$\sum_{\text{Відшкод}}$ – the amount of tax payer claimed to budgetary compensation;

$\sum_{\text{Перевищ}}$ – total excess over the amount of tax liabilities VAT tax invoices, registered in the Unified Register of tax invoices [7].

It should be noted that in cases where VAT payer plans to sell goods (works, services) on a higher amount than it purchased in the reporting period, including imported goods (works, services), it must transfer the VAT system due to electronic administration that is, "to pay tax in advance." It is likely that this limit will be calculated in the mode of «on-line», or at the beginning of the day. Of course, this approach breaks the usual fraudulent schemes, although it is likely that, in return, can have new schemes, more sophisticated relating to interfere with the computer program. The advantages of electronic document management in administering VAT is obvious, the main ones are:

1. Do not spend time for delivery and signing paper documents to the counterparty.
2. Paper documents can not be damaged because of electronic documents can make as many copies.
3. Electronic documents stored on the hard disk and do not take up as much space as paper documents stored in a huge number of cabinets and shelves, which should find a place in the office.

4. The transition to electronic document management can reduce costs.

With the help of electronic administration will be able to accumulate huge amounts PDVshnyh accounts that will use state before maturity VAT. Get the money will be using government securities, bonds, notes. The question is only in what the bank will open special accounts. According to Mr. 2001.1 art. 2001 Sec. V NC Ukraine a bank chooses the Cabinet. [1]

The new electronic administration system of value added tax to provide automatic registration in terms of taxpayers:

- the amount of tax contained in the issued and received tax bills registered in the Unified Register of tax invoices;
- the amount of duty paid by taxpayers for goods imported into the territory of Ukraine;
- the amount of replenishment and the balance of funds in accounts in electronic administration system of VAT;
- the amount of tax, which taxpayers have a right to record tax bills.

The result of the introduction of electronic administration is that for VAT will have a "personal office", which in the on-line will be able to see whether he has enough money to special accounts to register a tax invoice.

In conclusion, this analysis pay attention to another quite important innovation [8]: Now the person whose taxable turnover for 12 calendar months does not exceed 1000 UAH 000. (Excluding VAT) may not register as VAT payers. It allows small businesses to abandon the single tax and move to a common system of taxation rate as 5% of income - it is quite a large sum.

Conclusions. After analyzing the provisions of the Law [1], we can conclude that a large number of implemented mechanisms is a positive step in VAT administration. However, some unresolved issues related to the opening of accounts in the system of electronic VAT administration and their functioning. We just pointed to some shortcomings of the law, of course, much of the problem will be found after the introduction of the law in place, but to ensure the proper functioning of electronic VAT administration needed improvement. With the introduction of new amendments to the Tax Code of Ukraine will be ensured between the amounts accrued and paid VAT. It is expected that innovation will be the solution for the control system of calculation, payment and refund of VAT, the elimination of "tax holes" and schemes of VAT fraud and will to carry out tax refund to exporters and importers in automatic mode, a month earlier than now.

REFERENCES

1. Zakon Ukrainy of 31.07.2014 № 1621-VII «On Amendments to the Tax Code of Ukraine and other legislative acts of Ukraine» // Ofitsiynyy visnyk Ukrayiny, 2014 p., № 63, p. 102, section 1732, Code Act 73421/2014 (Ukr).
2. Zakon Ukrainy of 05.04.2001 № 2346-III «Payment Systems and Money Transfer in Ukraine» // Verkhovnoyi Rady Ukrayiny (VVR), 2001., № 29, article 137 (Ukr).
3. Mazurok P.P. Analytical evaluation of the financial performance of the industrial enterprises of Ukraine / P.P. Mazurok// countries and regions. – 2009. – № 5. – P. 114-119 (Ukr).
4. National Economy: teach. guidances. / V.F. Savchenko. – K: Znannya, 2011. – 309 p. – (Higher Education XXI century) (Ukr).
5. Podatkovyy kodeks Ukrayiny of 02.12.2010 № 2755-VI // Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny (VVR), 2011., № 13, / № 13-14, № 15-16, № 17 / p. 556, p. 112. (Ukr)
6. National provisions (Standard) 1» Zahal'ni vymohy do finansovoyi zvitnosti» (Ukr)
7. Accounting and Financial Reporting in Ukraine. – Zakon Ukrainy [Effective as of 1999-07-16] / Verhovna Rada Ukrainy. – Offic. public. – K. : Parlam. vyd-vo, 1999. – 396. (Library Official Publications) (Ukr)
8. Sokolov Ja. V. History of accounting : a textbook / Ja. V. Sokolov, V. Ja. Sokolov— M. : Fynansy y statystyka, 2004. — 272. (Rus)

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

2. Закон України від 31.07.2014 № 1621-VII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України» // Офіційний вісник України, 2014 р., № 63, стор. 102, стаття 1732, код акту 73421/2014.

3. Закон України від 05.04.2001 № 2346-III «Про платіжні системи та переказ коштів в Україні» // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001 р., № 29, стаття 137.
4. Мазурок П.П. Аналітичне оцінювання фінансових результатів діяльності промислових підприємств України / П.П. Мазурок // Держава та регіони. – 2009. – № 5. – С. 114-119.
5. Національна економіка : навч. посіб. / В.Ф. Савченко. – К. : Знання, 2011. – 309 с. – (Вища освіта XXI століття).
6. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011 р., № 13, / № 13-14, № 15-16, № 17 /, стор. 556, ст. 112.
7. Національне положення (стандарт) бухгалтерський облік 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності».
8. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні. – Закон України [Чинний від 1999-07-16] / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 1999. – 396 с. (Бібліотека офіційних видань).
- Соколов Я. В. История бухгалтерского учета : учебник / Я. В. Соколов, В. Я. Соколов – М. : Финансы и статистика, 2004. — 272 с.

ABSTRACT

Antonenko N.V., Khomenko V.S. Electronic VAT administration. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article analyzes the legislative changes in terms of deficiencies that may arise in the operation of electronic VAT administration in the future.

The object of study – the problem of electronic management of VAT. Purpose – to examine a new mechanism to allocate some problems that may arise in connection with the implementation of new regulations. Research method – scientific method of theoretical generalization, observation, abstraction, formalization, analysis. The study found that the law does not give clear answers to certain questions contain ambiguities and needs improvement. Studied law seeks to several areas of reform, the main of which are: 1) the transition from paper to electronic filing of VAT; 2) automatic discovery of VAT accounts for all VAT payers. Every innovation have both positive and negative consequences. The new VAT regulations will consist of three components: First, it is – an electronic register of tax invoices, and secondly, the bank automatically and free accounts will be open to all VAT payers, third, act database for information about customs import and export of goods.

The implementation of this law requires amendments and supplements to a number of legal acts of Ukraine and the Tax Code of Ukraine. Every innovation have both positive and negative consequences. Exploring new mechanism, we have identified some problems that may arise in connection with the implementation of new regulations.

In this article it is proved that a large number of a mechanism is a positive step in VAT administration. It is expected that innovation becomes a systemic solution for the monitoring of calculation, payment and reimbursement of VAT.

KEY WORDS: document management, electronic administration, VAT invoices, implementation, innovation, mechanism.

РЕФЕРАТ

Антоненко Н.В. Електронне адміністрування ПДВ. / Н.В.Антоненко, В.С. Хоменко // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті здійснено аналіз законодавчих змін на предмет недоліків, які можуть виникнути при функціонуванні системи електронного адміністрування ПДВ у майбутньому.

Об'єкт дослідження – проблеми електронного адміністрування податку на додану вартість.

Мета роботи – дослідити новий механізм, виділити певні проблеми, які можуть виникнути у зв'язку із впровадженням нових норм.

Метод дослідження – загальнонауковий метод теоретичного узагальнення, спостереження, абстрагування, формалізації, аналізу.

В результаті дослідження було виявлено, що Закон не дає чіткої відповіді на певні питання, містить неясності та потребує вдосконалення. Досліджуваний Закон має на меті кілька напрямів реформ, основні з яких полягають у наступному: 1) перехід від паперової до електронної звітності ПДВ; 2) автоматичне відкриття ПДВ-рахунків всім платникам ПДВ. Кожні нововведення мають як позитивні, так і негативні наслідки. Новий механізм оподаткування ПДВ буде складатися з трьох складових: по-перше, це – електронний реєстр податкових накладних, по-друге, в банку автоматично і безкоштовно будуть відкриті рахунки усім платникам ПДВ, по-третє, діятиме база даних митниці щодо інформації про імпорту та експорт товарів.

Реалізація даного закону потребує внесення змін та доповнень до цілого ряду нормативно-правових актів України та Податкового кодексу України. Кожні нововведення мають як позитивні, так і негативні наслідки. Досліджуючи новий механізм, ми виділили певні проблем, які можуть виникнути у зв'язку із впровадженням нових норм.

В статті доведено, що досить велика кількість запроваджених механізмів є позитивним кроком в сфері адміністрування ПДВ. Очікується, що інновація стане системним рішенням для контролю нарахування, сплати і відшкодування ПДВ.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДОКУМЕНТООБІГ, ЕЛЕКТРОННЕ АДМІНІСТРУВАННЯ, ПДВ РАХУНКИ, ЗАПРОВАДЖЕННЯ, НОВОВВЕДЕННЯ, МЕХАНІЗМ.

РЕФЕРАТ

Антоненко Н.В. Электронное администрирование НДС / Н.В. Антоненко, В.С. Хоменко // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье осуществлен анализ законодательных изменений на предмет недостатков, которые могут возникнуть при функционировании системы электронного администрирования НДС в будущем.

Объект исследования – проблемы электронного администрирования налога на добавленную стоимость.

Цель работы – исследовать новый механизм, выделить определенные проблемы, которые могут возникнуть в связи с внедрением новых норм.

Метод исследования – общенаучный метод теоретического обобщения, наблюдения, абстрагирования, формализации, анализа.

В результате исследования было выявлено, что Закон не дает четкого ответа на определенные вопросы, содержит неясности и нуждается в совершенствовании. Исследуемый Закон имеет целью несколько направлений реформ, основные из которых заключаются в следующем: 1) переход от бумажной к электронной отчетности НДС; 2) автоматическое открытие НДС-счетов всем плательщикам НДС. Каждые нововведения имеют как положительные, так и отрицательные последствия. Новый механизм налогообложения НДС будет состоять из трех составляющих: во-первых, это – электронный реестр налоговых накладных, во-вторых, в банке автоматически и бесплатно будут открыты счета всем плательщикам НДС, в-третьих, будет действовать база данных таможи по информации об импорте и экспорт товаров.

Реализация данного закона требует внесения изменений и дополнений в целый ряд нормативно-правовых актов Украины и Налогового кодекса Украины. Каждые нововведения имеют как положительные, так и отрицательные последствия. Исследуя новый механизм, мы выделили определенные проблем, которые могут возникнуть в связи с внедрением новых норм.

В статье доказано, что достаточно большое количество введенных механизмов является положительным шагом в сфере администрирования НДС. Ожидается, что инновация станет системным решением для контроля начисления, уплаты и возмещения НДС.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ДОКУМЕНТООБОРОТ, ЭЛЕКТРОННОЕ АДМИНИСТРИРОВАНИЕ, НДС СЧЕТА, ВВЕДЕНИЕ, НОВШЕСТВА, МЕХАНИЗМ.

AUTHOR:

Antonenko Nadiia, National Transport University, senior lecturer department of finance accounting and audit, e-mail: nadejda2006@ua.fm, tel. +380963142206 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 424.

Homenko Viktoria, National Transport University, student of economics, management and law, specialty 6.030509 «Accounting and Auditing, e-mail: homenko_viktoria@rambler.ru, tel. +380984802951, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

АВТОРИ:

Антоненко Надія Василівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: nadejda2006@ua.fm, тел. +380963142206, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424.

Хоменко Вікторія Сергіївна, Національний транспортний університет, студентка факультету економіки, менеджменту і права із спеціальності 6.030509 «Облік і аудит», e-mail: homenko_viktoria@rambler.ru, тел. +380984802951, Україна, 000010 Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

АВТОРЫ:

Антоненко Надежда Васильевна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: nadejda2006@ua.fm, тел. +380963142206, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 424.

Хоменко Виктория Сергеевна, Национальный транспортный университет, студентка факультета экономики, менеджмента и права специальности 6.030509 «Учет и аудит», e-mail: homenko_viktoria@rambler.ru, тел. +380984802951, Украина, 000010 Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

REVIEWER:

Gudz' O.Ye., Ph.D., Economics (Dr.), professor, State University of Telecommunications, professor department of innovation management, Kyiv, Ukraine.

Bidnjak M.N., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, professor department of management, Kyiv, Ukraine.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гудзь О.Є., доктор економічних наук, професор, Державний університет телекомунікацій, професор кафедри управління інноваційною діяльністю, Київ, Україна.

Бідняк М.Н., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри менеджменту, Київ, Україна.

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РЕФОРМУВАННЯ БЮДЖЕТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Баби́ч Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

TOPICAL PROBLEMS BUDGET SYSTEM REFORM UKRAINE

Babich L., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ БЮДЖЕТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

Баби́ч Л.М., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Розвиток на демократичних засадах ефективної бюджетної системи, науково обґрунтоване визначення її пріоритетів та орієнтирів фінансової політики – це важливі чинники, що забезпечують конкурентоспроможність економіки України. Звідси питання вдосконалення бюджетної системи з урахуванням досвіду інших країн є дуже важливими і потребують подальших наукових досліджень. Саме з цих позицій бюджетну систему необхідно розглядати як важливий інструмент впливу щодо формування динаміки розвитку державних фінансів України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз питань формування розвитку бюджетної системи країни досліджувалися в працях таких авторів, як Васи́лик О.Д., Па́влюк К.В., Па́сичник Ю.В., Фе́досов В.М., Ю́рій С.І. та ін. Проте, в сучасній науково-економічній літературі ще недостатньо приділяється уваги висвітленню питань щодо розширення повноважень місцевих органів влади за умов запровадження системи децентралізації.

Метою статті є розробка заходів щодо подальшого реформування бюджетної системи, як важливого інструменту розвитку державних фінансів України.

Основні результати дослідження. Бюджетна система кожної країни розглядається як урегульована правовими нормами сукупність усіх видів бюджетів, що створюються відповідно до її бюджетного устрою [5].

Структура бюджетної системи України визначається ст. 5 Бюджетного кодексу, за якою вона будується за двома, характерними для унітарних країн рівнями, коли на першому рівні – центральний, тобто Державний бюджет України, а на другому – місцеві бюджети, які теж поділяються на окремі підрівні. Державний, адміністративно-територіальний і бюджетний устрої визначають організацію і принципи побудови бюджетної системи України, її структуру, розподіл доходів і видатків між окремими ланками, правові основи функціонування бюджетів, встановлення характеру взаємовідносин між бюджетами, взаємозв'язок між окремими ланками бюджетної системи. Зокрема принципи бюджетної системи, а їх на сьогодні десять, визначаються у статті 7 Бюджетного кодексу України, це такі як: єдності, збалансованості, самостійності, повноти, обґрунтованості, ефективності та результативності субсидіарності, цільового використання бюджетних коштів, справедливості і неупередженості, публічності та прозорості [4].

Слід відразу ж вказати, що у порівнянні із попередньою редакцією Бюджетного кодексу де відзначалось 11 принципів щодо побудови бюджетної системи України у новій редакції цього документу залишилось 10 принципів, тобто виключено принцип відповідальності, який означає забезпечення дисциплінарної відповідальності всіх учасників бюджетного процесу за виконання своїх обов'язків і повноважень, а також бюджетних призначень відповідно до закону про державний бюджет та рішень про місцеві бюджети. Відразу ж можна зазначити, що такий принцип варто було б зберегти з огляду на необхідність посилення фінансової дисципліни серед усіх розпорядників бюджетних коштів та розробників завдань і напрямів бюджетної політики країни з урахуванням відповідальності за прийняті рішення та хід виконання затверджених показників, які знаходять своє відтворення, а в подальшому – і реалізацію у поступовому реформуванні бюджетної системи України.

Аналіз бюджетної системи України здійснюється на основі даних зведеного бюджету, який є сукупністю показників усіх видів бюджетів. Абсолютні та структурні характеристики бюджетної

системи України за 2005-2014 рр. наводяться у табл. 1, що складена за даними Міністерства фінансів України. З таблиці видно, що доходна частина зведеного бюджету в абсолютному вимірі зростала з року в рік, і якщо, наприклад, у 2005 році вона становила 134,2 млрд. грн., то у 2014 році – майже 449 млрд. грн., тобто за 9 років зросла більш, ніж у три рази. За структурною ознакою бюджетна система залишається майже стабільною, коли співвідношення у розподілі ресурсів між державними і місцевими бюджетами становить приблизно 3:1, тобто більше 75 % усіх бюджетних коштів концентруються у центральному бюджеті. І це в той час, як сучасна бюджетна система України, що має надто розгалужену, безпосередньо пов'язану з адміністративно-територіальним поділом структуру і обраховується понад десяти тисячами місцевих бюджетів, давно потребує поступового запровадження реформ щодо децентралізації при розподілі видатків між окремими ланками.

Варто зазначити, що показник частки відповідно державного і місцевих бюджетів у зведеному бюджеті завжди є складовою основних параметрів бюджетної політики. В останні роки при розробці проекту основних напрямків бюджетної політики, а також Концепції реформування органів місцевого самоврядування та територіальної організації влади робиться акцент на посиленні ролі місцевих бюджетів у формуванні бюджетних доходів, в тому числі за рахунок власних джерел для того, щоб більша частина коштів бюджетних фондів залишалась на місцях, а співвідношення між державним і місцевими бюджетами ставало все більш збалансованим. В контексті уточнення складу доходних джерел місцевих бюджетів передбачається, зокрема, можливість щодо розширення переліку місцевих податків і зборів та закріплення за органами місцевого самоврядування базового рівня граничних корегувань ставок оподаткування певними податками та зборами[10]. Проте, як видно з таблиці, частка доходів державного бюджету у доходах зведеного не зменшується, а можливо навіть дещо і зростає, а це означає, що і надалі залишатиметься наявність значної складової міжбюджетних трансфертів у доходах місцевих бюджетів. Наприклад, якщо в 2005 році частка міжбюджетних трансфертів у доходах місцевих бюджетів складала 42 %, то в 2013 році – більш, ніж 55% [2].

Таблиця 1 – Структура зведеного бюджету України за 2005-2014 роки, млн. грн.

Показники	2005		2010		2011		2012		2013		2014	
	абс. зн.	абс. зн.	абс. зн.	%	абс. зн.	%	абс. зн.	%	абс. зн.	%	абс. зн.	%
Доходи зведеного бюджету	134183	100	314391	100	398553	100	445454	100	442743	100	498900	100
Доходи державного бюджету	105330	78,5	240477	77,7	314617	78,9	346025	77,7	339180	76,6	392404	78,6
Доходи місцевих бюджетів	28853	21,5	73914	22,3	83936	21,1	99429	22,3	103563	23,4	106496	21,4

Джерело: за даними Міністерства фінансів України

Така ситуація свідчить про надмірність процесів передачі коштів з центрального до місцевих бюджетів, а значить і обтяженість зустрічними бюджетними потоками, які у повній мірі не забезпечують реалізації, передусім, таких принципів як самостійності та ефективності побудови бюджетної системи України. В зв'язку з цим, фахівці з проблем розвитку бюджетної сфери як провідної складової державних фінансів справедливо вважають, що Україна потребує нової архітектури бюджетної системи та запровадження нових економічних механізмів, які дозволять підвищити її ефективність. Нинішня ж модель бюджетної системи формує простір для маніпулювання фінансовими потоками, внаслідок чого бюджетні ресурси часто використовуються неефективно, а на окремих щаблях бюджетної системи формуються дисбаланси [8].

З огляду на зазначене не важко зробити висновок, що позиція поступової децентралізації бюджетної системи повинна і в подальшому бути визначальною і знаходити своє підтвердження у документах щодо основних напрямків бюджетної політики та програмних документах Уряду, який має приділяти цьому питанню першочергову увагу з тим, щоб уже в наступному 2015 році зробити поштовх з посилення цих процесів насамперед шляхом передачі місцевим бюджетам видатків державного бюджету за окремими бюджетними програмами. І хоча перші кроки вже робляться стосовно сфери охорони здоров'я, проте, подальші дії повинні охоплювати бюджетні програми і у сфері освіти, житлово-комунального господарства, дорожнього господарства та енергозбереження, заходи з реалізації яких мають забезпечувати органи місцевого самоврядування з одночасним виділенням державою необхідних для цього коштів.

Досвід європейських держав показує, що реформування бюджетних систем і адміністративно-територіального устрою не може бути розведено в часі, воно найтіснішим чином пов'язане з процесом децентралізації, як базису реформи місцевого самоврядування через розширення повноважень місцевих органів виконавчої влади за рахунок повноважень центральних органів виконавчої влади з метою підвищення ефективності управління та найповнішої оптимізації регіональних і місцевих інтересів. І хоча необхідність проведення адміністративно-територіальної реформи в Україні не викликає заперечень, але ставить проблему визначення шляхів, рівнів та етапів здійснення такого реформування. Очевидно, що раціональною слід вважати запропоновану двоетапність реалізації проведення реформи в контексті проведення місцевих виборів, що оптимізуватиме тривалість цієї реформи і полегшить сприйняття її населенням, а особливо районним керівництвом, яке на сьогодні найбільш опозиційно налаштоване проти будь-яких змін, що призведуть до ліквідації їхніх посад.

Для реальної ж децентралізації влади й наближення її до населення слушною можна вважати і пропозицію стосовно послідовності проведення реформи, коли необхідний як вважається, процес не об'єднання (сіл у громади, громад у райони і т.д.), а саме розукрупнення, розділення нинішніх областей і районів на менші адміністративно-територіальні утворення — округи і громади. При цьому, починати адміністративно-територіальну реформу пропонується "згори", що дасть змогу ефективно організувати процес реформування й управляти ним. Першим етапом реформи має бути поділ областей на нові менші за територією й населенням адміністративно-територіальні утворення — округи, а згодом — поділ їх на громади[7].

Слід враховувати також, що для того, щоб новий механізм запрацював ефективно, недостатньо лише запровадити нову структуру бюджетної системи і передати кошти на рівень місцевої влади, одночасно розширивши обсяг делегованих повноважень. Необхідно, передусім, надати місцевим органам влади відповідальність та повноваження, які зобов'язуватимуть їх ефективно витратити бюджетні кошти. А це потребує чіткої структуризації та перегляду власних та делегованих повноважень, що реалізують місцеві органи влади. При цьому обсяг делегованих повноважень має бути чітким і обмеженим, і саме на його виконання держава має надавати цільові трансферти з державного бюджету.

Без запровадження вказаних заходів, щодо реформування бюджетної системи, що пов'язана із змінами у адміністративно-територіальному устрої, залишатиметься не вирішеною низка важливих проблем, інтегрованим показником глибини яких є сукупний дефіцит, який у 2013 році реально складав більш ніж 12 % ВВП. Така ситуація провокує низку негативних явищ в економіці України, головними серед яких вважаються: зростання боргового навантаження на бюджет та зниження інвестиційної активності через заморожування державних інвестицій. Як результат у 2013 році порівняно з 2004 роком капітальні видатки бюджету скоротилися майже вчетверо і становили всього 4,4 % від загального обсягу видатків, що, безумовно, є низьким показником і не може не впливати на фінансову безпеку країни [10]. Разом з тим доведено, що якщо відбувається збільшення видатків зведеного бюджету, що спрямовуються на інвестиції, на 1 млрд. грн., то обсяги номінального ВВП збільшуватимуться на 3,96 млрд. грн., що, безумовно, дозволить поступово змінити тенденцію спаду на тенденцію макроекономічного зростання [2].

Поряд із вказаними важливою проблемою бюджетної системи України є також невідпрацьований механізм проведення місцевих запозичень. Так, відповідно до останньої редакції Бюджетного кодексу міським органам влади міст з чисельністю більше 300 тисяч жителів зараз надається право щодо здійснення зовнішніх запозичень. При цьому місцеві зовнішні запозичення шляхом отримання кредитів (позик) від міжнародних фінансових організацій можуть нині здійснювати всі міські ради. Проте в умовах, коли значну частку їхніх доходів складатимуть

трансфери, це означатиме відсутність, перш за все, достатніх гарантій місцевих органів влади за взяті ними запозичення.

З іншого боку, не зовсім зрозуміло, чому визначено критерієм обґрунтування фінансового потенціалу окремої території простий статистичний облік громадян, які постійно або тимчасово проживають у місті чи у іншій адміністративно-територіальній одиниці. На нашу думку, поряд зі статистичним обліком громадян за віковими групами населення варто обов'язково враховувати структуру фінансових ресурсів відповідної території, рівень зайнятості і рівень доходів на кожну сім'ю і на окремо взятого члена родини на основі даних балансу фінансових ресурсів, балансу доходів і витрат та балансу трудових ресурсів окремого регіону. Поряд з цим для підвищення ефективності видатків бюджетів доцільно провести інвентаризацію чинних державних цільових програм, які виконуються за рахунок коштів місцевих бюджетів і привести їх у відповідність з обсягами наявних фінансових ресурсів, а також передбачити в бюджетних програмах розрахунок результативних показників за напрямками і роками[6]. Це дозволить відстежувати розвиток соціально-економічних процесів із своєчасним запровадженням відповідних заходів для створення ситуації щодо гармонічного використання фінансових ресурсів за рахунок раціонального поєднання як внутрішніх, так і зовнішніх джерел їх формування у складі доходів бюджетів.

В кінцевому підсумку обґрунтування розширення сфери формування доходної частини бюджету сприятиме розвитку реальної економіки, стимулюванню приросту ВВП і збільшенню фінансових можливостей здійснення державних видатків[9].

Таким чином, подальше реформування бюджетної системи, що нерозривно пов'язане із змінами у адміністративно-територіальному устрої країни, давно потребує удосконалення в контексті забезпечення реалізації завдань щодо наближення безпосередньо до споживача надання бюджетних послуг, незалежно від місця проживання. Це означає, що кожний громадянин – чи він мешкає у віддаленому від районного центру селі, чи у великому місті – має отримувати коштами місцевого бюджетного фонду якісні послуги, що надаються державою і яка делегує свої функції органам місцевого самоврядування для ефективного вирішення всіх проблем соціального спрямування відповідно до державних соціальних стандартів. З урахування таких особливостей розпочинати реформаторські дії в адміністративно-територіальному поділі з метою побудови нової бюджетної моделі доцільно, як вже зазначалось, «згори», поступово рухаючись до базового рівня, тобто до рівня місцевого бюджету сіл, селищ, їх об'єднань чи окремих територій громад, щоб паралельно ще забезпечувати і адресність у наданні пільг окремим групам населення.

Перегляд рішень щодо адміністративно-територіального підпорядкування сіл, селищ, міст і їх об'єднань вимагатиме, в свою чергу, подальшого перегляду повноважень держави й органів місцевого самоврядування щодо нормативного врегулювання делегованих і власних повноважень органів місцевого самоврядування з метою подальшого вдосконалення розмежування доходів і видатків між бюджетами на всіх рівнях бюджетної системи. Для фінансування власних повноважень має бути розширений кошик доходів органів місцевого самоврядування. Крім того, оскільки абсолютна більшість місцевих бюджетів отримують з державного бюджету дотації вирівнювання, раціональніше надати їм можливість залишати більшу частину загальнодержавних податків, зібраних на відповідній території, у своєму розпорядженні.

Поряд із всебічним зміцненням дохідної бази місцевих бюджетів, необхідно забезпечити і прозорий механізм руху бюджетних коштів як з державного до місцевих, так і між місцевими бюджетами, а також чітко визначити відповідальність розпорядників всіх рівнів, щоб не припускати утворення заборгованості в бюджетній сфері, і контролювати максимальний рівень державного боргу та гарантійних зобов'язань уряду[1].

Запорукою успішної реалізації таких завдань є точність, адекватність і відкритість фінансової інформації. Запровадження середньострокового бюджетного планування, визначення збалансованості бюджету в середньо- й довгостроковій перспективі передбачають застосування таких принципів: по-перше, створення надійної системи статистичної бюджетної інформації і збору даних, а також технічне забезпечення програмування й бюджетного прогнозування. Бюджетні показники мають прогнозуватися з достатньою мірою точності для уникнення в подальшому ризиків значного відхилення від анонсованих позицій бюджетної політики, що може підірвати довіру до дієвості фінансових правил; по-друге, система бюджетної звітності має бути всебічною, всеохоплюючою в частині повного покриття бюджетних і фінансових показників, що надасть можливість здійснювати внутрішній контроль і моніторинг неухильного й послідовного виконання фінансових правил збалансованості бюджету, а також забезпечуватиме можливість вчасно повідомляти вищих посадових осіб про необхідність ухвалення політичних рішень щодо обґрунтованих пріоритетних завдань

бюджетної й фінансової політики; по-третє, системи державного фінансового контролю, внутрішнього й зовнішнього аудиту мають гарантувати вчасне оприлюднення необхідної інформації стосовно жорстких бюджетних обмежень; по-четверте, фінансові й бюджетні показники мають оприлюднюватися відповідно до визначених термінів з урахуванням забезпечення ефективного зовнішнього контролю щодо дотримання фінансового і бюджетного законодавства [4].

Висновки і перспективи подальших розвідок. Отже, з метою подальшого удосконалення бюджетної системи України першочергово необхідно забезпечити обґрунтоване формування основних параметрів бюджетної політики на кожний наступний період за чітко визначеними термінами відповідно до норм бюджетного законодавства, а також з урахуванням завдань економічної політики країни, концепція та довгострокові завдання якої повинні відображатися у державних програмах економічно і соціального розвитку на кожний наступний рік та на середньострокову перспективу. Для цього у бюджетному законодавстві спершу слід чітко визначити поняття «бюджетна політика» та «пріоритети бюджетної політики». На нашу думку, бюджетна політика – це системна сукупність науково-обґрунтованих і законодавчо визначених засад, а також пріоритетів і конкретних заходів щодо цілеспрямованої діяльності держави з оптимізації взаємодії міжбюджетних відносин та бюджетного процесу з метою забезпечення збалансованості формування і розподілу фінансових ресурсів між різними ланками бюджетної системи та ефективного її функціонування, спрямованого на економічне зростання і підвищення рівня соціальних стандартів в контексті стратегічних завдань економічного розвитку країни.

Головною ж проблемою бюджетної системи України, залишається регулювання міжбюджетних відносин на різних її рівнях з метою збалансування доходів і витрат як окремих бюджетів, так і зведеного бюджету в цілому. Вирішити це питання водночас навіть за умов постійного коригування окремих положень Бюджетного кодексу не є можливим. Для цього необхідно застосувати нові, більш ефективні елементи бюджетного механізму, які б забезпечували стимулюючий вплив максимального зацікавлення органів місцевої влади у пошуках джерел власних бюджетних надходжень для формування доходної частини кожного місцевого бюджету. В даному аспекті важлива роль повинна відводитися удосконаленню механізмів формування кошика доходів місцевих бюджетів, який за своїм економічним змістом повинен бути першоджерелом у збалансуванні всіх складових доходної частини місцевого бюджету, а не передумовою немотивованої і безініціативної роботи місцевих органів у розробці проектів своїх бюджетів в контексті передусім формування доходів і пов'язаних з ними видатків та кредитування. Доцільним видається також перехід на застосування цільових трансфертів при реалізації делегованих функцій; запровадження нових інструментів наповнення місцевих бюджетів, зокрема розширення джерел доходів за рахунок активнішої підприємницької, інвестиційної та фінансової діяльності; надання більшої самостійності місцевій владі шляхом децентралізації розподілу бюджетних ресурсів. Такі заходи мають бути ефективними регуляторами бюджетного впливу у зростанні доходів місцевих бюджетів з поступовим звуженням потреби використання для цього значних обсягів міжбюджетних трансфертів. Оскільки ж, перебудова бюджетної системи потребує чималих фінансових ресурсів на адміністративні витрати, на вирівнювання фіскальних дисбалансів, масштабним реформам мають передувати часткові реформи та пілотні проекти[6].

Загалом же запровадження механізмів управління бюджетною системою слід здійснювати поступово, виходячи із необхідності забезпечення реалізації конституційних функцій і повноважень держави відповідно до обраної економічної моделі суспільства, яка декларується у державних концептуальних документах стратегічного значення і має спрямовуватися на гармонізацію державних і приватних інтересів суб'єктів господарювання та різних категорій населення.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бабич Л.М., Наконечна С.А. Місцеві бюджети як провідна складова бюджетної системи України. // Вісник Національного транспортного університету-213.-№28.-с.15-20.
2. Баранецька О.В. Фіскальна безпека держави: концептуальні засади і шляхи забезпечення.//Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук. – Тернопіль «Економічна думка ТНЕУ», 2014. – 20 с.
3. Буряченко А.Є. Функціональна децентралізація та вдосконалення системи бюджетних відносин.//Фінанси України-2014. – № 2. – с.19-30.
4. Бюджетний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 10 верес. 2013 р.-К.: ПАЛИВОДА А.В.,2013.-176 с.

5. Бюджетна система: підручник / за наук. ред. В. М. Федосова, С.І. Юрія. – К.: ЦУЛ:Т.: Економ. Думка, 2012.-871 с.
6. Возняк Т.В. Видатки місцевих бюджетів на охорону здоров'я : оцінка ефективності. // Фінанси України-2014.-№ 4 .-с.94-106.
7. Лісовий А. В., Рубан Н. І. Проблеми і перспективи реформування адміністративно-територіального устрою України. – Фінанси України, № 5, 2011. – с. 28-39.
8. Нова архітектура бюджетної системи України: ризики та можливості для економічного зростання / Жаліло Я.А., Молдаван О.О., Шевченко О.В.; за ред. Я.А.Жаліла.-К.: НІСД, 2010.-35 с.
9. Огонь Ц.Г. Бюджет: взаємозалежність зобов'язань і фінансових можливостей держави. // Фінанси України-2014.-№ 2 .-с.7-19.
10. Шлапак О.В. Державні фінанси в сучасних умовах і проблеми стабілізації антикризового управління. // Фінанси України-2014.-№ 4 .-с.7-31.

REFERENCES

1. Babich L.M., Nakonechna S.A .Mistsevi budget yak providna warehouses byudzhetnoi Sistemi Ukraine .// News Natsionalnogo transport universitetu-213.-№28.-s.15-20. (Ukr)
2. Baranetska O.V.Fiskalna bezpeka Powers: Put about kontseptualni i Roads Ahead zabezpechennya .// Abstract of disertatsii on zdobuttya Naukova stage candidate ekonomichnih nauk.-Ternopil 'Ekonomiczna TNEU Dumka ", 2014. 20 p. (Ukr)
3. Buryachenko A.Є.Funktsionalna detsentralizatsiya that vdoskonalennya system of budget vidnosin .// Finansi Ukraine-2014.-№ 2.-S.19-30. (Ukr)
4. Budget Code of Ukraine: chinne zakonodavstvo Zi zminami that dopov. Veres pitched in 10. 2013 R.-C.: Palivoda AV, 2013.-176 p. (Ukr)
5. Budgetary System: pidruchnik / for science. Ed. V. Fedosov, S.I. Yuriya.-K: TSUL: T.: Econom. Dumka, 2012.-871 p. (Ukr)
6. Wozniak TV Vidatki mistsevih byudzhativ on receptionists Zdorov'ya: otsinka effektivnosti .// Finansi Ukraine-2014.-№ 4.-S.94-106. (Ukr)
7. Lisovy AV, Ruban H. I. Problemi i prospects reformuvannya administrativno- teritorialnogo arrange Ukraine. – Finansi Ukraine, № 5, 2011. – p. 28-39. (Ukr)
8. Nova arhitektura byudzhetnoi Sistemi Ukraine: riziki that mozhlivosti for ekonomichnogo zrostannya / Zhalilo JA, Moldavians OO, Shevchenko OV .; for red. Ya.A.Zhalila.-K.: NISD, 2010. 35 p. (Ukr)
9. Fire Ts.G.Byudzheth: vzaemozalezhnist zobov'yazan i finansovih mozhlivostey powers .// Finansi Ukraine-2014.-№ 2.-S.7-19 (Ukr)
10. Slapac O.V.Derzhavni finansi in Suchasnyj minds i problemi stabilizatsii antikrizovogo upravlinnya.//FinansiUkraine-2014.-№4.-S.7-31. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Баби́ч Л.М. Актуальні проблеми реформування бюджетної системи України / Л.М. Баби́ч // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті досліджено основні проблеми реформування бюджетної системи України та проаналізовано особливості формування доходів і використання видатків місцевих бюджетів.

Об'єкт дослідження – процесі формування і використання коштів зведеного бюджету України.

Мета роботи – розробка заходів щодо удосконалення механізмів формування і використання коштів на всіх рівнях бюджетної системи України.

Методи дослідження – аналітичний, структурних оцінок, балансовий.

Результати статті можуть бути використані при удосконаленні положень бюджетного законодавства України.

Прогнозні припущення – пошук оптимального поєднання економічних інтересів органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: БЮДЖЕТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ, МІСЦЕВІ БЮДЖЕТИ, ДОХОДИ МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ, ВИДАТКИ МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ, ЗВЕДЕНИЙ БЮДЖЕТ, МІЖБЮДЖЕТНІ ТРАНСФЕРТИ.

ABSTRACT

Babich L.M. Current Affairs Budget System Reform Ukraine. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The paper study the basic problems of reforming the budget system of Ukraine and analyzed the features of income and the use of local spending.

The object of study – the formation and use of the consolidated budget of Ukraine.

Purpose – taking steps to improve the mechanisms of formation and use of funds at all levels of government in Ukraine.

Methods – analytical, structural assessments balance.

The results of the article can be used to improve the Budget Law of Ukraine.

Forecast assumptions – search for the optimal combination of economic interests of state and local governments.

KEY WORDS: UKRAINE BUDGET SYSTEM, LOCAL BUDGETS, REVENUES, LOCAL SPENDING STATE BUDGET, INTERGOVERNMENTAL TRANSFERS.

РЕФЕРАТ

Бабич Л.М. Проблемы реформирования бюджетной системы Украины / Л.М. Бабич // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье исследовано основные проблемы реформирования бюджетной системы Украины и проанализированы особенности формирования доходов и использования расходов местных бюджетов.

Объект исследования – процессе формирования и использования средств сводного бюджета Украины.

Цель работы – разработка мероприятий по совершенствованию механизмов формирования и использования средств на всех уровнях бюджетной системы Украины.

Методы исследования – аналитический, структурных оценок, балансовый.

Результаты статьи могут быть использованы при совершенствовании положений бюджетного законодательства Украины.

Прогнозные предположения – поиск оптимального сочетания экономических интересов органов государственной власти и органов местного самоуправления.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: БЮДЖЕТНАЯ СИСТЕМА УКРАИНЫ, МЕСТНЫЕ БЮДЖЕТЫ, ДОХОДЫ МЕСТНЫХ БЮДЖЕТОВ, РАСХОДЫ МЕСТНЫХ БЮДЖЕТОВ, СВОДНЫЙ БЮДЖЕТ, МЕЖБЮДЖЕТНЫЕ ТРАНСФЕРТЫ.

АВТОР:

Бабич Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, тел.+380972727535, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1, к.424.

AUTHOR:

Babich Lyudmila, PhD, Associate Professor, National Transport University, assistant professor of finance, accounting and auditing, tel. + 380972727535, Ukraine, 01010, Kiev, vul..Suvorova 1 k.424.

АВТОР:

Бабич Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, тел. + 380972727535, Украина, 01010, г. Киев, вул. Суворова 1, к.424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Фінанси, облік і аудит», Київ, Україна

Чубухова О.Ю., доктор економічних наук, професор, Київський національний університет технологій та дизайну, завідувач кафедри економічної кібернетики та маркетингу, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazyliuk AV, Ekonomicheskije Doctor of Science, Professor, National Transport University, Head of "Finance, Accounting and Auditing", Kyiv, Ukraine

Chubuhova AJ, Ekonomicheskije Doctor of Science, Professor, National University Kievskiy technology and design, zaveduyuschyy kafedroy ekonomycheskoy Cybernetics and marketing, Kiev, Ukraine.

ОСНОВНІ ПІДХОДИ ДО СУТНОСТІ КАТЕГОРІЇ «ВАРТІСТЬ ПІДПРИЄМСТВА»

Бойко В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Любарська Н.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

BASIC APPROACH TO NATURE OF THE CATEGORY "ENTERPRISE VALUE"

Boyko V.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Lyubarska N.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К СУЩНОСТИ КАТЕГОРИИ «СТОИМОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ»

Бойко В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Любарская Н.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

На теперішній час переважна більшість вітчизняних підприємств, в тому числі автомобільного транспорту, знаходиться у приватній (колективній) власності, що зумовлює актуальність пошуку нових критеріїв прийняття управлінських рішень. Вартість як економічна категорія може використовуватись на всіх рівнях управління підприємством як критерій ефективності та бути мірою результативності діяльності зацікавлених осіб (власників, керівників, менеджерів).

Управління підприємством, орієнтоване на зростання його вартості, знаходить все більшу підтримку на відміну від спрямованості на досягнення певного рівня рентабельності, темпів росту доходів, частки на ринку.

Отже, розуміння сутності «вартості підприємства» як економічної категорії дозволяє обґрунтувати теоретичні засади управління вартістю підприємства в сучасних умовах господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вартість як економічна категорія завжди була в центрі уваги економічної наукової думки, тому що у вартості інтегровані головні економічні та фінансові індикатори, що досить повно відображають внутрішні бізнес-процеси, рівень розвитку господарюючого суб'єкта, його конкурентоспроможність, збалансованість інтересів різних учасників ринкових відносин.

Дослідження питань оцінки вартості підприємства є предметом наукових розробок таких вітчизняних та зарубіжних науковців, як: Хіггінс Р., Коупленд Т., Коллер Т., Френк Ч. Еванс, Девід М. Бішоп, О.Г. Мендрул, Н.В. Тертична, А.Г. Грязнова, Г.І. Сичова, М. Туган-Барановський та інших.

В той же час, незважаючи на значний інтерес науковців до питань оцінки вартості підприємства, відсутня єдність підходів до розуміння економіко-теоретичної сутності категорії «вартість підприємства», яка ототожнюється в науковій літературі з ціною, цінністю, корисністю. Отже, виникає необхідність теоретично обґрунтувати підходи до поняття «вартість підприємства».

Формулювання цілі статті. Мета статті полягає в уточненні сутності поняття «вартість підприємства» шляхом усунення неоднозначності у трактуванні окремих його складових.

Виклад основного матеріалу статті з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Підприємство, що працює на ринку можна розглядати як об'єкт купівлі-продажу, а отже – як особливий вид товару, що спроможний задовольняти виняткову потребу економічних суб'єктів у зростанні їх матеріального благополуччя.

Особливістю підприємства як товару є те, що:

- підприємство є інвестиційним товаром, вкладення у який здійснюється з метою віддачі у майбутньому;
- підприємство є системою і продаватися може як вся система у цілому, так і окремі її складові;
- потреба в підприємстві залежить від процесів, які відбуваються всередині і в його зовнішньому оточенні.

Підприємство в економічній літературі визначено як самостійний господарюючий суб'єкт з правами юридичної особи, який на основі використання трудовим колективом майна виробляє та реалізує продукцію, виконує роботи, надає послуги [4]. Відповідно до Цивільного кодексу України (ст. 191) підприємство визначено єдиним майновим комплексом, що використовується для здійснення підприємницької діяльності [15].

Аналіз наукової літератури дозволив встановити, що підприємство як об'єкт оцінки може розглядатись у двох формах: як цілісний майновий комплекс і як бізнес, який представляє собою діяльність, що приносить певну вигоду [1; 9; 11; 12].

У першому аспекті «вартість підприємства» розуміється як вартість всього майна оцінюваного підприємства, яке може бути сформовано як за рахунок власного, так і позикового капіталу. До вартості майна підприємства включаються всі матеріальні та нематеріальні активи, призначені для його діяльності. Таким чином, вартість підприємства визначається вартістю його активів і структурою капіталу, що зростає зі збільшенням елементів майна.

За другим аспектом підприємство характеризується як об'єкт власності, який може мати вартість, якщо є корисним своєму власникові. Отже, вартість підприємства в цьому випадку розглядається як вигода від конкретної діяльності, організованої в межах певної організаційно-правової форми.

Таким чином, об'єктом оцінки є діюче підприємство на базі цілісного майнового комплексу, здатного приносити вигоду його власникові.

Дослідження еволюції наукової думки щодо економічної природи поняття «вартість» дозволило встановити, що історично склалися три підходи до визначення поняття «вартість»: трудова теорія вартості, теорія граничної корисності і теорія взаємодії попиту та пропозиції, основні положення яких представлені в таблиці.

Таблиця – Підходи до визначення категорії «вартість»

Науковий підхід до визначення поняття «вартість»	Представники теорії	Погляди на визначення «вартість»	Тлумачення поняття вартість вченими-послідовниками
Трудова теорія вартості	У.Петті, А.Сміт, Д.Рікардо, К.Маркс	Джерелом вартості визначено працю, а її величину пов'язано із витратами праці (предметами, засобами праці, робочою силою, факторами виробництва: працею, землею, капіталом) на виробництво товару.	Вартість, як економічна категорія, виражає уречевлену в товарах та послугах суспільно необхідну працю та економічні відносини між суб'єктами господарської діяльності, що пов'язані суспільним поділом праці й обміном товарами і послугами [2].
			Вартість – уречевлена в товарах праця, що виражає відносини між товаровиробниками з приводу затрат їхньої праці на виробництво продукції, котрими вони обмінюються як товарами [10].

Науковий підхід до визначення поняття «вартість»	Представники теорії	Погляди на визначення «вартість»	Тлумачення поняття вартість вченими-послідовниками
Теорія граничної корисності	Г.Госсен, У.С. Джевонс, Є.Бем-Баверк, К.Менгер	Вартість товарів визначається суб'єктивною цінністю, виходячи з можливостей товарів задовольняти потреби споживачів.	Вартість – виражений у грошових одиницях визнаний еквівалент, ймовірнісну величину, що визначається розрахунковим шляхом на основі прогнозування подій на конкретний момент часу через оцінку критеріїв цінності та значущості [7].
			Вартість – інтегральна характеристика, що відображає вектор розвитку підприємства та спроможність генерувати цінності для різних груп учасників ринкових відносин [13].
Теорія взаємодії попиту та пропозиції	А. Маршал, П. Самуельсон, Д. Лодердель	Вартість визначається на основі попиту та пропозиції: ціна попиту визначається корисністю товару, ціна пропозиції обґрунтовується витратами, що мають забезпечити компенсацію за трудові зусилля (заробітна плата), очікування (процент), ризик (підприємницький дохід). Джерелами вартості визначено витрати та корисність, що є однаково значущими.	Вартість є вираженою у грошових одиницях цінністю товарів та послуг, яка може суттєво коливатись під впливом пропозиції товарів та послуг на ринку та величини платоспроможного попиту на них [16].
			Вартість – виражена в грошах цінність будь-чого або величина витрат на будь-що [5].

Таким чином, три підходи до визначення поняття «вартість» пропонують еквівалент обміну одного товару на інший. Міра еквівалента обміну трактується в них по-різному.

За трудовою теорією вартість відображає розмір тих зусиль, які витрачені на створення товару, і є мірою затрат суспільно необхідної праці, які матеріалізовані в ньому. Вартість підприємства за цією теорією може визначатися як вартість його майна.

За теорією граничної корисності вартість визначається через суб'єктивне сприйняття товару споживачем – його корисністю. Як і будь-який товар підприємство повинно мати корисність для покупця – властивість приносити дохід власнику від функціонування на ринку.

Теорія взаємодії попиту та пропозиції дозволяє встановити вартість товару на базі рівноваги ринкових сил. Ця теорія є синтезом попередніх двох підходів. З боку попиту – ринкові сили відображають граничну корисність, а з боку пропозиції – витрати виробництва. Таким чином, з накопиченням даних про фактичні угоди по купівлі-продажу аналогічних підприємств на ринку вартість підприємства встановлюється на основі попиту і пропозиції.

Розглядаючи поняття «вартість підприємства» важливим є не ототожнювати його з поняттями «ціна підприємства», «цінність підприємства» та «корисність підприємства».

Відмінність між вартістю і ціною підкреслюють А.Т. Грязнова та М.А. Федотова, які зазначають, що «ціна – це показник, що позначає грошову суму, яка необхідна, очікувана чи сплачена

за деякий товар або послугу. Вона є історичним фактом, тобто відноситься до певного моменту й місця. Залежно від фінансових можливостей, мотивів чи особливих конкретних інтересів покупця і продавця ціна може відхилятися від вартості” [8]. Отже, ціна є грошовим вираженням вартості товару, тобто ціна – це кількість грошей, на яку здійснюється обмін підприємства за конкретною угодою.

Корисність є поняттям чисто суб’єктивним та індивідуальним, яке показує ступінь задоволення конкретного покупця від придбання товару. Корисність підприємства – це його здатність приносити прибуток у конкретному місці й протягом певного періоду часу. Д.Піхно у своїй роботі "Закон попиту і пропозиції" зазначав, що "корисності або споживчі цінності є не що інше, як речі і послуги, які задовольняють потреби людини, а індивідуальна і суб’єктивна оцінка творить індивідуальну і об’єктивну цінність" [6].

Цінність характеризує значимість, важливість товару з погляду споживача і має суб’єктивну сторону (психологічна оцінка товару окремим споживачем) і об’єктивну (оцінка товару суспільством). Порівнюючи поняття «вартість» та «цінність» вчений М. Туган-Барановський наголошував: "Обидві категорії не тільки не тотожні, а навіть зовсім різні – як зарплата протилежна затраті". При цьому економіст стверджував, що "цінність знаходиться на тому полюсі господарства, де лежить мета останнього, вартість же є завжди тільки засобом" [14]. На думку Мочерного С.В. у категорію «цінність» закладено діалектичну взаємодію продуктивних сил і відносин у власності у процесі виробництва та реалізації товарів певного виду, з одного боку, і суб’єктивна оцінка цих товарів, як з позиції окремих покупців (споживачів), так і окремих соціальних верств і груп, усього суспільства – з другого боку [3].

Отже, цінність як і корисність є суб’єктивною характеристикою і визначає значимість певних властивостей об’єкта для зацікавленої особи і проявляється через включення цього об’єкта в сферу людських інтересів.

Проведений аналіз дозволив встановити відмінність підходів до визначення поняття «вартість підприємства» з поняттями «ціна», «цінність» та «корисність», що уточнює об’єктивну основу цього показника і дає можливість менеджерам використовувати його як критерій ефективності в сфері управління підприємством.

Ми пропонуємо сформулювати визначення поняття «вартість підприємства» наступним чином: це об’єктивна величина, що відображає еквівалент цінності підприємства за можливою угодою передачі права власності від продавця до покупця.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Аналіз підходів до визначення поняття "вартість підприємства" дозволив встановити, що їх різноплановість не викликана їх недостовірністю або неактуальністю в сучасних умовах розвитку економічної системи. Існування численних варіантів поняття "вартість підприємства", а також авторських підходів до його визначення пов’язані з тим, що вартість підприємства, як особливого виду товару, що має здатність динамічно розвиватися, гнучко і ефективно реагувати на зміни внутрішнього та зовнішнього середовища функціонування, не є фактом, що вже був здійснений, а є думкою про цінність / здійснені витрати / ціну власності підприємства в конкретний момент часу з прогнозами майбутнього.

Подальші дослідження повинні проводитися в сфері вивчення і систематизації факторів внутрішнього і зовнішнього середовища підприємства, які впливають на розмір і динаміку його вартості, а також методів оцінки вартості підприємства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Господарський кодекс України : офіц. текст: за станом на 25.11.2014 // [http : // www.zakon.rada.gov.ua](http://www.zakon.rada.gov.ua)
2. Економічний енциклопедичний словник : у 2 т. / [Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устинко О. А.,Юрій С. І.] ; [за ред. С. В. Мочерного]. – Л. : Світ, 2005. – Т. 1. – 616 с.
3. Економічний енциклопедичний словник : у 2 т. / [Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устинко О. А.,Юрій С. І.] ; [за ред. С. В. Мочерного]. – Л. : Світ, 2005. – Т. 2. – 568 с.
4. Економічний словник / Осовська Г.В., Юркевич О.О., Завадський Й.С. – К.: Кондор, 2008. – 360 с.
5. Загородній А.Г., Вознюк Г.Л. Фінансово-економічний словник. – К.: Знання, 2007. – 1072 с.

6. Злупко С.М. Історія економічної теорії: підручник / С.М.Злупко – К.: Знання, 2005. – 719 с.
7. Островська Г. Категорія « вартість підприємства»: методологічні підходи // Галицький економічний вісник. – 2008. – № 3. – С. 3-12.
8. Оценка бизнеса / под ред. Грязновой А. Г., Федотовой М. А. – М. : Финансы и статистика, 1999. – 508 с.
9. Оценка стоимости предприятия (бизнеса): Учебн.пособие / Под ред.. Абдуллаева Н.А., Колайко Н.А. – М.: Издательство «ЭКМОС», 2000. – 352 с.
10. Політекономія: Підручник / За заг. ред. Ю.В. Ніколенка. – К.: ЦУЛ, 2003. – 412с.
11. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш. Современный экономический словарь. – 2-е изд., испр. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 479 с.
12. Сычева Г.И., Колбачев Е.Б., Сычева В.А. Оценка стоимости предприятий (бизнеса). – Ростов н/Дону: «Феникс», 2003. – 384 с.
13. Тертична Н.В. Комплексна оцінка вартості підприємства : автореф. дис. Канд. екон. Наук : 08.06.01 / Тертична Наталія Володимирівна; Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля. – Л., 2006. – 19с.
14. Туган-Барановський М. Основи політичної економії / М. Туган-Барановський. – Львів : Вид. центр ЛНУ ім. І. Франка, 2003. – 628 с.
15. Цивільний кодекс України : офіц. текст: за станом на 06.11.2014 // [http : // www.zakon.rada.gov.ua](http://www.zakon.rada.gov.ua)
16. Экономический словарь. Толково-терминологический / Коноплицкий В.А., Филина А.И. – К.: КНТ, 2007 – 624 с.

REFERENCES

1. Gospodarskyi kodeks Ukrainy [Procedural code of Ukraine]. // [http : // www.zakon.rada.gov.ua](http://www.zakon.rada.gov.ua)
2. Economic Encyclopedic Dictionary, 2 parts / [Mocherny S.V., Larina J. S., Ustynko O.A, Yuri S.E.] [ed. Mocherny S.V.]. – Lviv: Svit, 2005. – Part 1 – P. 616. (Ukr)
3. Economic Encyclopedic Dictionary, 2 parts / [Mocherny S.V., Larina J. S., Ustynko O.A, Yuri S.E.] [ed. Mocherny S.V.]. – Lviv: Svit, 2005. – Part 2 – P. 568. (Ukr)
4. Economic Dictionary / Osovskaya G.V., Jurkiewicz O.O., Zawadzki Y.S. – Kyiv: Condor, 2008. – P. 360. (Ukr)
5. Zahorodniy A.G., Voznyuk G.L. Financial and economic dictionary. – Kyiv: Znannya, 2007. – P. 1072. (Ukr)
6. Zlupko S.M. The history of economic theory: a tutorial / Zlupko S.M. – Kyiv: Znannya, 2005. – P. 719. (Ukr)
7. Ostrovska G. Category «enterprise value»: Methodological Approaches // Galickij ekonomichnij visnik. – 2008. – № 3. – P. 3-12. (Ukr)
8. Business Valuation / ed. Hraznova A.G., Fedotov M.A.. – Moskva: Finansi, statistica. 1999. – P. 508. (Rus)
9. Evaluation of Enterprise (Business): Tutorial on the subject / Ed .. Abdullaev, N.A., Kolayko N.A.. – Moskva. : Izdatelstvo «EKMOS», 2000. – P. 352. (Rus)
10. Political Economy: Textbook / under total. ed. Nikolenko. Y.V. – Kyiv: TSUL, 2003. – P. 412. (Ukr)
11. Raizberg B.A., Lozovskiy L.Sh. Modern Dictionary of Economics. – 2nd part, Rev. – Moskva: INFRA-M, 1999. – P. 479. (Rus)
12. Sycheva G.I., Kolbachev E.B., Sycheva V.A.. Valuation of businesses (business). – RostovnaDonu: «Pheniks», 2003. – P. 384. (Rus)
13. Tertichna N.V. Kompleksna ocinka vartosti pidpriemstva. Avtoreferat Diss. [Integrated company valuation. Author's abstract.]. Lugansk, 2006. 19 p.(Ukr)
14. Tugan-Baranovsky M. Fundamentals of Political Economy / Tugan-Baranovsky. – Lviv: Vidavnychij centr LNU im. Franko, 2003. – P. 628. (Ukr)
15. Civilnyi kodeks Ukrainy [Civil code of Ukraine]. // [http : // www.zakon.rada.gov.ua](http://www.zakon.rada.gov.ua)
16. Economic Dictionary. Glossary and terminology / Konoplytsky V.A., Filina A.I.. – Kiev : KNT, 2007 – P. 624. (Rus)

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Зміст поняття «вартість підприємства» / В.В. Бойко, Н.В. Любарська // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті проведено аналіз підходів щодо визначення поняття «вартість підприємства» та запропоновано авторське визначення даного поняття.

Об'єкт дослідження – вартість підприємства.

Мета дослідження – визначення змістового аспекту поняття «вартість підприємства» шляхом усунення неоднозначності поглядів у його трактуванні.

Метод дослідження – порівняльний аналіз підходів до визначення поняття «вартість підприємства».

У статті визначено, що підприємство, як особливий вид товару, може розглядатись з позиції бізнесу або майнового комплексу. Запропоновано розглядати «підприємство» на базі цілісного майнового комплексу, здатного приносити вигоду його власникові.

Проаналізовано історичний аспект визначення категорії «вартість», що відображено у трудовій теорії, теорії граничної корисності та теорії взаємодії попиту та пропозиції. Встановлено, що вартість може розглядатись як: суспільно-необхідні витрати, споживча цінність та рівноважна ціна.

Проведено порівняння між схожими за змістом поняттями «вартість», «ціна», «цінність», «корисність», що уточнює об'єктивну основу цього показника і дає можливість менеджерам використовувати його як критерій ефективності в сфері управління підприємством.

На основі зроблених висновків подано авторське визначення поняття «вартість підприємства»

Результати статті можуть бути впроваджені для управління підприємствами автомобільного транспорту на основі критерію вартості.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВАРТІСТЬ, ПІДПРИЄМСТВО, БІЗНЕС, ЦІННІСТЬ, КОРИСНІСТЬ, ЦІНА.

ABSTRACT

Boyko V.V., Liubarska N.V. The meaning of "enterprise value". Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The paper analyzes approaches to the definition of "enterprise value" and invited the authors' definition of this concept.

The object of study – the cost of the enterprise.

The aim – to determine the semantic aspect of the concept of "enterprise value" by eliminating ambiguity of views in his interpretation.

The method of research – a comparative analysis of approaches to the definition of "enterprise value."

The article stipulates that the company as a special type of product can be viewed from the standpoint of a business or property complex. A considered "enterprise" on the basis of the integral property complex that could bring benefits to its owner.

Analyzed the historical aspect of the definition of "value", which is reflected in the labor theory, the theory of marginal utility and the theory of the interaction of supply and demand. Established that the value can be considered as socially necessary costs, consumer value and equilibrium price.

A comparison between similar in meaning concepts: "value", "price", "value", "utility", which clarifies the objective basis of this indicator, allows managers to use it as a criterion of efficiency in the management of the company.

On the basis of the findings filed copyright definition of "enterprise value"

The results of the paper can be introduction to business management of road transport based on the criterion of value.

KEY WORDS: COST, ENTERPRISE, BUSINESS VALUE, USEFULNESS, PRICE.

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Содержание понятия «стоимость предприятия» / В.В. Бойко, Н.В. Любарская // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статье проведен анализ подходов к определению понятия «стоимость предприятия» и предложено авторское определение данного понятия.

Объект исследования – стоимость предприятия.

Цель исследования – определение содержательного аспекта понятия «стоимость предприятия» путем устранения неоднозначности взглядов в его трактовке.

Метод исследования – сравнительный анализ подходов к определению понятия «стоимость предприятия».

В статье определено, что предприятие, как особый вид товара, может рассматриваться с позиции бизнеса или имущественного комплекса. Предложено рассматривать «предприятие» на базе целостного имущественного комплекса, способного приносить выгоду его владельцу.

Проанализированы исторический аспект определения категории «стоимость», что отражено в трудовой теории, теории предельной полезности и теории взаимодействия спроса и предложения. Установлено, что стоимость может рассматриваться как: общественно-необходимые затраты, потребительская ценность и равновесная цена.

Проведено сравнение между схожими по смыслу понятиями «стоимость», «цена», «ценность», «полезность», уточняющий объективную основу этого показателя и позволяет менеджерам использовать его как критерий эффективности в сфере управления предприятием.

На основе сделанных выводов представлено авторское определение понятия «стоимость предприятия»

Результаты статьи могут быть внедрены для управления предприятиями автомобильного транспорта на основе критерия стоимости.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СТОИМОСТЬ, ПРЕДПРИЯТИЕ, БИЗНЕС, ЦЕННОСТЬ, ПОЛЕЗНОСТЬ, ЦЕНА.

АВТОРИ:

Бойко Вікторія Валеріївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: tori704@bigmir.net, тел.+380975770025, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 313

Любарська Наталія Вячеславівна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: natali.liubarska@gmail.com, тел. +380979277620, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 313

AUTHOR:

Boyko Victoriya.V., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of economics, e-mail: tori704@bigmir.net, tel.+380975770025, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 313.

Lyubarska Nataliya V., National Transport University, postgraduate, department of economics, e-mail: natali.liubarska@gmail.com, tel. +380979277620, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 313.

АВТОРЫ:

Бойко Виктория Валерьевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: tori704@bigmir.net, тел.+380975770025, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 313

Любарская Наталия Вячеславовна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры экономики, e-mail: natali.liubarska@gmail.com, тел. +380979277620, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 313

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри економіки, Київ, Україна.

Варналій З.С., доктор економічних наук, професор, Київський національний університет імені Тараса Шевченка, професор кафедри фінансів, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondarenko E.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of economics, Kyiv, Ukraine.

Varnaliy Z.S., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Taras Shevchenko Kyiv National University, professor, department of finance, Kyiv, Ukraine.

РОЗРОБКА СИСТЕМИ ЗАХОДІВ СТАБІЛІЗАЦІЇ ГРИВНІ

Горобінська І.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна
Зелінський Ю.Ю., Національний транспортний університет, Київ, Україна

DEVELOPMENT OF STABILIZATION MEASURES HRYVNYA

Gorobinska I.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Zelinskiy U.U., National Transport University, Kyiv, Ukraine

РАЗРАБОТКА СИСТЕМЫ МЕРОПРИЯТИЙ СТАБИЛИЗАЦИИ ГРИВНЫ

Горобинская И.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Зелинский Ю.Ю., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Стабільність національної грошової одиниці є одним із найголовніших завдань грошово-кредитної політики держави. Знецінення національних грошей негативно впливає на платоспроможність населення, погіршує інвестиційну кон'юктуру в країні, робить важчим обслуговування зовнішнього державного боргу. Непідконтрольність у курсоутворенні має ще гірші наслідки, ніж саме знецінення грошової одиниці, оскільки вітчизняні підприємці не мають змоги планувати довгострокові стратегії та вибудовувати свої програмні цілі. Україна не раз стикалася з проблемою нестабільності грошової одиниці у 1998-1999 рр., 2008 р. та в 2014 р. Тому розробка системи заходів вирішення даної проблеми сьогодні вкрай актуальна.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Питання стабілізації грошової одиниці досліджено в роботах А.С. Гальчинського, Н.І. Гребеник, В.М. Гейця, А.О. Єпіфанова, В.І. Лисицького, В.О. Литвицького, В.І. Міщенко, А.М. Мороза, С.В. Науменкової, М.І. Савлука, А.В. Шаповалова, В.А. Юценка, З.Г. Ватаманюка, А.А. Гриценка, С.М. Панчишина та інших науковців.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Експертні оцінки в Україні причин девальвація та можливостей стабілізації гривні надзвичайно різняться, тому необхідна їх систематизація, доповнення та розробка конкретних інструментів по зменшенню валютних ризиків в майбутньому.

Постановка завдання. Основним завданням дослідження є розробка системи заходів по стабілізації вітчизняної грошової одиниці на основі ліквідації або зменшення ризикових факторів, що погіршують становище гривні. Для кращого розуміння проблематики стабільності грошової одиниці була проаналізована девальвація гривні у 2014 році, а також її передумови у 2010-2013 рр.

Виклад основного матеріалу дослідження. Першопричиною девальваційних процесів у світі в 2012-2014 рр. стала ситуація у світовій фінансовій системі, після того як ФРС США оголосила про згортання програми кількісного пом'якшення. Наслідком такого кроку стало скорочення емісії долара на 10 млрд. до кінця 2013 року, і ще на 10–12 млрд. – заплановано до кінця 2014 року. Відносний дефіцит доларів зумовив відтік іноземного капіталу з ринків країн, що розвиваються, що провокує подорожчання довгострокового кредитування і підвищення ставок зовнішніх запозичень для країн, що розвиваються, падіння фондових ринків і девальвацію національних валют: в Аргентині частково прив'язана до долара валюта знецінилася на 15 %, курс рубля знизився майже на 28 %, турецької ліри – на 7 %, китайського юаня – на 0,9 %, казахського тенге – на 19,6 %.

Зрозуміло, що без існування передумов всередині країни неможливо внести нестабільність для національної грошової одиниці. Для того, щоб розробити певну систему заходів потрібно подивитися на ті чинники, на які українська держава має вплив. Девальвація гривні у 2014 році сягнула 89,7%, що є найвищим показником в історії України та одним з найвищих у світі за 2014 рік. З 2011 по 2014 рр. в українській економіці відбувалися негативні тенденції у макроекономічному середовищі, що не могло не позначитися в майбутньому на курсовій стабільності.

Оскільки, найважливішим чинником у курсоутворенні є платіжний баланс країни, який показує наскільки країна може залучати інвестиції, кредити та яка спроможність вітчизняних товарів та послуг на світових ринках та зарубіжних на нашому ринку. Необхідно розглянути зведений показник платіжного балансу України. Профіцит зведеного платіжного балансу України в 2013 році

становив 2,021 млрд. дол., тоді як за 2012 рік платіжний баланс був зведений з дефіцитом 4,175 млрд. дол., у 2011 році баланс був зведений з дефіцитом у 2,4 млрд. дол. За перше півріччя 2014 дефіцит склав 3,5 млрд. дол. (Рис.1).

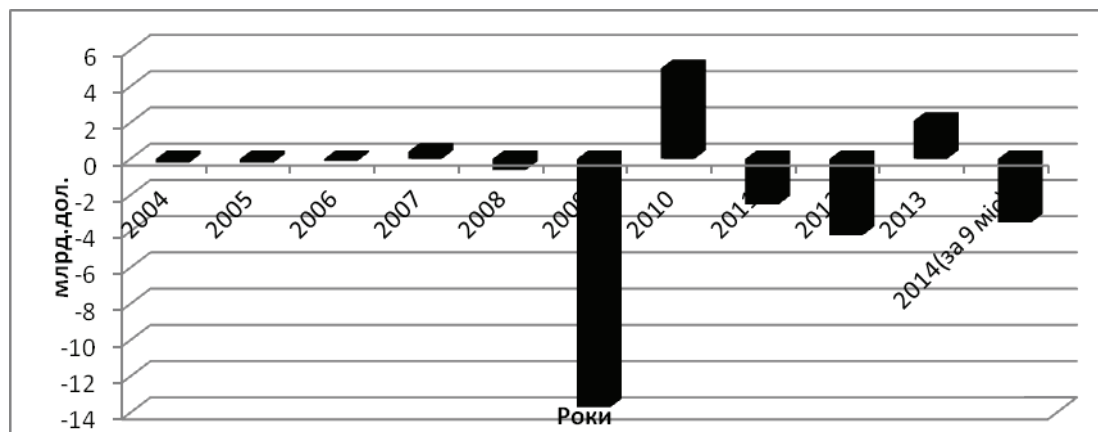


Рисунок 1 – Динаміка зведеного платіжного балансу України за 2004-2014 рр.

Особливого значення набуває баланс товарів, бо він займає основне положення у платіжному балансі. В українських реаліях цей показник є найстійкішим, оскільки виключає можливість різкого зростання або зменшення спекулятивним шляхом. У 2011 році від'ємне сальдо балансу товарів, розрахованого за методикою НБУ, сягнуло – 16252 млн. дол.; у 2012 – 19478; у 2013 – 19977 млн. дол.; у 2014(6 міс) – 2992 млн. дол. Імпорт значно переважав експорт, що зумовлювало постійну потребу у валютних ресурсах. Український імпорт сам по собі є величезною проблемою не тільки з огляду відтоку валюти, але й через повну залежність експорту від імпорту у зв'язку з великою потребою у енергоносіях. Структура імпорту відображена у таблиці 1. Газ та нафта займають ключове місце в українському імпорті. Оскільки ціни на газ зростають, тому створюють негативні тенденції в українському платіжному балансі. Тому що ціни на газ для України з 2010-го по 2014 рік активно зростали: у 2010 р. ціна на природний газ становила – 260,7 дол./тис.куб.м.; у 2011 – 309 дол./тис.куб.м.; 2012 – 426 дол./тис.куб.м.; 2013 – 413,5 дол./ тис.куб.м. Українська економіка має тенденцію до зниження газоемності, що розпочалася у 2005 році зі стрімким зростанням цін на імпортований природний газ. Проте витрати цього енергоресурсу на одиницю ВВП залишаються найбільшими порівняно з витратами інших енергоресурсів, і в 2010 році склали 39,7% в енергобалансі держави. З яких більше половини імпортний газ (21% державного енергобалансу). Однак, попри позитивну динаміку, економіка України залишається однією з найбільш енергоємних порівняно з розвинутими країнами Європи.

Рахунок операцій з капіталом і фінансових операцій (capital and financial account balance) містить групу статей ПБ, які показують міжнародний рух капіталу, за допомогою якого фінансуються експорт та імпорт товарів і послуг. Позитивне сальдо рахунку операцій з капіталом та фінансових операцій за 2011 р. становило – 9259 млн. дол.; у 2012 – 12940 млн. дол.; у 2013 – 17135 млн. дол.; у 2014 – 586 млн. дол. Зокрема, у 4 кварталі 2013 і першому кварталі 2014 року відбувся відтік капіталу з України, завдяки передусім зменшенню обсягів прямих інвестицій. Зокрема, у 4 кварталі 2013 і першому кварталі 2014 року відбувся відтік капіталу з України, завдяки передусім зменшенню обсягів прямих іноземних інвестицій. Що викликано виводом коштів з країни через офшорні схеми а також загальною панікою серед інвесторів. Позитивне сальдо рахунку операцій з капіталом та фінансових операцій за 2011 р. становило – 9259 млн. дол.; у 2012 – 12940 млн. дол.; у 2013 – 17135 млн. дол.; у 2014 – 586. Обсяг прямих іноземних інвестицій в економіку України (акціонерний капітал нерезидентів) на 1 жовтня 2014 року склав 48,523 млрд. дол., що на 8,469 млрд. дол. або на 14,86% менше від показника на початок поточного року у 56,992 млрд. дол. Якщо подивитися на головних інвесторів в українську економіку то головне місце займає Кіпр (країна з пільговим оподаткуванням) з 15,699 млрд. дол., прямих інвестицій в українську економіку. Також 90,6% або 5,8 млрд. дол. інвестицій з України в 2014 році були направлені до Кіпру. В минулі роки ситуація була аналогічною. Тому сальдо рахунку операцій з капіталом в першому півріччі 2014 пішло різко вниз через в основному вивід коштів з країни резидентами та нерезидентами. Також через пільгові країни здійснюється майже половина всього експорту із України, що відображено в Таблиці 2.

Таблиця 2 – Експорт з України через пільгові країни

	9 МІС 2013	9 МІС 2014	ВІДХИЛЕННЯ
ВСЬОГО (млрд. грн.)	337	423	+86
Через пільгові країни, в т ч:	159	204	+45
Швейцарія	92	136	+44
ОАЕ	16	21	+5
Кіпр	6	13	+7
Гонконг	4	7	+3
Люксембург	1	3	+2

Вплив обсягу зовнішнього боргу країни на динаміку курсу національної валюти відбувається опосередковано: акумуляція зовнішнього боргу – важлива передумова збільшення грошової маси та формування негативного сальдо платіжного балансу, що, в свою чергу, чинить девальваційний тиск на валютний курс гривні. У цілому за 2012 рік валовий зовнішній борг України збільшився на \$ 8,81 млрд., або на 7%, що менше, ніж в 2011 році, коли його зростання склало \$ 8,89 млрд., або 7,6%. Обсяг валового зовнішнього боргу України в 2013 році зріс на 7,455 мільярда доларів, або на 5,52%, – до 142,520 мільярда доларів.

Впродовж всього посткризового періоду включаючи 2013 рік, з метою управління девальвацією гривні регулятор ситуативно здійснював інтервенції на валютному ринку, в результаті чого золотовалютні резерви України за період 2010-2013р.р. перебували в негативному тренді, що призвело до їх скорочення на 6089,6 млн. дол. США до рівня 20415,4 млн. дол. США на 01.01.2014 р. з рівня 26505 млн. дол. США на 01.01.2010 р, а у 2011 р. резерви НБУ становили 34580 млн. дол. США. У 2010-му році структура резервів НБУ виглядала наступним чином: цінні папери становили 50%, валюта і депозити – 44%, монетарне золото – 3%, СПЗ – 3%. У 2014-му році структура значно змінилася і стала наступною: цінні папери – 60,72%; валюта і депозити – 29,7%; монетарне золото – 9,57; СПЗ – 0,01%. Тобто на тлі скорочення резервів відбулося якісне погіршення ресурсів. Негативне сальдо інтервенцій НБУ на міжбанку в 2012 році склало майже 7,5 млрд. дол., у 2013 – 3,5 млрд. дол.

Ситуація на початок 2014 року виявилася надзвичайно складною. Структурні чинники девальвації в Україні були проявлені. НБУ виявився обмеженим у своїй валютній політиці. У кожному явищі є свої причини та фактичний привід, у даному випадку довгострокові та короткострокові тенденції. На початку 2014 року в Києві відбулися силові зіткнення. До можливої ресурсної турбулентності банки готувалися наприкінці 2013-го. До цього стимулював не лише вже тоді окреслений ризик загострення політичного протистояння, а й звична нестабільна січнева динаміка (виходячи з досвіду минулих років). У грудні 2013 депозитний портфель збільшився на 16,75 млрд. грн. Збільшилися залишки коштів на кореспондентських рахунках банків, але в січні після зіткнень вони почали зменшуватись з 33 млрд. грн. на 1.01.2014 до 28 млрд. грн. на 24.01.2014. Насамперед за рахунок гривневих вкладів — як юр. осіб (16,5 млрд.), так і фіз. осіб (3 млрд.). Валютні депозити скоротилися (на 2,77 й 1,5 млрд. грн. відповідно). 17 січня продаж іноземною валютою на міжбанківському валютному ринку склав 1,5 млрд. дол., 21 січня – 2,6 млрд. дол., 22 січня – 3,2 млрд. дол., 23 січня – 2,9 млрд. дол., 27 січня – 4,4 млрд., 28 січня – \$5,1 млрд. дол. Підприємства активно купували іноземну валюту, щоб потім вивезти її, і тим самим захистити себе від форс-мажорів, які могли б виникнути під час введення надзвичайного стану. Зростання попиту на валюту призвело до підвищення її вартості, тобто валюта почала знецінюватись. У зв'язку із панікою зріс попит і населення на валюту, що відображено у Таблиці 3.

Таблиця 3 – Сальдо купівлі населенням валюти

Роки	Місяці											
	січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень
2012	556,5	-372,7	-544,1	-209	-526,8	-740,6	-810,4	-722,8	-1802	-2169	-1523,2	-210,4
2013	-201	-221,6	-2,7	117,8	81	67,6	32,2	-136,2	-678,7	-216	-799,6	-942
2014	-659	-783,2	-357,6	259,1	107,8	102,5	-207,8	-201,3	-264,6	-339		

Саме у січні та лютому сальдо купівлі валюти населенням було найбільшим у 2014 році, хоч і не критичним. Оскільки обсяг купівлі валюти у вересні-листопаді 2012 року був удвічі більшим.

Відтік депозитів у національній валюті за січень-листопада 2014 року склав 14,1% (- 59448 млн. грн.), а відтік депозитів в іноземній валюті у доларовому еквіваленті склав 29,9% (- 9115 млн. грн). Стрімке зменшення коштів на депозитних рахунках не могло не позначитися на банківській системі в цілому.

Для забезпечення стабільності банківської системи в умовах масового відтоку депозитів НБУ активно видавав рефінансування; на зазначені цілі за період з початку року до 01.12.2014 було надано – 179,3 млрд. грн. На думку частини експертів, обсяг рефінансування у 2014-му році був фактором скоріше дестабілізації для валютного ринку, оскільки велика частина цих коштів була направлена на валютний ринок. Інша частина вважає, що рефінансування не було використано банками для валютних спекуляцій.

За останні 3 роки, коли курс був стабільним, вся банківська система заробляла від операцій купівлі-продажу валюти і банківських металів трохи більш ніж 2,3 млрд. гривень щороку.

Якщо в минулі роки спред між купівлею і продажем валюти складав від 3 до 10 коп., то в поточному році діапазон коливався в межах від 10 до 60 коп. (В окремі нетривалі часові періоди доходило і до 1 гривні). Очевидно, що доходи банків повинні були вирости у багато разів. Але за 9 місяців 2014 року фінансові установи (за винятком одного банку, баланс якого некоректно брати до уваги) на операціях з валютою заробили лише 3,7 млрд. грн. За результатами року, екстраполюючи дані, ця сума становитиме близько 5 млрд. грн. Треба розуміти, що зобов'язання в валюті суттєво перевищують робочі активи у валюті через формування резервів під кредитні ризики.

Проводячи операції, банки в обов'язковому порядку враховують різницю в процентних ставках на світових та національних ринках капіталів. Мета банків – отримувати дешевші кредити за кордоном, і видавати отримані кошти на національному ринку під більш високий процент. Однак номінальне зростання внутрішніх процентних ставок веде до падіння попиту на національну валюту, оскільки для бізнесу кредити стають дорогими. Брати такий кредит – значить збільшувати собівартість своєї продукції, а отже – і ціну товару. Це призводить до знецінення національної валюти по відношенню до іноземної. Правління Національного банку тричі за 2014 рік підвищувало облікову ставку. Загалом ключова ставка НБУ підвищилась з 6,5% до 14%. За січень – листопад 2014 року середньозважена ставка за операціями з підтримання ліквідності банків становила 15,00% річних. Коли центральний банк надає кредити комерційним банкам на емісійній основі, тобто в процесі рефінансування, він створює платіжні засоби обігу.

У 2014 НБУ загалом не настільки активно проводив валютні інтервенції, як у попередні роки, за виключенням січня-лютого (Таблиця 4). Причиною такої поведінки регулятора є обмеженість ресурсів та вимоги МВФ по переходу до вільно плаваючого курсу.

Таблиця 4 – Сальдо валютних інтервенцій НБУ в 2014 році.

Сальдо інтервенцій НБУ у 2014 році	Місяці										
	січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	сума (млн.дол)
	-1742	-1721	52,3	–	-574,8	–	80	45,2	-735	-3168,4	-7763,9

Звичною проблемою для економіки України є великий дефіцит державного бюджету України, що сприяє зростанню державного боргу та грошової маси. Які в свою чергу приводять до негативних чинників впливу на національну грошову одиницю – державний борг та інфляцію.). Фактичний дефіцит державного бюджету України у 2014 році очікується в сумі 88,375 млрд. грн., що на 28,9% більше за граничний показник, передбачений законом про держбюджет на поточний рік (68,564 млрд. грн.). Ще гіршим може бути ефект для гривні від джерела фінансування державного дефіциту яким є НБУ. За даними НБУ, за 9 місяців 2014 року він набув у власність держоблігацій на номінальну суму 126,6 млрд. грн. та 5 млн. дол. (у вересні – на 29,7 млрд. грн.). Продаж цінних паперів зі свого портфелю НБУ в поточному році не здійснював. Обсяг бюджетного дефіциту у 2012р. становив – 53,4 млрд. грн.; у 2013 – 70 млрд. грн. Зрештою грошова маса при падінні ВВП у 4,6% зросла на 6,9%, а готівкова маса зросла на 44624 млн. грн. або на 18,8%.

Раніше вже згадувалось про те, що українська економіка надзвичайно пов'язана з офшорами. У 2014 році через офшори, а особливо в критичні місяці, збільшилась кількість виведених коштів. У

січні місяці було найбільше співвідношення між часткою за фактурною вартістю та вагою експортованих товарів, що може свідчити збільшення зусиль з виводу коштів (Рис. 2).



Рисунок 2 – Експорт через офшори та його динаміка

Паралельно з цим спекулятивний попит на валюту, а також вивід капіталу міг поширюватись через систему електронних коштів. Ще одним небезпечним фактором для валютної стабільності в Україні є розвиток електронних грошей, що створює передумови для виводу капіталу з країни, а також незаконному відмиванні коштів. З часом проблема електронних грошей тільки посилиться. За офіційними даними за 9 місяців 2012 року оборот електронних грошей становив 1116 млн. грн. цей показник удесятеро більший за аналогічний період 2011 року – 116 млн. грн. За неофіційними даними оборот електронних грошей в Україні становить за різними оцінками від 2 млрд. грн. до 4 млрд. дол. США Також слід звернути увагу на крипто валюти (Bitcoin, Litecoin), що мають динаміку до зростання обігу. А також виклики, пов'язані з виникненням в Україні безлічі компаній, що займаються інвестуванням у ринок Forex. Оскільки дані компанії діють на напівлегальному становищі, то неможливо виявити обсяг операцій в них. Але у більшості з цих компаній клієнти відкривають саме валютні депозити, а компанії мають головний офіс на території країн з пільговим оподаткуванням.

Сукупність структурних та кон'юктурних факторів послабили становище національної грошової одиниці. З огляду на це необхідним є розробка програми заходів по запобіганню в майбутньому валютній нестабільності. Треба взяти до уваги, що без структурних змін в економіці неможливо досягнути стабільності в державних фінансах.

План заходів має містити такі основні напрями по зміні системи економічних відносин для запобігання нестабільності національної валюти: зважена політика центрального банку, проведення структурних змін в економіці, боротьба з незаконним виводом коштів з країни, збалансування бюджету, відповідь на нові виклики у валютному регулюванні.

Зважена політика центрального банку. Головним завдання регулятора є курсова стабільність. Отже, у сфері регулювання НБУ запропоновано такі заходи:

1. Зменшення спекуляцій серед населення. Можливість нараховувати банками штрафів для населення із суми депозиту за дострокове зняття.

2. Збереження і примноження резервів. НБУ має відмовитись від безмірних валютних інтервенцій на міжбанк, які лише підігривають спекулятивний попит. На валютні інтервенції в рік має йти не більше 5% від загальних резервів регулятора.
3. Відмова від фіксованого валютного курсу. Валютний курс має визначатися на міжбанківському валютному ринку без будь-яких обмежень. Центральний банк має лише забезпечувати контроль та захист цього ринку.
4. Забезпечення прогнозованості. Створення Національним банком та Кабміном календаря надходження та витрат грошових коштів.
5. НБУ має зменшити облікову ставку до 6%, щоб стимулювати попит на гривню. Рефінансування має бути обмеженим банками, що беруть участь у державних цільових програмах.
6. Можливість призупинення міжбанківського валютного ринку. Якщо курс валюти змінився більше ніж на 3%, НБУ має право зупиняти проведення торгів та дискваліфікувати учасників. На даний час 5% без можливості відсторонення.
7. Посилення відповідальності. За проведення спекулятивних операцій на валютному ринку має бути введена кримінальна відповідальність.
8. Перетворення НБУ на головного оператора банківських резервів. Всі банківські резерви мають зберігатися на коррахунку в НБУ. На даний час перераховується тільки частина.

Проведення структурних змін в економіці. Українська економіка є надзвичайно енерговитратною. Україна за довгі роки не змогла зробити привабливим інвестиційний клімат в країні.

1. Зменшення енерговикористання у закладах соціальної інфраструктури. Мають бути створенні ліміти на енергопостачання в залежності від площі, температури в регіоні, а також характеру самого закладу. За перевищення лімітів має бути встановлений прогресивний тариф.
2. Має бути створена прогресивна система оплати енергоносіїв для підприємств.
3. Пряме сприяння експорту. Компанії-експортери мають отримувати дотації в залежності від кількості експортованої продукції, а також різновидності самої продукції. Еспортери високотехнологічних галузей мають отримувати більше, ніж експортери сировини.
4. Ліквідація корупції. Шляхом відкриття доступу до публічної інформації, а також реформ у всіх сферах життя держави.
5. Лібералізація у веденні бізнесу. Мають бути скасовані більшість ліцензій на ведення бізнесу. Залишитися мають лише ліцензії для банківської діяльності, виробництва ліків, виробництва зброї, виробництва алкоголю і сигарет, виробництва небезпечних речовин, виробництва і продажу медикаментів, випуск лотерей, діяльність у сфері торгівлі цінними паперами.
6. Для збільшення валютних надходжень в Україну маємо зробити такі принципові кроки для залучення інвестицій: створити ринок довгострокової оренди землі; створення податкових канікул для інвесторів, що інвестували більше 3-х років більше 10 млн. дол. в основні засоби на виробництві та відрахували до бюджету більше 500 тис. дол. податку на прибуток. Податкові канікули мають становити 1-2 роки в залежності від сфери діяльності.

Боротьба з незаконним виводом коштів має стабілізувати державний бюджет шляхом надходження додаткових коштів, а також покращити сальдо платіжного балансу.

1. Зменшення експорту та імпорту через офшори. Прийняття і впровадження закону про трансфертне ціноутворення. Ціни експортованих товарів із України мають бути на ринковому рівні (не нижче 15-20% від світового рівня цін на продукцію). Рівень трансфертних цін має визначати департамент в ДПСУ з огляду на ціни на світових біржах.
2. Обмеження експорту через компанії-посередники. Винагорода за здійснення продажу товару комісіонером має становити не більше 5% від ціни продукції, встановленої відповідно пункту 1.
3. Обмеження виводу коштів, шляхом сплати «інформаційних послуг». Компанії можуть використовувати не більше 5% свого операційного прибутку, отриманого в минулому періоді.
4. Скасування всіх договорів про запобігання подвійного оподаткування. Зокрема з такими державами як Кіпр чи Ірландія.
5. Обмеження операцій з передоплатою товарів за кордоном. Такі операції не мають сягати більше 10% коштів на кореспондентських рахунках компанії, зафіксованих на початку звітного періоду.
6. Інвестиції, відправлені за кордон, мають обкладатися податком у 25%.

Збалансування бюджету (зменшення дефіциту до 0-5% від загального фонду). Зменшення дефіциту сприятиме відмові від зовнішніх запозичень, що позбавить валюту від додаткового тиску.

1. Зменшення дефіцитності Пенсійного фонду. Ліквідація елітних пенсій та введення дворівневої системи.
2. Скасування енергосубсидій для всіх підприємств, комунальних установ та населення.
3. Зменшення витрат на охорону здоров'я. Мають бути створені індивідуальні медичні рахунки, що стануть новим фондом для інвестування в українську економіку.
4. Заборона фінансування дефіциту бюджету шляхом емісії грошей. Облігації внутрішньої державної позики мусять продаватися тільки населенню і компаніям, комерційним банкам.
5. Введення прогресивного податку на некомерційний та комерційний транспорт. Базою оподаткування має стати вартість автомобіля плюс вартість середньорічно використаного палива.
6. Мають бути підвищені рентні платежі: за видобуток нафти до 70% від вартості видобутої нафти (наразі 35%); за видобуток залізної руди до 25% (зараз – 8%), за видобуток газового конденсату до 55% (зараз 21 і 45% в залежності від глибини видобутку), для видобутку газу 35% і 25% (зараз 28% і 15%).

Відповідь на нові виклики у валютному регулюванні має полягати у наступному:

1. Регулювання сфери електронних грошей. Електронні гаманці мають бути закріплені за реальними банківськими рахунками і на них мають діяти аналогічні правила та обмеження як і до переказів у банківській сфері.
2. Ліквідація обігу криптовалют. Заборона продажу товарів за криптовалюти, а також їх обслуговування. Закриття інтернет-ресурсів за невиконання даних норм.
3. Легалізація електронної торгівлі. Шляхом захисту законодавчо електронного підпису.
4. Реєстрація псевдо інвестиційних фондів. Компанії, що не мають ліцензії на інвестиційну та діяльність у сфері продажу цінних паперів, але здійснюють діяльність з отримання прибутку шляхом здійснення інвестиційних операцій або операцій на валютних ринках «Fogex» мають реєструватися як букмейкерські або компанії з отримання пасивного прибутку, контори з особливим режимом оподаткування. В іншому випадку ці компанії мають бути ліквідовані. Якщо ж компанії будуть імітувати інвестиційну діяльність, або позиціонувати себе як інвестиційні компанії, то вони мають вести кримінальну відповідальність.
5. Інвестиційні компанії мають в обов'язковому порядку отримувати ліцензію НБУ та мають здійснювати свою діяльність тільки на фондовому ринку.

Висновки. Причини курсової нестабільності в Україні у 2014 році лежали у площині макроекономічного становища та сформованої кон'юнктури, що була продиктована війною та заворушеннями. Девальвація гривні у 2014 році має стати великим уроком для майбутніх поколінь, що прийдуть реформувати нову державу. Проблемами української економіки є надмірна офшоризація, постійна потреба в енергоресурсах, слабка інвестиційна привабливість, безконтрольність «нових» сфер економіки та бюджетна політика. Тому зважаючи на це, був розроблений план заходів, який дасть змогу частково зменшити негативний вплив даних факторів на вітчизняну грошову одиницю.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Про заходи щодо діяльності банків та проведення валютних операцій : Постанова Правління Національного банку України №49 від 06 лютого 2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/doccatalog/document?id=5454032>
2. Основні тенденції грошово-кредитного ринку України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/category?cat_id=58038
3. Дорогий долар вдарить по Україні // Офіційний сайт Українського журналу «Економіст» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua-ekonomist.com/5507-dorogiy-dolar-vdarit-po-ukrayin.html>
4. Кредитування комерційних банків (рефінансування). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://buklib.net/books/31111/>
5. Как фискалы забыли о налогах с олигархов // Українська правда [Електронний ресурс]/ Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/rus/publications/2014/11/14/506225/>

6. Фактори, що впливають на валютний курс . [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/14940511/finans/faktori_vplivayut_valyutniy_kurs
7. Скільки заробляють банки на девальвації гривні? // Forbes Україна [Електронний ресурс]/ Режим доступу: <http://forbes.ua/ua/opinions/1382137-skilki-zaroblyayut-banki-na-devalvaciyi-grivni>
8. Девальвація // Офіційний сайт НБУ [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=123280

REFERENCES

1. On measures of activities of banks and foreign exchange operations, by the National Bank of Ukraine № 49 of February 6, 2014 [Electronic resource] / Access Mode: <http://www.bank.gov.ua/doccatalog/document?id=5454032>
2. Main trends of monetary market of Ukraine. [Electronic resource] / Access Mode: http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/category?cat_id=58038
3. A dear dollar will strike // The Official web-site of the Ukrainian magazine "Economist" on Ukraine // [Electronic resource] / Access Mode: <http://ua-ekonomist.com/5507-dorogiy-dollar-vdarit-po-ukrayin.html>
4. Crediting of commercial banks (refunding). [Electronic resource] / Access Mode: <http://buklib.net/books/31111/>
5. of Как of фискалы забыли oh налогах с олигархов // the Ukrainian true [Electronic resource]/ Access mode: <http://www.epravda.com.ua/rus/publications/2014/11/14/506225/>
6. Factors that influence on the rate of exchange. [Electronic resource] / Access Mode: http://pidruchniki.com/14940511/finans/faktori_vplivayut_valyutniy_kurs
7. How many do earn banks on devaluation of hryvnya? // Forbes Ukraine [Electronic resource]/ Access mode: <http://forbes.ua/ua/opinions/1382137-skilki-zaroblyayut-banki-na-devalvaciyi-grivni>
8. Devaluation // the Official web-site НБУ [Electronic resource] / Access mode: http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=123280

РЕФЕРАТ

Горобінська І.В. Розробка системи заходів стабілізації гривні / І.В. Горобінська, Ю.Ю. Зелінський // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

Стаття присвячена розгляду питання стабілізації грошової одиниці України. Відсутність впровадження дієвих заходів грошово-кредитного регулювання матиме наслідком подальше знецінення грошової одиниці, поглиблення кризових явищ, погіршення рівня життя.

Об'єктом дослідження є національна валюта.

Мета дослідження – розробка системи заходів по стабілізації вітчизняної грошової одиниці на основі ліквідації або зменшення ризикових факторів, що погіршують становище гривні.

Методи дослідження – порівняльний та експертний аналіз, діалектичний метод, методи економічного, історичного, логічного та системного аналізу і синтезу.

В ході дослідження проаналізовано сукупність структурних та кон'юктурних факторів, які послабили становище національної грошової одиниці, розроблено програму заходів по запобіганню в майбутньому валютній нестабільності. Проведено оцінку поступового знецінення гривні протягом останніх років, проаналізовано наявні проблеми та поточний стан валютного і грошово-кредитного ринків. Запропонований план заходів стабілізації гривні має містити такі основні напрями по зміні системи економічних відносин для запобігання нестабільності національної валюти: зважена політика центрального банку, проведення структурних змін в економіці, боротьба з незаконним виводом коштів з країни, збалансування бюджету, відповідь на нові виклики у валютному регулюванні.

Висновки – забезпечення розвитку національної економіки авторами пов'язується із реалізацією системи заходів в кількох основних напрямках: регуляторній політиці Національного банку, бюджетній політиці держави, боротьбі з відтоком капіталів, проведенням структурних змін в економіці, системі валютного регулювання.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: НАЦІОНАЛЬНА ВАЛЮТА, ГРОШОВА ОДИНИЦЯ, ДЕВАЛЬВАЦІЯ, СТАБІЛІЗАЦІЙНІ ЗАХОДИ.

ABSTRACT

Gorobinska I.V., Zelinskiy U.U., Development of stabilization measures hryvnya. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article is devoted to the issue currency stabilization Ukraine. Lack of implementation of effective measures of monetary regulation will lead to further depreciation of the currency, the deepening crisis, the deterioration of living standards.

The object of study is the national currency.

The aim – to develop a system of measures to stabilize the national currency based on the elimination or reduction of risk factors that worsen the situation of the hryvnia.

Methods – comparative and expert analysis, the dialectical method, methods of economic, historical, logical and systematic analysis and synthesis.

The survey analyzed a set of structural and situational factors that weakened the position of the national currency, a program of measures to prevent future currency instability.

Evaluation of gradual depreciation of the hryvnia in recent years, analyzes the existing problems and the current state of currency and monetary markets. The proposed action plan stabilize the hryvnia should contain the following basic directions on changing the system of economic relations to prevent instability of the national currency, balanced policy of the central bank, structural changes in the economy, the fight against illegal withdrawal of funds from the country, balancing the budget, the new challenges in foreign exchange regulation.

Conclusions – ensuring the development of the national economy by authors associated with the implementation of measures in several key areas: regulatory policy of the National Bank, the public policy of the state, the fight against capital flight, structural changes in the economy, system of currency regulation.

KEY WORDS: NATIONAL CURRENCY, CURRENCY DEVALUATION, STABILIZATION MEASURES.

РЕФЕРАТ

Горобинская И.В. Разработка системы мероприятий стабилизации гривны / И.В. Горобинская, Ю.Ю. Зелинский // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

Статья посвящена рассмотрению вопроса стабилизации денежной единицы Украины. Отсутствие внедрения действенных мероприятий денежно-кредитного регулирования будет иметь следствием дальнейшее обесценивание денежной единицы, углубления кризисных явлений, ухудшения уровня жизни.

Объектом исследования является национальная валюта.

Цель исследования – разработка системы мероприятий по стабилизации отечественной денежной единицы на основе ликвидации или уменьшения рисков факторов, которые ухудшают положение гривны.

Методы исследования – сравнительный и экспертный анализ, диалектический метод, методы экономического, исторического, логического и системного анализа и синтеза.

В ходе исследования проанализирована совокупность структурных и конъюнктурных факторов, которые ослабили положение национальной денежной единицы, разработана программа мероприятий по предотвращению в будущем валютной нестабильности. Проведена оценка постепенного обесценивания гривны в течение последних лет, проанализированы имеющиеся проблемы и текущее состояние валютного и денежно-кредитного рынков. Предложенный план мероприятий стабилизации гривны должен содержать такие основные направления по изменению системы экономических отношений для предотвращения нестабильности национальной валюты : взвешенная политика центрального банка, проведения структурных изменений в экономике, борьба с незаконным выводом средств из страны, збалансування бюджета, ответ на новые вызовы в валютном регулировании.

Выводы – обеспечение развития национальной экономики авторами связывается с реализацией системы мероприятий в нескольких основных направлениях: регуляторной политике Национального

банка, бюджетной политике государства, борьбе с оттоком капиталов, проведением структурных изменений в экономике, системе валютного регулирования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: НАЦИОНАЛЬНАЯ ВАЛЮТА, ДЕНЕЖНАЯ ЕДИНИЦА, ДЕВАЛЬВАЦИЯ, СТАБИЛИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ.

АВТОРИ:

Горобінська Ірина Владиславівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: vladislavovna@list.ru, тел. +380442809937, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424.

Зелінський Юрій Юрійович, Національний транспортний університет, студент групи ФТ-III-1 факультету економіки, менеджменту і права, e-mail: beybut27@ukr.net, тел. +380964808231, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

AUTHOR:

Gorobinska Iryna V., National transport university, assistant of department of finances, account and audit, e-mail: vladislavovna@list.ru, tel. +380442809937, Ukraine, 01010, Kyiv, street Suvorova 1, k. 424.

Zelinskiy Uriy U., National Transport University, student of group FT-III-1 the faculty of economy, management and right, e-mail: beybut27@ukr.net, tel. +380964808231, Ukraine, 01010, Kyiv, street Suvorova 1.

АВТОРЫ:

Горобинская Ирина Владиславовна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: vladislavovna@list.ru, тел. +380442809937, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 424.

Зелинский Юрий Юрьевич, Национальный транспортный университет, студент группы ФТ-III-1 факультета экономики, менеджмента и права, e-mail: beybut27@ukr.net, тел. +380964808231, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Базилюк А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна.

Ільчук В.П., доктор економічних наук, професор, Чернігівський національний технологічний університет, професор кафедри фінансів, Чернігів, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National transport university, professor of department of finances, account and audit, Kyiv, Ukraine.

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Tchernihiv national technological university, professor of department of finances, Tchernihiv, Ukraine.

СТРАТЕГІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Джураєва Д.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

STRATEGIES TO ENSURE THE COMPETITIVENESS OF ENTERPRISES

Dzhuraieva D.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

СТРАТЕГИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ

Джураева Д.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Швидкий та досить нерівномірний розвиток національної економіки, нестабільність ринкового середовища, супроводжується посиленням конкурентної боротьби на ринку. Загострення конкуренції спонукає підприємства створювати конкурентоспроможний товар та послуги, що зумовлює необхідність удосконалення стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємств.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В науковій літературі питанню забезпечення конкурентоспроможності підприємств присвячена велика кількість праць вітчизняних та зарубіжних науковців. Класиками у вивченні конкуренції вважаються А. Сміт (теорія досконалої конкуренції), К.Маркс (основний закон і механізм конкуренції), Д.Рікардо (принцип порівняльних конкурентних переваг), Д. Робінсон і Е. Чемберлін (проблеми монополістичної конкуренції).

В сучасній науковій літературі наявна велика кількість конкурентних стратегій підприємств, зокрема за І.Ансоффом, П.Друкером, Ф.Котлером, М.Портером, А.-А.Томсоном і А.-Дж.Стріклендом, Г.Азоевим, проте жодна класифікація не є універсальною та має свої недоліки.

Цілі статті. Метою даної роботи є виявлення ефективних стратегій забезпечення конкурентоспроможності підприємств.

Виклад основного матеріалу. Р. Фатхутдінов вважає, що конкурентоспроможність підприємства – це випуск конкурентоспроможного об'єкта, який здатен витримувати конкуренцію в порівнянні з аналогічними об'єктами на даному ринку [6].

На думку Г. Азоева, конкурентоспроможність підприємства – це можливість ефективно розпоряджатися власними і позиковими ресурсами в умовах конкурентного ринку [1]. Дане визначення, можна вважати, не повним оскільки головна увага приділяється фінансовій стороні діяльності підприємства.

Конкурентоспроможність підприємства, у визначенні українських вчених І. Должанського та Т. Загорної, тлумачиться як здатність виробляти та реалізовувати продукцію швидко, в достатній кількості, при високому технологічному рівні обслуговування та як можливість ефективно розпоряджатися власними та запозиченими ресурсами в умовах конкурентного ринку [3].

На мій погляд, конкурентоспроможність підприємства – це спроможність підприємства надавати товари, послуги, які за ціновими та якісними характеристиками мають такий попит, який забезпечує високоприбуткову операційну діяльність підприємства.

Формування конкурентних стратегій підприємства - одне з головних та найскладніших завдань процесу стратегічного управління підприємством. В економічній літературі наявні різні підходи до класифікації конкурентних стратегій. Так, за класифікацією М. Портера передбачені стратегії лідерства у зниженні витрат, диверсифікації, концентрації; за А. Юдановим – віолентну, патієнтну, комутантну, експлерентну стратегії; за Ф. Котлером – стратегії лідера, атакування лідера, переслідування лідера, фахівця; за І. Ансоффом – товарна диверсифікація, ринкова диверсифікація [4, с.230-238].

Базовими стратегіями забезпечення конкурентоспроможності є стратегії, визначені М.Портером. Вони є найбільш поширеними та вивіреними практикою в умовах ринкової економіки.

Стратегія лідерства у зниженні витрат базується на оптимізації витрат всіх частин виробничо-управлінської системи. За даною стратегією, лідери виготовляють товари еластичні за ціною, забезпечують надійний «захист» від п'яти конкурентних сил за Портером (постачальників, наявних і потенційних конкурентів, виробників товарів-субститутів, споживачі) та спроможні формувати на

ринку нижню межу цін. Недоліком даної стратегії є орієнтація на виробництво одного виду товарів та нерозвиненість інших напрямків діяльності.

Стратегія диверсифікації забезпечує можливість виробництва товарів які є привабливими для споживачів та відрізняються від товарів конкурентів. Наявність відмінностей вимагає більших витрат, проте забезпечує підвищення прибутковості внаслідок прийняття ринком вищої ціни.

Стратегія концентрації – це більш глибока диверсифікація продукції, що випускається підприємством, або досягнення нижчих витрат на сегменті, що обслуговується.

В економічній літературі має місце дискусія щодо доцільності використання лише однієї із запропонованих стратегій чи їх поєднання. Так В. О. Василенко та Т. І. Ткаченко наголошують, що організація повинна чітко вирішити який тип конкурентної переваги вона хоче одержати та в якій сфері це реально можливо, при цьому стратегічною помилкою буде використання декількох базових стратегій одночасно, так як по суті вони є альтернативними[2.,с.27].

Забезпечення високого рівня конкурентоспроможності підприємства повинно відбуватися на рівні стратегічних рішень підприємства. Це пов'язано з тим, що формування конкурентних переваг підприємства тісно пов'язане з його діяльністю в майбутньому та майбутніми змінами у зовнішньому середовищі.

Механізм формування та реалізації стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємства доцільно структурувати за такими взаємопов'язаними етапами:

- визначення реального рівня конкурентоспроможності підприємства;
- оцінка рівні конкурентного середовища підприємства;
- формування конкурентних стратегій підприємства;
- аналіз можливих подій при впровадженні певної стратегії;
- реалізація обраної стратегії;
- контроль за впровадженням стратегії, моніторинг змін у зовнішньому середовищі;
- адаптація стратегії у відповідності до змін у конкурентному середовищі.

Стратегія забезпечення конкурентоспроможності є елементом системи конкурентних стратегій, до складу якої також входять стратегія формування конкурентних переваг та стратегія конкурентної поведінки.

У процесі стратегічного управління підприємством розробка стратегії забезпечення конкурентоспроможності призводить до прийняття стратегічних рішень на трьох управлінських рівнях:

- загальний управлінський рівень – корпоративна стратегія;
- рівень функціональних підрозділів – функціональні стратегії;
- рівень виробничих підрозділів – операційні стратегії [5.,с.83].

Корпоративна (загальна) стратегія підприємства визначає загальний напрямок забезпечення конкурентоспроможності підприємства. На даному рівні розробляється загальна стратегія, яка слугуватиме основою для розробки наступних рівнів; вищим керівництвом приймаються рішення про розширення, ліквідацію, перепрофілювання окремих сфер діяльності; формуються загальні, диверсифікаційні, спеціалізаційні плани підприємства.

Функціональні стратегії формуються на основі загальної стратегії підприємства, вони розробляються функціональними відділами та службами підприємства. Головною метою формування та реалізації функціональних стратегій забезпечення конкурентоспроможності підприємств є пошук ефективних механізмів управління діяльністю виробничих підрозділів підприємства в межах корпоративної стратегії. До функціональних стратегій підприємства відносять маркетингову, фінансову, інноваційну, соціальну, виробничу, зовнішньоекономічну та інші стратегії.

Операційні стратегії забезпечують довгострокові конкурентні переваги кожної структурної одиниці та розробляються виробничими підрозділами підприємства.

Необхідно відмітити, що всі стратегії підприємства, для ефективного забезпечення конкурентоспроможності, повинні бути взаємоузгодженими. Стратегії нижчих рівнів мають формуватися на основі стратегії вищих рівнів та мати більш детальний план для кожного наступного рівня. Основним принципом координації різних рівнів стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємства є їхня ієрархічна підпорядкованість з забезпеченням зворотного зв'язку, який буде задовольняти потреби всіх учасників процесу стратегічного планування на підприємстві.

Ефективною є стратегія забезпечення конкурентоспроможності підприємства, планування якої здійснюється на основі ієрархічного підпорядкування «зверху-вниз» з урахуванням зворотного зв'язку між учасниками різних рівнів прийняття управлінських рішень.

Висновки: Результати проведених досліджень створюють певні передумови для розробки стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємств.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Азоєв Г. Л. Конкурентні переваги фірми / Г.Л. Азоєв, О.П. Челенков – М.: Тип. Новості, 2000. – 256с.
2. Василенко В.А. Стратегічне управління / В.А. Василенко, І.Т. Ткаченко. – К.: ЦУЛ, 2003. – 396с.
3. Должанський І.З., Загорна Т.О. Конкурентоспроможність підприємства. -К.: Центр навчальної літератури, 2006. - 384 с.
4. Кіндрацька Г.І. Стратегічний менеджмент: Навч. посіб. / Кіндрацька Г.І. – К.: Знання, 2006. – 366с.
5. Мостенська Т.Л. Системне забезпечення конкуренто-спроможності підприємств м'ясної і молочної промисловості України: Монографія. / Т.Л. Мостенська, О.І. Драган, І.В. Суха / Національний ун-т харчових технологій – К, 2009. – 127 с.
6. Фатхутдінов Р. А. Управління конкурентоспроможністю організації / Р.А. Фатхутдінов. – М.: Ексмо, 2004. – 544 с.

REFERENCES

1. Azoiev H.L. Competitive advantages of the firm / H.L. Azoiev, O.P. Chelenkov – Moskva: Novosti, 2000. – 256p. (Rus)
2. Vasylenko V.A. Strategic management / V.A. Vasylenko, Tkachenko I.T. – Kyiv.: CUL, 2003. – 396p. (Ukr)
3. Dolzhanskiy I.Z., Zagorna T.O. Competitiveness of enterprises. -Kyiv.: Center for educational literature, 2006. -384 p. (Ukr)
4. Klimenko S.M., Omelyanenko T.V., Barabas D.O., Dubrova O.S., Vakulenko A.V., Managing enterprise competitiveness: Tutorial - Kyiv.: Kyiv national economic University, 2008. - 520 p. (Ukr)
5. Fatkhutdinov R.A. Management of competitiveness of the organization / R.A. Fatkhutdinov. - Moskva: Eksmo, 2004. – 544p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Джураєва Д.О. Стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємств / Д.О. Джураєва // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті виявлені ефективні стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємств.

Об'єкт дослідження – процес управління конкурентоспроможністю підприємства.

Мета роботи – виявлення ефективних стратегій забезпечення конкурентоспроможності підприємства.

Методи дослідження – метод синтезу та аналізу, логіко-теоретичного узагальнення.

Виявлено, що на сьогодні відсутня єдина стратегія забезпечення конкурентоспроможності підприємства. Результати аналізу праць, як зарубіжних так і вітчизняних вчених, дозволили виявити базові стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємства. Ефективною є стратегія забезпечення конкурентоспроможності підприємства, планування якої здійснюється на основі ієрархічного підпорядкування «зверху-вниз» з урахуванням зворотного зв'язку між учасниками різних рівнів прийняття управлінських рішень.

Результати роботи можуть бути використані для розробки ефективної стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємства.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розробка стратегії забезпечення конкурентоспроможності підприємства певного типу діяльності.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МЕХАНІЗМ, ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВА, КОНКУРЕНТНЕ СЕРЕДОВИЩЕ, СТРАТЕГІЯ.

ABSTRACT

Dzhuraieva D.O. Strategies to ensure the competitiveness of enterprises. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article identified effective strategies for ensuring the competitiveness of enterprises.

Object of research – is the process of managing the enterprise's competitiveness.

Purpose is to identify effective strategies for ensuring the competitiveness of the enterprise.

Methods of the study – methods of analysis and synthesis, logic and theoretical generalization.

Discovered that at present there is no single strategy for ensuring the competitiveness of the enterprise. Results of the analysis works, both foreign and domestic scholars, allowed to identify the basic strategy to ensure the competitiveness of the enterprise. An effective strategy to ensure the competitiveness of enterprises, the planning of which is based on the hierarchical subordination of "top-down" with regard to feedback between members of different levels of decision making.

The results can be used to develop effective strategies to ensure the competitiveness of the enterprise.

Forecast assumptions about the object of study – development strategy ensuring the competitiveness of the enterprises of a certain type of activity.

KEYWORDS: MECHANISM, ENSURING COMPETITIVENESS, COMPETITIVENESS OF ENTERPRISE, COMPETITIVE ENVIRONMENT, STRATEGY.

РЕФЕРАТ

Джураева Д.А. Стратегии обеспечения конкурентоспособности предприятий. / Д.А. Джураева // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье определены эффективные стратегии для обеспечения конкурентоспособности предприятий.

Объектом исследования является процесс управления конкурентоспособности предприятия.

Целью данной работы является определения эффективных стратегий обеспечения конкурентоспособности предприятия.

Методами исследования является метод синтеза и анализа и логико–теоретическое обобщение.

Выяснено, что сегодня отсутствует единая стратегия обеспечения конкурентоспособности предприятия. Результаты анализа работ, зарубежных и отечественных ученых, позволили выявить основные стратегии обеспечения конкурентоспособности предприятия. Эффективной есть стратегия обеспечения конкурентоспособности предприятий, планирования которой основывается на иерархическом подчинение «сверху-вниз» с учётом обратной связи между членами разных уровней принятия решений.

Результаты могут использоваться для разработки эффективных стратегий обеспечения конкурентоспособности предприятия.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – разработка стратегии обеспечения конкурентоспособности предприятий определенного вида деятельности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МЕХАНИЗМ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ, КОНКУРЕНТНАЯ СРЕДА, СТРАТЕГИЯ.

АВТОР:

Джураева Дарія Олександрівна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри менеджменту та туризму, тел. +380679712492, Україна, 03170, м. Київ бул. Романа Роллана 13Г кв.61.

AUTOR:

Dzhuraieva Dariia O., National Transport University, postgraduate, department of management and tourism, tel. + 380679712492, Ukraine, 03170, Kyiv, Romana Rollan str. 13G, ap. 61.

АВТОР:

Джураева Дария Александровна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры менеджмента и туризма, тел. +380679712492, Украина, 03170, г. Киев, бул. Романа Роллана 13Г кв.61.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Ложачевська О. М., доктор економічних наук, професор, Національний Авіаційний університет, завідувач кафедри міжнародної економіки, Київ, Україна.

Бойко В. В., кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, Національного транспортного університету, Київ, Україна

REVIEWER:

Lozhachevska O.M., Economics (Dr.), professor, National Aviation University, head of Department of International Economics, Kyiv, Ukraine.

Boiko V.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine

МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Дорошкевич Д.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Мокін Є.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна

INTERNATIONAL LOGISTICS SYSTEMS IN CONTEX OF GLOBALIZATION

Doroshkevych D.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Mokin E.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Дорошкевич Д.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Мокин Е.М., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка питання.

У сучасних умовах розвитку господарства для підприємств України виникає гостра необхідність звернути серйозну увагу на оптимізацію своєї діяльності, тому що в усі більшому ступені в країні вкорінюються принципи ринкової економіки, підсилюється конкуренція. У цьому контексті особливого значення набуває створення систем, що дозволяють підвищити ефективність управління матеріальними потоками, що поліпшує всю господарську діяльність. Резерви підвищення конкурентноздатності в сфері виробництва для багатьох українських підприємств, практично вичерпані. Тому необхідно більше уваги приділяти оптимізації процесів, пов'язаних зі сферою обігу. У цілому, цю проблему можна визначити як формування конкурентних переваг через скорочення логістичних витрат і поліпшення якості обслуговування на основі створення ефективно функціонуючих логістичних систем.

Успішно працююче підприємство в якості одного з аспектів своєї стратегічної діяльності обов'язково порушує питання про вихід на зовнішні ринки. Тим більше в епоху глобалізації світової економіки, що характеризується утворенням єдиного загальносвітового економічного простору й створенням єдиного ринку виробництва й розподілу матеріальних благ. Поява й швидкий розвиток міжнародних логістичних систем (МЛС) є проявом глобалізації, процесу, який самим прямим образом зачіпає економіку й господарську діяльність підприємств.

Але виходити на міжнародні ринки з архаїчними поданнями, методами й способами здійснення логістичних операцій - свідомо прирєкти себе на невдачу. Правильне формування й подальший розвиток логістичних систем на основі впровадження міжнародних стандартів функціонування логістики є запорукою успішної діяльності на світових ринках й інтеграції українських підприємств у сучасну структуру світової економіки.

Необхідність розгляду питання визначається:

- зростаючою роллю, яку відіграє логістика в господарської діяльності в умовах ринкової економіки, в якості чинника, що формує ключові компетенції та конкурентні переваги при виході підприємств на зовнішні ринки;
- проблемами інтеграції України у світову логістичну інфраструктуру й адаптації її до стандартів і вимог, що діють у розвинених країнах;
- необхідністю формування стратегії, спрямованої на створення ефективно функціонуючих МЛС, що забезпечують високу якість обслуговування клієнтури при низьких витратах, що сприяє просуванню російських товарів на зовнішні ринки;
- необхідністю формування, розвитку й удосконалювання організаційних структур управління МЛС;

- необхідністю застосування сучасних технологій й економічних механізмів формування й розвитку, а також ефективного функціонування МЛС;

- необхідністю визначення основних критеріїв і підходів до аутсорсінгу логістичних послуг у зовнішньоекономічній діяльності, особливо в області транспортування й управління матеріальними запасами; визначенню критеріїв і системи взаємин із провайдерами логістики.

Уряд з увагою ставиться до питань розвитку логістичної інфраструктури і її взаємодії з міжнародним логістичним середовищем. Основним програмним документом, що визначає базові пріоритетні напрямки розвитку логістичної інфраструктури, у тому числі й міжнародної, на довгострокову перспективу є «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2015 року й наступний період» [1]. Основна мета цього документа - розвиток транспортної системи країни й інтеграція України у світову логістичну інфраструктуру. У той же час, реалізація цього документа дає можливість українським підприємствам більш ефективно здійснювати логістичні операції на міжнародному рівні, впроваджувати й широко використати в зовнішньоекономічній діяльності сучасні методи формування й функціонування МЛС.

Логістика й логістичні процеси впливають на всі аспекти людської діяльності. Зв'язок логістики з усіма життєвими явищами визначається тим, що об'єктами в логістичних системах є природні, людські, фінансові й інформаційні ресурси. У результаті їхнього функціонування забезпечуються потокові процеси, що лежать в основі світової економіки.

За останні роки процеси глобалізації світової економіки й розвитку системи міжнародних економічних відносин охопили, практично, всі країни миру, підписана безліч міжнародних угод, ефективно працюють авторитетні міжнародні організації, створені зони вільної торгівлі.

Роль логістики істотно зросла в епоху постіндустріалізації, що викликала значні зміни у світовій економіці й частки послуг, що характеризується збільшенням, у виробництві й споживанні світового ВВП. Ці зміни зробили на логістику значний вплив, тому що дана галузь прямо пов'язана з такими явищами постіндустріального розвитку світової економіки, як: активне використання наукових знань і перехід у розвинених країнах на наукомісткі технології, що у свою чергу пов'язане з використанням нових технологій й інновацій у логістиці; доступністю й великою кількістю різної інформації - інформатизація логістичних процесів; доступність коштів зв'язку й транспорту; поліпшення роботи всього логістичного бізнесу за рахунок правильного й раціонального використання трудових ресурсів, росту компетенції персоналу.

Визначено [2], що міжнародна логістика відрізняється від внутрішньої, тому що мова йде не тільки про зміну місць доставки товарів (рис.1).

Важливим явищем у сучасній світовій економіці стало формування в її рамках міжнародних (іноді їх називають глобальними) логістичних систем. До міжнародних логістичних систем відносять міждержавні системи, формовані на рівні декількох країн і навіть континентів.

Глобалізація світової економіки привела до формування міжнародних стандартів функціонування логістичних систем. Рішення організаційних проблем установа належного стандарту обслуговування клієнтури забезпечується шляхом орієнтації логістичного сервісу на виконання основних показників базового рівня: доступності, функціональності й надійності.

Високі стандарти базового логістичного обслуговування зложилися завдяки глобалізації світової економіки, виходу на міжнародні ринки найбільших провайдерів логістики, здатних забезпечити обслуговування користувачів доступним, надійним і функціональним сервісом. Багато великих провайдерів логістики прийшли й в Україну. Їхня поява на вітчизняному ринку і початок включення України в систему функціонування МЛС є одним із проявів глобалізації світової економіки й зовнішньоекономічної активності українських підприємств.

Існують три основних підходи до формування логістичних систем, як на національному, так і на міжнародному рівнях. Узагальнена характеристика цих підходів представлена в табл. 1.

Однак у сучасних умовах і при тих вимогах, які висуваються перед логістикою, з погляду гарантії якості логістичного обслуговування споживачів і забезпечення чіткого й ефективного функціонування логістичних систем, логістика повинна бути й «операційною», і «гнучкою», і «інтегрованою».



Рисунок 1 – Відмінності міжнародної логістики від внутрішньої

Ринок логістичних послуг у цей час перебуває в стадії фундаментальних змін, що роблять серйозний вплив на роль і масштаби діяльності його учасників і структуру їхніх взаємин. Основними сегментами логістичного ринку є:

- вантажоперевезення й транспортно-експедиторські операції;

- комплексні логістичні послуги, що включають послуги зі зберігання й дистрибуції товарів;
- послуги з оптимізації логістичних бізнесів-процесів (управлінська логістика).

Одним з основних проявів сучасного етапу глобалізації світової економіки є інтеграційні процеси логістичної інфраструктури. Міжнародний характер зв'язків між країнами робить їх взаємно зацікавленими в створенні в кожній з них ефективної й уніфікованої інфраструктури, що володіє достатньою пропускну здатністю й гарантуючим належним рівнем організації й забезпечення роботи каналів поставки продукції. Але в той же час, слід зазначити, що темпи розвитку світової торгівлі перевищують пропускну здатність логістичної інфраструктури окремих регіонів. Характерна ця проблема і для України [3].

Таблиця 1 – Узагальнена характеристика підходів до формування логістичних систем

№	Підходи до формування логістичних систем	Характеристика підходів
1.	Операційний підхід	При організації й здійсненні логістичних операцій основний натиск робиться на вдосконалюванні процесу управління матеріальними потоками в логістичних системах. Підхід спрямований на вдосконалювання різних операцій у логістичних системах
2.	«Гнучка» логістика	Логістика повинна бути гнучкою й здатною до швидкого реагування на можливі зміни в запитах споживачів. Суть підходу в гнучкому й швидкому задоволенні клієнтури
3.	Інтегрований підхід	Інтеграція й координація роботи всіх учасників логістичних ланцюгів у рамках діючих на національному або міжнародному рівні логістичних систем

Незважаючи на зусилля ряду країн, що вживають із метою оптимального використання особливостей і можливостей кожного окремого елемента міжнародної логістичної інфраструктури, можливості їхнього спільного функціонування часто бувають не реалізовані. Причини, що не дозволяють використати переваги окремих елементів, мають різний характер. До них ставляться правові, організаційні й технологічні бар'єри. Одним з перших кроків подолання цих бар'єрів є визначення можливих варіантів ефективного використання різних елементів міжнародної логістичної інфраструктури на устояних вантажонапружених маршрутах міжнародної торгівлі з обліком технологічних, географічних і правових факторів, що впливають на формування всього логістичного процесу в цілому. Подібного роду маршрути одержали назву «транспортних коридорів», хоча вірніше їх було б назвати «логістичними коридорами» з урахуванням того, що елементами їхнього формування є не тільки кошти транспорту, але й багато інших об'єктів й елементів логістичної інфраструктури. Зокрема, при побудові та експлуатації транспортних коридорів використовуються можливості повного використання переваг природної інфраструктури країн.

Висновок.

Існує безліч показників впливу логістичного фактору на ефективність реалізації продукції на міжнародних ринках. Деякі з них прямо пов'язані з фінансами, наприклад такі, як прибутковість на активи, період окупності, внесок у прибуток. Фінансові показники легко визначаються, дозволяють системно підходити до аналізованих проблемам і проводити зіставлення отриманих результатів. Однак у них є свої недоліки, тому що вони скоріше відображають минулі результати, а не поточні. На практиці на додаток до фінансових показників варто користуватися прямими показниками логістичної діяльності: кількістю вантажів, що доставляють, швидкістю оборотності запасів, відстанями перевезення.

Умови глобалізації які сприяють розвитку міжнародної логістики необхідно враховувати для формування раціонального та оптимального логістичного процесу. На основі узагальнюючої характеристики підходів до формування логістичних систем стає можливим вибрати вірний підхід або інтегрувати декілька підходів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року й наступний період// - 2013 – URL: www.asmap.org.ua/info/cont_uts.doc
2. Афанасенко И. Коммерческая логистика. Стандарт третьего поколения / И. Афанасенко // Учебник для вузов. – СПб.: Питер, 2012. – 352 с.
3. Дорофеев А. Эффективное управление автоперевозками / А. Дорофеев. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 196 с.

REFERENCES

1. The concept of the transport system of Ukraine till 2015 and Beyond. – 2013 – URL: www.asmap.org.ua/info/cont_uts.doc (Ukr)
2. Afanassenko I. Commerce logistic. The standart of third generation. – Saint-Peterburg. Piter, 2012. – 352 p. (Rus)
3. Dorofeev A. The efficient management in transportations. – Moscow. Dashkov and Co, 2012 – 196 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Дорошкевич Д.В. Міжнародні логістичні системи в умовах глобалізації. / Д.В. Дорошкевич, С.М. Мокін // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

У статті проведений огляд та аналіз основних понять міжнародних логістичних систем та особливості їх функціонування в умовах глобалізації

Об'єкт дослідження – міжнародні логістичні системи.

Мета роботи – проаналізувати та виявити основні тенденції функціонування міжнародних логістичних систем в умовах глобалізації.

Метод дослідження – системний аналіз.

У сучасних умовах розвитку господарства для підприємств України виникає гостра необхідність звернути серйозну увагу на оптимізацію своєї діяльності, тому що в усі більшому ступені в країні вкорінюються принципи ринкової економіки, підсилюється конкуренція. У цьому контексті особливого значення набуває створення систем, що дозволяють підвищити ефективність управління матеріальними потоками, що поліпшує всю господарську діяльність. Резерви підвищення конкурентноздатності в сфері виробництва для багатьох українських підприємств, практично вичерпані. Тому необхідно більше уваги приділяти оптимізації процесів, пов'язаних зі сферою обігу. У цілому, цю проблему можна визначити як формування конкурентних переваг через скорочення логістичних витрат і поліпшення якості обслуговування на основі створення ефективно функціонуючих логістичних систем.

Успішно працююче підприємство в якості одного з аспектів своєї стратегічної діяльності обов'язково порушує питання про вихід на зовнішні ринки. Тим більше в епоху глобалізації світової економіки, що характеризується утворенням єдиного загальносвітового економічного простору й створенням єдиного ринку виробництва й розподілу матеріальних благ. Поява й швидкий розвиток міжнародних логістичних систем є проявом глобалізації, процесу, який самим прямим образом зачіпає економіку й господарську діяльність підприємств.

Результати статті можуть бути використані керівництвом транспортно-логістичних компаній.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкту дослідження – розробка інформаційно-методичної моделі функціонування логістичних систем.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛОГІСТИКА, ГЛОБАЛІЗАЦІЯ, МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ.

ABSTRACT

Doroshkevych D.V., Mokin E.M. International logistics system in context of globalization. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article review and analysis of the basic concepts of international logistics systems and peculiarities of their functioning in context of globalization.

The object of study - international logistics systems.

Purpose - to analyze and identify the main trends of the international logistics systems in the context of globalization.

The method of investigation - a systematic analysis.

In the present conditions of economic development for the enterprises of Ukraine there is an urgent need to pay serious attention to the optimization of their activities, so that all the greater extent of the country rooted principles of market economy, competition is enhanced. In this context, special importance is the creation of systems that improve the efficiency of materials management, improving all business activities. Provisions for increasing competitiveness in the production of many Ukrainian enterprises virtually exhausted. Therefore, it is necessary to pay more attention to optimizing the processes associated with the sphere of circulation. In general, this problem can be defined as creating competitive advantage by reducing logistics costs and improve service quality based on the creation of effective logistics systems.

Successfully operating company as one of the aspects of their strategic activities necessarily raises the question of access to foreign markets. Especially in the era of globalization of the world economy, which is characterized by the formation of a unified global economic space and the creation of a single market for the production and distribution of wealth. The emergence and rapid development of international logistics systems are a manifestation of globalization, a process that most directly affect the way the economy and economic activity of enterprises.

The results of the paper can be used by management transport and logistics companies.

Forecast assumptions about the object of study - the development of information and methodological model of operation of logistics systems.

KEY WORDS: LOGISTICS, GLOBALIZATION, INTERNATIONAL LOGISTICS SYSTEM.

РЕФЕРАТ

Дорошкевич Д.В. Международные логистические системы в условия глобализации. / Д.В. Дорошкевич, Е.М. Мокин // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье проведен обзор и анализ основных понятий международных логистических систем и особенностей их функционирования в условиях глобализации.

Объект исследования – международные логистические системы.

Цель работы – проанализировать и определить основные тенденции функционирования международных логистических систем в условиях глобализации.

Метод исследования – системный анализ.

В современных условиях развития предпринимательской деятельности Украины появляется острая необходимость обратить серьезное внимание на оптимизацию своей деятельности потому, что всё в большей степени в стране укореняется принципы рыночного отношения, усиливается конкуренция. В контексте особое значение имеет создание систем, которые позволяют повысить эффективность управления материальными потоками, что облегчает ведение предпринимательской деятельности. Резервы повышения конкурентоспособности в сфере производства для многих украинских предприятий, практически исчерпались. По этому, необходимо больше внимания уделять оптимизации процессов, связанных со сферой оборота. В целом, эту проблему можно определить как формирования конкурентных преимуществ через сокращение логистических расходов и улучшению качества обслуживания на основе создания эффективно функционируемых логистических систем.

Успешно функционирующее предприятие в качестве одного из аспектов своей стратегической деятельности обязательно нарушает вопрос про выход на внешние рынки. Тем более, в эпоху глобализации мировой экономики, которое характеризуется созданием единого общемирового

пространства и созданием единого рынка производства и распределения материальных благ. Появление и скорое развитие международных логистических систем есть проявлением глобализации, процесса, который самым прямым образом цепляем економіку и господарскую деятельность предприятий.

Результаты статьи могут быть использованы руководством транспортно-логистических компаний.

Прогнозные допущения касательно развития объекта исследований – разработка информационно-методичной модели функционирования логистических систем.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛОГИСТИКА, ГЛОБАЛИЗАЦИЯ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ.

АВТОРИ:

Дорошкевич Дарія Вячеславівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту, e-mail: dariya.dor@gmail.com, тел. +380503583968, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1.

Мокін Євген Михайлович, Національний транспортний університет, аспірант, e-mail: emm.main@gmail.com, тел. +380936304925, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1.

AUTHORS:

Doroshkevych Dariya V., Ph.D, National Transport University, associate professor of department of management, e-mail: dariya.dor@gmail.com, tel. +380503583968 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

Mokin Eugene M., National Transport University, postgraduate, e-mail: emm.main@gmail.com, tel. +380936304925 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

АВТОРЫ:

Дорошкевич Дарья Вячеславовна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента, e-mail: dariya.dor@gmail.com, тел. +380503583968, Украина, 01010, г.Киев, ул. Суворова 1.

Мокин Евгений Михайлович, Национальный транспортный университет, аспирант, e-mail: emm.main@gmail.com, тел. +380936304925, Украина, 01010, г.Киев, ул. Суворова 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бідняк М.Н., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри менеджменту, Київ, Україна.

Мармуль Лариса Олександрівна, доктор економічних наук, професор, Херсонський державний аграрний університет, професор кафедри обліку та аудиту, Херсон, Україна.

REVIEWERS:

Bidnyak M.N., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of management, Kyiv, Ukraine.

Marmul L.A., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Kherson National Agrarian University, professor, department of accounting and audit, Kherson, Ukraine.

УДК: 338.534: 656.078.89
UDC: 338.534: 656.078.89

ДОСЛІДЖЕННЯ ЦІНОВОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВ ПРИ ЗАДОВОЛЕННІ СЕЗОННОГО ПОПИТУ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Железняк К.Л., Національний транспортний університет, Київ, Україна
Бакуліч О.О., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

STUDIES OF THE PRICING OF THE ENTERPRISE AT COPE WITH THE SEASONAL DEMAND FOR TRANSPORT

Zhelezniak K.L., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Bakulich O.O., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ИССЛЕДОВАНИЕ ЦЕНОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИ УДОВЛЕТВОРЕНИИ СЕЗОННОГО СПРОСА НА ПЕРЕВОЗКИ

Железняк Е.Л., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Бакуліч Е.А., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Постановка проблеми у загальному вигляді. Як відомо, просування послуги в умовах конкуренції потребує врахування великого спектру факторів, що впливають на процес задоволення виникаючого попиту. Застосування широкого набору можливих при цьому керованих засобів на перших етапах зводиться до вибору цінової політики. Особливо це важливо при просуванні нової послуги на ринку [1]. Проте, встановлення конкурентноздатної ціни на послугу на певному секторі ринку в конкретних умовах залежить від багатьох факторів та визначається вибраною маркетинговою стратегією [2]. В такому сенсі постає проблема вивчення та аналіз цін на послугу з метою підвищення конкурентноздатності підприємства.

Зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Експериментальне дослідження просування нової послуги пов'язано з труднощами пошуку такої нової послуги (по причині того, що вона нова) та виявлення номенклатури підприємств, що включаються в процес надання такої послуги знову ж таки в зв'язку з відсутністю інформації про надання такої послуги.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема визначення конкурентоздатних цін завжди була і залишається в полі зору значного кола дослідників та надзвичайно цікавить практиків. [3]. Маркетингові дослідження та їх результати так чи інакше пов'язані з визначенням цінової стратегії в конкурентній боротьбі [4]. При цьому надзвичайно важливим стає підхід по визначенню взаємного впливу ціни та якості на просування послуг на ринку [5].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. В загальній проблемі пошуку конкурентоздатних стратегій просування послуг особливе місце займає напрямок визначення ціни на нову послугу при її впровадженні. Практичні дослідження можливої реакції ринку в такій ситуації пов'язано із складнощами та ризиком втрат ресурсів.

Формулювання цілей статті.

Слід зазначити, що всіма ознаками нової послуги на ринку (з прийняттям певних обмежень) може характеризуватись сезонна послуга. До виникнення сезонного попиту така послуга як правило не надається, або надається в дуже обмежених випадках. Виникнення джерел сезонного попиту та поява об'єктів, що його задовольняють, по своїх характеристиках відповідають усім ознакам виникнення потреби в новій послугі та процесу розгортання структури об'єктів її (послуги) виконання. На цій підставі в статті досліджуються цінові характеристики сезонного попиту як попиту на нову послугу.

Основна частина.

Вивчення процесу виникнення нової (сезонної) послуги та цінових характеристик її задоволення досліджено на прикладі перевозок зерна в Миколаївській області автопідприємствами різного відомчого підпорядкування та різних форм власності і приватними перевізниками.

Розподіл запитів на перевезення зерна по їх кількості на один день по досліджуваних підприємствах приведено на рис. 1.

Як видно, найбільша питома вага кількості запитів в день відноситься для п'яти запитів на день. Далі кількість запитів зменшується і для 30 і більше запитів в день наближається до нуля. Такий розподіл запитів на перевезення потребує відповідного відношення до формування цінової політики.

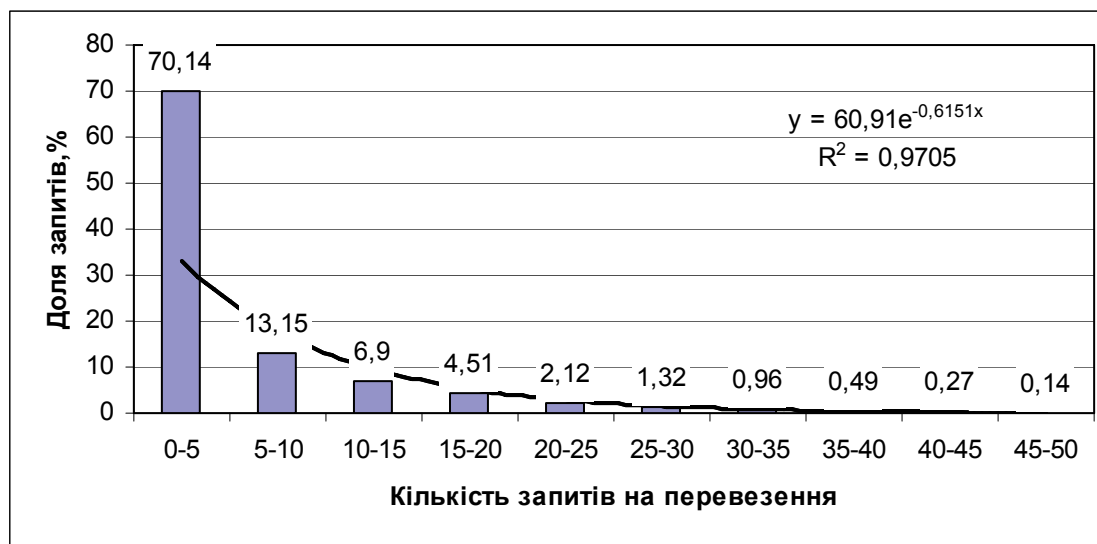


Рисунок 1 – Розподіл перевізників по загальній кількості запитів на перевезення

Для визначення функціональної залежності розподілу перевізників по загальній кількості запитів на перевезення було проведено апроксимуюче згладжування степеневою $y = ax^b$ та експоненціальною $y = ae^{bx}$ функціями з визначенням величини достовірності апроксимації R^2 [6,7]. Для цього використовувалась стандартна опція табличного процесора Excel. Встановлено, що згладжування експоненціальною функцією дає більш високу величину достовірності апроксимації R^2 (0,9705 для експоненти проти 0,9292 для степеневої функції).

Структура виникнення запитів на виконання перевезень та її розподіл по кількості запитів наочно демонструє природу їх виникнення та дозволяє відповідно реагувати на виникаючий попит для максимального його задоволення під час сезонних коливань. Експоненціальна залежність величини кількості запитів повинна орієнтувати перевізників на формування невеликих груп перевізників для підвищення якості задоволення попиту за рахунок зменшення часу на приймання та обробку заявок. Також експоненціальний характер розподілу виникаючого попиту може успішно використовуватись в математичних моделях дослідження [8].

Підвищену цікавість при експериментальних дослідженнях просування сезонної послуги в регіоні було задоволено дослідженнями цінової політики перевізників при задоволенні виникаючих замовлень. Для цього досліджувався рівень ціни, яку встановлювали перевізники при звертаннях до них потенційних замовників послуг на перевезення зерна. При цьому враховувався той факт, що ступінь якості виконання замовлень пропонувалась різна. В розпорядженні перевізників були та пропонувались замовникам як спеціально обладнані автомобілі для перевозки зерна (з ущільненими за допомогою піноматеріалів кузовами та спеціальними покривалами) так і автомобілі загального користування. Для останніх перевізниками пропонувалось замовникам самим забезпечувати ущільнення кузовів різними методами самостійно.

Результати дослідження цінової політики перевізників наведено на рис.2.

Так як кількість автомобілів-зерновозів, спеціально обладнаних для перевозки зерна на початку сезону, завжди менша від виникаючого попиту, то цінова політика в такому випадку передбачає деяке зміщення призначеної ціни на перевезення в сторону перевищення середньої ціни, яка встановлюється по регіону. В цьому перевищенні проявляється вплив якості перевезення за рахунок спеціально обладнаних автомобілів. Реалізація виконання замовлень по ціні, яка перевищує середню ціну по регіону, підтверджує гіпотезу, про те що якість, як інструмент впливу на просування послуги на ринку, має не менше значення.

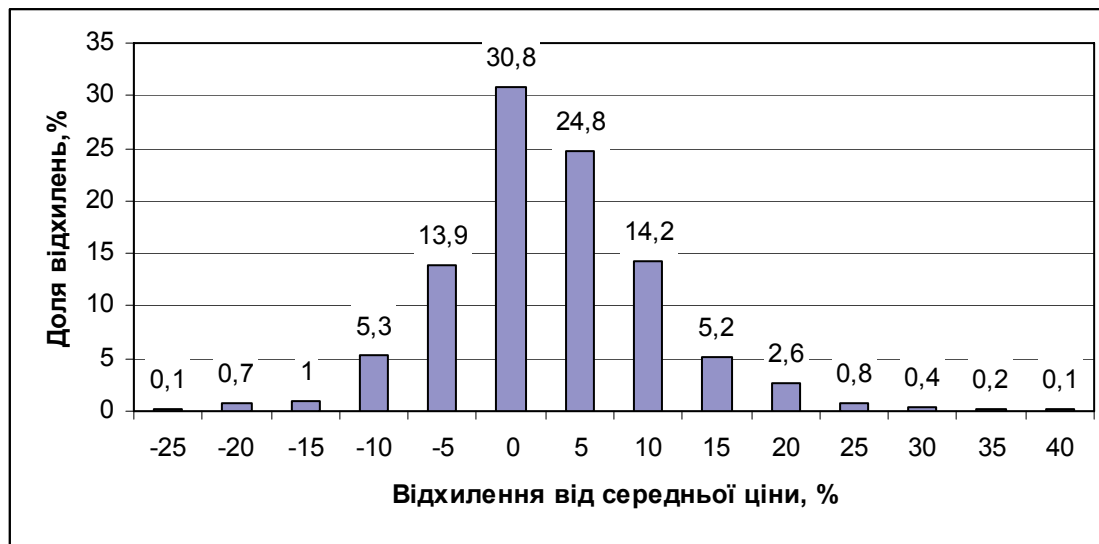


Рисунок 2 – Структура направленості цінової політики перевізників регіону

Для обробки результатів експериментального дослідження використана апроксимація, виконана методом згладжування лінійною фільтрацією з застосування згладжування по двох крапках з використанням табличного процесора Excel.

В результаті обробки експериментальних даних встановлено, що виникнення сезонного попиту на перевезення створює умови, при яких середньозважене відхилення ціни на послугу в сторону призначення ціни більшої за середню має позитивне значення. Так для досліджуваного періоду таке відхилення становить 2,85% в бік призначення ціни більшої за середню. Можливо передбачити, що в період затухання сезонного попиту картина буде зворотною – ціна на перевезення буде призначатись меншою за середню.

Звичайно прийняття в якості регульованого параметру ціни на перевезення при виникненні потреби в задоволенні нової послуги на ринку (чи сезонної) відноситься до першочергового параметру впливу на баланс попиту та пропозицій. Але при цьому слід враховувати що виникнення конкуренції неодмінно приведе до врахування наступного параметру регулювання відносного балансу попиту та пропозицій – якості послуги. Для нової послуги врахування якості в ціновій політиці підприємств можливе лише з деяким часовим лагом. Для сезонної послуги врахування якості можливе зразу ж з виникненням потреб в задоволенні послуг, що підтверджується результатами експериментального дослідження.

Висновки. В результаті проведених експериментальних досліджень є можливість зробити висновок про те, що якість, як регульований параметр, має таке ж стратегічне значення для просування послуг на ринку, як і ціна. Характер ринкових відносин та висока ступінь саморегулювання ринку визначає пріоритети ціни та якості при просуванні послуг. Проте визначення рівня якості та рівня ціни власне ринком – це вже втрачені можливості для просування послуги на ринку. На основі виконаних експериментальних досліджень було запропоновано стратегію визначення цін на перевозку зерна для Миколаївського підприємства "Оріон-авто"

Перспективи подальшого розвитку у даному напрямку. Для зменшення можливих втрат при визначенні ціни на нову послугу шляхом «підлаштування» постає завдання в подальшому визначення стратегії просування на базі певних оптимальних рівнів ціни та якості до того, як вийти на ринок. В такому випадку появляється можливість з меншими затратами та з більшим ефектом використати можливості по збільшенню маси прибутку

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Швайка Л. А.. Планування діяльності підприємства. Навчальний посібник. / Л.А. Швайка – Львів: Магнолія плюс, 2004 – 268с.
2. Иванов Ю. Б. Конкурентоспособность предприятия в условиях формирования рыночной экономики / Ю. Б. Иванов. Учебное пособие – Х.: РИО ХГЭУ, 1997. – 246 с.
3. Попова Н.В. Маркетинг транспортных услуг / Н.В. Попова. Учебное пособие. – Х., ХНАДУ, 2002. – 224 с.

4. Негл Т. Т. Стратегия и тактика ценообразования / Т. Т. Негл., Р. К. Холден – Спб.: Питер, 2001. – 544 с.
5. Железняк К. Л. Моделивання впливу ціни і якості на просування транспортних послуг на ринку//Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2006-Випуск 11. С.111-113.
6. Дубров А.М. Многомерные статистические методы / А.М. Дубров , В.С. Мхитарян, Л.И. Трошин – М.: Финансы и статистика, 1998. – 369 с
7. Кремер Н.Ш. Исследование операций в экономике: Учебн. пособие [для студ. вузов] / Н.Ш.Кремер, Б.А.Путко, И.М.Тришин, М.Н.Фридман; Под ред. проф. Н.Ш.Кремера. – М.: ЮНИТИ, 2000. – 407 с.
8. Клейнер Г. Б. Эконометрические зависимости: принципы и методы построения / Г.Б. Клейнер, С.А. Смоляк – М.: Наука, 2000. – 104 с.

REFERENCES

1. Shvayka L .A.. Planuvannya diyalnosti pidpriemstva.[Planning activities the enterprise] Lviv: Magnolia plus. 2004. – 268 p. (Ukr)
2. Ivanov Yu. B. Konkurentnosposobnost predpriatia v usloviyakh formirovaniya rynochnoy ekonomiki. [The company's competitiveness in the emerging market economy]. Kh: RIO KhGEU, 1997. – 246 p. (Rus)
3. Popova N. V. Marketing transportnykh uslug. [Marketing of transport services] KHNADU, 2002. – 224 p. (Rus)
4. Negl T.T., Kholden R. K., Strategia i taktika tsenoobrazovania. [Strategy and Tactics of Pricing]. Kh. Spb. Peter, 2001. – 544 p. (Rus)
5. Zhelezniak . K. L. Modeliuvannya vplyvu tsyny i yakosti na prosuvannya transportnykh poslug na rynku. [Modeling the influence of money on promotion of transport services in the market]. *Visnyk Nacionalogo transportnogo universytetu*. [Bulletin of the National Transport University] – K.: NTU, 2009. – issue 17. – pp.101-103. (Ukr)
6. Dubrov A. M., Mkhitarian V.S., Troshin L.I. Mnogomernye statisticheskie metody. [Multivariate statistical methods]. M. Finansy i statistika, 1998. – 369 p (Rus)
7. Kremer N. Sh., Putko B. A., Trishin I. V., Fridman M. N. Issledovanie operatsiy v ekonomike. [Operations research in economics]. M. YuNITI, 2000. – 407 p. (Rus)
8. Kleyner G. B. Smoliak S. A. Ekonometricheskie zavisimosti: printsipy i metody postroenia. [Econometric dependence: the principles and methods of construction]. M. Nauka, 2000. – 104 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Железняк К.Л. Дослідження цінової політики підприємств при задоволенні сезонного попиту на перевезення / К.Л. Железняк, О.О. Бакуліч // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

Об'єкт дослідження – автотранспортні підприємства Миколаївської області заняті на сезонних перевозках зерна.

Мета роботи – дослідження особливостей формування ціни на сезонні перевози як такі, що можуть розглядатись як нові послуги на ринку в конкретний період.

Метод дослідження – збір кількісних показників цінових пропозицій для отримання вихідних даних та статистична їх обробка.

Результати статті та їх новизна. Зібрано статистичні дані про ціни на послуги по перевозці зерна в Миколаївській області та по результатах статистичної обробки встановлені кількісні характеристики, які описують закономірність відхилення ринкових цін від середніх. .

Ступінь впровадження. На основі виконаних експериментальних досліджень було запропоновано стратегію визначення цін на перевозку зерна для Миколаївського підприємства "Оріон-авто".

Взаємозв'язок з іншими роботами. Виконане дослідження виконано в рамках дослідження по моделюванню впливу ціни і якості на просування транспортних послуг на ринку

Рекомендації щодо використання результатів роботи. Результати проведеного дослідження слід використовувати при визначенні кількісних параметрів для визначення ціни при підготовці маркетингової стратегії при запровадженні нової послуги на ринку для більш ефективної діяльності транспортного підприємства.

Галузь застосування – підприємства транспортного комплексу.

Значущість роботи та висновки. Таким чином встановлено, що відхилення ціни на ринку нових послуг від середньої підкоряється експоненціальній функції. Такий висновок дає підстави для правильного формування ціни в конкурентній боротьбі. Такий підхід має явні ознаки новизни.

Перспективи подальшого розвитку у даному напрямку. Використання запропонованого підходу до вибору маркетингової стратегії підприємства в конкретних умовах підвищує його конкурентоспроможність та посилює конкурентні позиції. В подальшому планується проведення узагальнюючих оцінок для певних умов, що дозволить їх використовувати для більш широкого кола підприємств.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МАРКЕТИНГ, ЦІНА, ТРАНСПОРТ, ПОСЛУГА, ПОПИТ, СТАТИСТИКА, СЕЗОННІСТЬ.

ABSTRACT

Zhelezniak K.L., Bakulich O.O. Studies of the pricing of the enterprise at cope with the seasonal demand for transport. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The object of study – transport enterprises of Mykolaiv region which are involved in seasonal shipments of grain.

The purpose of work – to study features of pricing formation for seasonal transportation as they may be considered as new services on the market in a particular period.

The method of research – gathering of quantitative indicators of quotations for getting raw data and statistical analysis of it.

Results of study and their novelty. Statistical data of services prices in grain transportation in the Mykolaiv region was collected and based on statistical processing results there are quantitative characteristics are established that describe the pattern of deviation from the average market price. .

The degree of implementation. On the base of experimental researches a strategy for grain transportation price determining has been suggested to Mykolaiv enterprise "Orion-avto".

Relationship with other works. The study was conducted in the framework of research on modeling the transport services pricing impact on the transport services promotion on the market.

Recommendations for the use of the results. The results of the study should be used in quantitative parameters determining for the prices determination in the marketing strategy preparation for the new services implementation on the market for a more efficient operation of the transport enterprise.

The range of application – enterprises of the transport complex.

The importance of the work and conclusions. This way it was established that the deviation between the market price for new services and the average price is submits to the exponential function. This conclusion gives a base for the correct price formation on the competitive market. This approach has obvious signs of novelty.

Prospects for further development in this direction. Using the proposed approach to the marketing strategy choice at the enterprise in the specific conditions increases the competitiveness and enhances its competitive position. In the future it is planned to conduct assessments for generalizing certain conditions that will allow them to be used for a wider range of businesses.

KEYWORDS: MARKETING, PRICE, TRANSPORT, SERVICES, DEMAND, STATISTICS, SEASON.

РЕФЕРАТ

Железняк Е.Л. Исследование ценовой политики предприятий при удовлетворении сезонного спроса на перевозки / К.Л. Железняк, Е.А. Бакулич // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

Объект исследования – автотранспортные предприятия Николаевской области занятые на сезонных перевозках зерна.

Цель работы – исследование особенностей формирования цены на сезонные перевозки как такие, которые могут рассматриваться как новые услуги на рынке в конкретный период.

Метод исследования – сбор количественных показателей ценовых предложений для получения исходных данных и статистическая их обработка.

Результаты статьи и их новизна. Собраны статистические данные о ценах на услуги по перевозке зерна в Николаевской области и по результатам статистической обработки установлены количественные характеристики, которые описывают закономерность отклонении рыночных цен от средних.

Степень внедрения. На основе выполненных экспериментальных исследований было предложено стратегию определения цен на перевозку зерна для Николаевского предприятия "Орион-авто".

Взаимосвязь с другими работами. Проведенное исследование выполнено в рамках исследования по моделированию воздействия цены на продвижение транспортных услуг на рынке

Рекомендации по использованию результатов работы. Результаты проведенного исследования следует использовать при определении количественных параметров для определения цены при подготовке маркетинговой стратегии при внедрении новой услуги на рынке для более эффективной деятельности транспортного предприятия.

Область применения – предприятия транспортного комплекса.

Значимость работы и выводы. Таким образом установлено, что отклонение цены на рынке новых услуг от средней подчиняется экспоненциальной функции. Такой вывод дает основания для правильного формирования цены в конкурентной борьбе. Такой подход имеет явные признаки новизны.

Перспективы дальнейшего развития в данном направлении. Использование предложенного подхода к выбору маркетинговой стратегии предприятия в конкретных условиях повышает его конкурентоспособность и усиливает конкурентные позиции. В дальнейшем планируется проведение обобщающих оценок для определенных условий, что позволит их использовать для более широкого круга предприятий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МАРКЕТИНГ, ЦЕНА, ТРАНСПОРТ, УСЛУГИ, СПРОС, СТАТИСТИКА, СЕЗОННОСТЬ.

АВТОРИ:

Железняк Катерина Леонідівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри менеджменту e-mail: cat@le.com.ua, тел. +380672358490, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 241.

Бакуліч О.О., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, декан факультету економіки, менеджменту і права, e-mail: bakulich@rambler.ru, тел. +380442803876, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1, к. 245.

AUTHOR:

Zhelezniak Kateryna L., National Transport University, Senior Lecturer department of management, e-mail: cat@le.com.ua, tel. +380672358490, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 241.

Bakulich O.O, Ph.D. (engineering), National Transport University, the dean of the faculty Economics, Management and Law, e-mail: bakulich@rambler.ru, tel. +380442803876, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 245.

АВТОРЫ:

Железняк Екатерина Леонидовна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры менеджменту, e-mail: cat@le.com.ua, тел. +380672358490, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 241.

Бакулич Е.А., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, декан факультета экономики, менеджмента и права, e-mail: bakulich@rambler.ru, тел. +380442803876, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 245.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Біліченко В.В., доктор технічних наук, професор, Вінницький національний технічний університет, зав. кафедрою автомобілів та транспортного менеджменту, Вінниця, Україна.

Бідняк М.Н., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, зав. кафедрою менеджменту, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bilichenko V.V., Doctor of Technical Sciences., Professor Vinnytsia National Technical University, Head of Department Automobiles and transportation management, Vinnytsia, Ukraine.

Bidniak M. N., Doctor of Technical Sciences., Professor, National Transport University, Head of Department of management, Kyiv, Ukraine.

УДК 330:625.7
UDC 330:625.7

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА В УМОВАХ ФІНАНСОВОЇ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

Жулин О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

FINANCIAL SUPPORT FOR ENTERPRISES IN THE ROAD SECTOR OF FINANCIAL DECENTRALIZATION

Zhulyn O.V., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В УСЛОВИЯХ ФИНАНСОВОЙ ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

Жулын О.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. У сучасних умовах господарювання назріла велика потреба реформування принципів та механізму фінансування дорожнього господарства України. Його розвиток, а саме, зростання кількісних і поступове якісних показників, в Україні відбувався у період з 40-х по 90-ті роки ХХ століття. Нині з 169,65 тис.км автомобільних доріг майже 98 % автомобільних доріг України мають тверде покриття, тоді як у 1940 році із 270, 7 тис.км його мали лише 11 % доріг. З початку 90-х років до сьогодні спостерігається занепад дорожнього господарства. Майже 90 % сучасних автомобільних доріг потребують капітального ремонту, тобто не відповідають вимогам якості і безпеки руху. Зрозуміло, що вирішення цієї проблеми лежить у площині фінансового забезпечення робіт по будівництву, ремонту і утриманню автомобільних доріг. Актуальність дослідження обумовлена тим, що у державі ведуться дискусії щодо децентралізації фінансових ресурсів у фінансовій системі держави, що може стати одним із методів вирішення існуючих проблем у дорожньо-транспортному комплексі. Підвищити ефективність діяльності через ефективний розподіл обмежених ресурсів і комплексної модернізації дорожньої галузі України можна здійснити системними методами, поєднавши комплекс заходів нормативно-правового забезпечення, створення сприятливого інвестиційного клімату, поєднання бюджетних та позабюджетних джерел інвестування, проведення організаційних реформ у дорожньому господарстві. Основним завданням реформування фінансів дорожньої галузі є пошук нових джерел формування доходів та їх ефективне використання з метою забезпечення зростаючих потреб економіки і споживачів у якісній мережі автомобільних доріг. Пріоритетним напрямом у цьому аспекті є розбудова автомобільних доріг, що збігаються з міжнародними та національними транспортними коридорами, якими проходять найбільші зовнішні та внутрішні транспортні потоки, що сприятиме інтеграції мережі автомобільних доріг у світову транспортну систему. Проте, не менш важливим є підвищення якості усієї мережі автомобільних доріг, яка забезпечить населення безпечним та економним проїздом якісними автомобільними дорогами порівняно з існуючими (економія часу на проїзд, витрат на ремонт і паливо-мастильні матеріали та інші).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Фінансуванню народного господарства особлива увага присвячена у працях таких вітчизняних науковців, як О.Д. Василюк, С. І. Юрія, Й.М. Бескида, В. М. Федосова, К.В. Павлюка, В. М. Опаріна, О. Р. Романенко, В.Г. Бодрова, А. І. Бондаренко, С. Грищенко, І. В. Запатріної, І. О. Карчевської, О. П. Крайник, С. Ю. Хамініч та інших, які зробили вагомий внесок у теорію і методологію фінансового забезпечення. Проблеми фінансового забезпечення дорожнього господарства і шляхи їх вирішення висвітлені у наукових працях А.В. Базилук. Проте, більш детального дослідження потребують існуючі форми фінансового забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу в умовах занепаду галузі.

Мета статті. Метою статті є формування механізму фінансового забезпечення дорожнього господарства в сучасних умовах та можливої фінансової децентралізації.

Основний матеріал дослідження. Фінансове забезпечення передбачає формування цільових грошових фондів суб'єктів господарювання у достатній кількості та їх використання з позитивним соціально-економічним ефектом. Фінансове забезпечення підприємств дорожнього господарства відбувається у таких формах:

1. Бюджетне фінансування.
2. Кредитування.
3. Самофінансування.
4. Інвестування.
5. Співфінансування (альтернативні методи фінансування: державно-приватне партнерство, благодійність та інші).

У діяльності суб'єктів господарювання рідко використовують одну форму фінансового забезпечення, у більшості випадків поєднують декілька форм. Кожна галузь та економічний суб'єкт на своєму рівні (загальнодержавному чи місцевому) формує власну модель фінансового забезпечення, якою визначають структуру джерел фінансування та напрями використання коштів, які дозволять отримати позитивний соціально-економічний результат. Фінансове забезпечення дорожнього господарства має відбуватися за простою схемою:

1. Мобілізація доходів.
2. Фінансування видатків.
3. Отримання позитивного соціально-економічного результату.

Основною формою фінансового забезпечення дорожнього господарства є бюджетне фінансування. У складі державного бюджету створено Державний дорожній фонд України. Структуру видатків державного дорожнього фонду наведено на рис. 1. Дохідна частина цього фонду формується за рахунок надходжень від акцизного збору та ввізного мита на нафтопродукти, акцизного збору та ввізного мита з імпортованих на митну територію України транспортних засобів та шин до них, інших надходжень до Державного бюджету України. Кошти Державного дорожнього фонду України спрямовуються на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного значення та споруд на них, а також проектно-вишукувальні, науково-дослідні та впроваджувальні роботи, розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій. З цього фонду також виділяються кошти на дотацію територіальним дорожнім фондам для покриття дефіциту коштів на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення.



Рисунок 1 – Структура фінансів Державного дорожнього фонду

У бюджеті обласних, міських, сільських та селищних бюджетах щорічно передбачаються видатки на проведення робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг. Для цих цілей у складі обласних, міських, сільських та селищних бюджетів створюються територіальні дорожні фонди. Дохідна частина цих фондів формується за рахунок збору за першу реєстрацію транспортного засобу, збору за провадження деяких видів підприємницької діяльності в частині торгівельної діяльності нафтопродуктами, скрапленим та стиснутим газом на стаціонарних, малогабаритних і пересувних автозаправних станціях, заправних пунктах. Дорожній фонд пройшов певний шлях еволюції щодо джерел наповнення своїх доходів, але жоден із методів не вирішив існуючих проблем фінансового забезпечення у галузі. Наприклад, у 2000-х роках можна побачити тенденцію до зростання фінансування дорожнього господарства, але воно було пов'язане з підготовкою окремих доріг до Євро-2012 (рис.2). У 2010 році – різкий спад, а в 2013 році – зростання фінансування у зв'язку з катастрофічним станом автомобільних доріг та обуренням громадськості щодо незадовільної якості послуг проїзду.

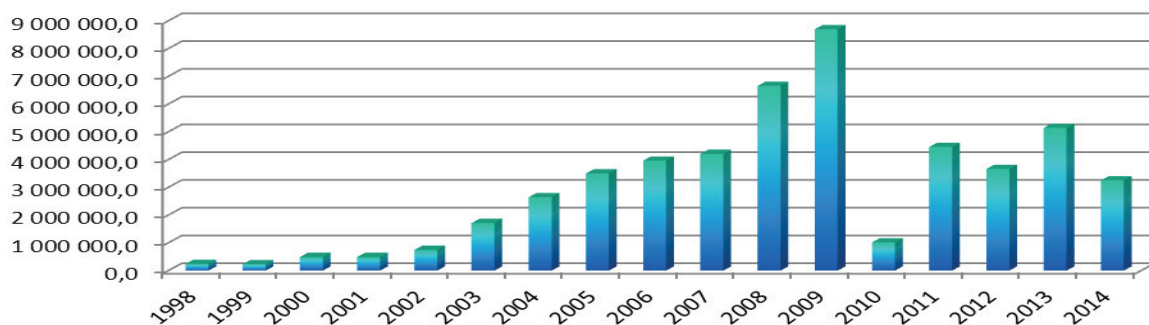


Рисунок 2 – Фінансування розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування, тис.грн.

Проте головне протиріччя виникає не через суттєвий брак коштів, а тому, що структура видатків фінансових ресурсів є неефективною, лівову частку у ній займає виконання боргових зобов'язань за кредитами, що отримані під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, рис.3. У період з 2005 по 2014 вони зростають майже у 45 раз. Саме кредитування є другою формою фінансового забезпечення дорожнього господарства, яке дозволило вирішити окремі завдання, проте стало великим тягарем і гальмом розвитку дорожньо-транспортного комплексу. 93 % усіх фінансових ресурсів, які використовуються на споживання – це погашення боргів, і тільки 7 % спрямовується на оплату праці, комунальні послуги та енергоносії. Якщо проаналізувати структуру видатків держбюджету на дорожнє господарство, то побачимо, що на розвиток витрачається лише 29 % видатків, 71 % спрямовується на споживання.

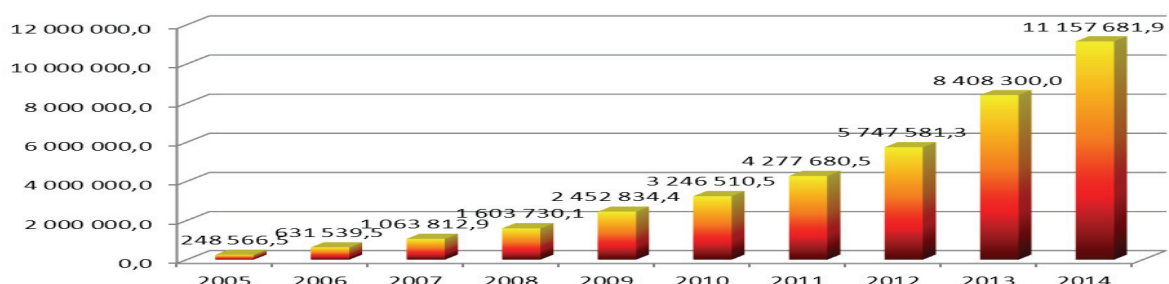


Рисунок 3 – Виконання боргових зобов'язань за кредитами, отриманими під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, тис.грн.

Аналіз структури видатків державного бюджету Державному агентству автомобільних доріг України у 2014 році показав, що 0,07 % виділених коштів використовується на утримання управлінського апарату, 22,53 % на розвиток і утримання автомобільних доріг загального користування, а 77,4 % на виконання боргових зобов'язань за кредитами, що представлено на рис. 4.



Рисунок 4 – Структура видатків державного бюджету Державному агентству автомобільних доріг України у 2014 році, %.

Якщо б з кошти Дорожнього фонду у такому обсязі не витрачались на погашення боргових зобов'язань за кредитами, отриманими під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, то тільки в 2014 році дорожнє господарство додатково отримало б 11,16 млрд. грн. Тому, використання кредитів для вирішення завдань з будівництва і утримання автомобільних доріг у минулому, призвело до того, що дорожнє господарство знаходиться у борговій ямі. Перегляд боргової політики у дорожньому господарстві може стати рушійною силою її розвитку. Це можна зробити такими традиційними методами: провести реструктуризацію боргу, шляхом його «заморожування» на певний термін (кредитні канікули); звернення до кредиторів щодо списання боргів або зміна умов кредитів; залучення нових кредитів. Ці методи дефіцитного фінансування можуть використовуватись, проте докорінно не вирішать існуючих проблем дорожнього господарства, а тільки поглиблять їх. Як зазначає А.В. Базилюк, що дефіцитне фінансування є бажаною і, на перший погляд, доволі зручною для всіх суб'єктів формою реалізації власних амбіцій або планів, що підтримує ілюзію розв'язання будь-якого завдання без відповідного на те матеріального забезпечення. Спочатку воно всіх влаштовує, але потім стає борговою пасткою. Тому, відмова від дефіцитного фінансування є запорукою розвитку дорожнього господарства.

Основним завданням на цьому шляху є пошук додаткових джерел формування доходів Дорожнього фонду України. Новими джерелами наповнення Дорожнього фонду можуть стати:

1. Повна або часткова приватизація підприємств дорожнього господарства, які мають застарілі основні фонди на оновлення яких у держави немає фінансових ресурсів.
2. Реалізація майна, яка дозволить повністю або частково погасити боргові зобов'язання і вийти з кризи дорожньому господарству.
3. Перегляд розміру плати за проїзд автомобільними дорогами великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів та організація мережі пунктів їх зважування.
4. Введення плати за проїзд вантажних автомобілів для компенсації збитку, заподіяного автомобільним дорогам загального користування.
5. Введення плати за експлуатацію придорожньої інфраструктури (АЗС, готелі, СТО, стоянки, реклама). Оскільки ці суб'єкти господарювання здійснюють свою діяльність тільки завдяки наявності автомобільної дороги.
6. Введення плати для нерезидентів при в'їзді на територію України з комерційними візитами, а згодом і з приватними.
7. Перегляд розрахунку акцизів на нафтопродукти.
8. Впровадження державно-приватного партнерства.

Оскільки будівництво й утримання автомобільних доріг та дорожніх об'єктів є дуже дорогим, а держава не може повноцінно виконувати свої зобов'язання у цій сфері через постійну нестачу бюджетних коштів, реформування фінансів галузі не можливе без удосконалення механізму фінансування дорожнього господарства та адаптації його до ринкових умов господарювання. Одним із напрямів подолання цієї проблеми стане залучення інвесторів. Основною формою фінансового забезпечення могло б бути альтернативне фінансування, тобто співфінансування (змішане фінансування), у вигляді державно-приватного партнерства, яке дотепер не вдалося реалізувати на практиці. Бо жоден інвестор не отримав гарантій держави щодо повернення своїх коштів і отримання прибутків від реалізації автодорожніх проектів. Хоча в усьому світі автодорожні концесії довели

свою ефективність. Однак забезпечення сприятливого інвестиційного клімату в дорожній галузі залежить від розроблення необхідної нормативно-правової бази та впровадження змішаного фінансування розбудови мережі автомобільних доріг за рахунок поєднання капіталовкладень іноземного чи вітчизняного інвестора та державних коштів. Основним принципом заохочення позабюджетних коштів у сферу будівництва і експлуатації автомобільних доріг має стати принцип гарантування повернення інвестицій та отримання прибутків. Не менш важливою є економічна зацікавленість користувачів доріг і держави. У дорожньому господарстві, яке знаходиться у фазі кризи, окрім удосконалення системи фінансового забезпечення, потрібно провести ряд заходів щодо реформування організаційної структури і механізму управління дорожнім господарством, що стане передумовою для ефективної організації фінансів:

1. Реформування системи господарювання шляхом введення недержавної (контрактної) форми виконання робіт у дорожньому господарстві, яка дозволить ефективно використовувати бюджетні ресурси. Держава буде замовляти дорожні роботи, проводити контроль за розподілом і використанням фінансових ресурсів і контролювати якість виконання дорожніх робіт.

2. Створення Державної служби контролінгу якості автомобільних доріг і придорожньої інфраструктури. Запровадження системи управління якістю (стандартів якості ISO) у процесі будівництва, експлуатації та утримання автомобільних доріг і встановлення гарантійних термінів на виконані роботи.

3. Прозорість проведення тендерів на виконання дорожніх робіт.

4. Децентралізація формування і використання дорожніх фондів.

5. Удосконалення технології обліку й опрацювання інформації щодо стану мережі автомобільних доріг, представлення її у систематичному та повному вигляді для прийняття управлінських рішень, що дозволить більш раціонально використовувати фінансові ресурси у дорожньо-транспортному комплексі шляхом створення громадської комунікаційно-інформаційної системи реагування на відхилення у якості автомобільних доріг у мережі Internet.

6. Підвищення фінансового контролю за сплатою відповідних акцизів автозаправними станціями.

7. Впровадження альтернативних механізмів фінансування автомобільних доріг (державно-приватне партнерство, платна експлуатація придорожньої інфраструктури, благодійність).

8. Розроблення механізмів залучення коштів широких верств населення (дорожні облігації).

9. Впровадження кримінальної відповідальності за корупцію.

Розв'язання цих проблем дозволить створити ефективну модель фінансування дорожнього комплексу, оновити й розширити мережу автомобільних доріг та ефективно використовувати територіально-географічний потенціал України, а також задовольнити потреби користувачів автомобільних доріг.

Враховуючи перспективи фінансової децентралізації важливо дослідити, який розподіл коштів між загальнодержавним і місцевим рівнем у дорожньому господарстві є оптимальним. У структурі видатків субвенції місцевим бюджетам на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах складали від 35 до 44 % усіх видатків на розвиток та утримання мережі автомобільних доріг, що наведено на рис. 5.

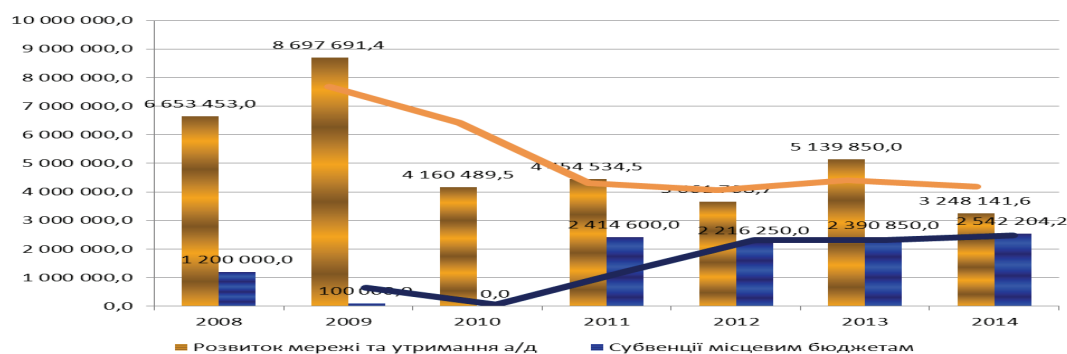


Рисунок 5 – Динаміка фінансування розвитку мережі автомобільних доріг загального користування та субвенції місцевим бюджетам, тис.грн

На першому етапі проведення фінансової децентралізації доцільно у територіальних дорожніх фондах лишати близько 40 % коштів, майже у такому розмірі місцеві бюджети отримують субвенцію з державного бюджету на утримання доріг у населених пунктах. У разі ефективності запропонованого фінансового розподілу можна лишати близько 60 % зібраних фінансових ресурсів і делегувати повноваження місцевим органам влади щодо будівництва, утримання, ремонту автомобільних доріг загального користування. Проте, слід враховувати, що автозаправні станції розташовані по території України нерівномірно, наприклад: у Дніпропетровській області – 327 АЗС, у Львівській – 301, у Чернігівській – 74, у м. Києві – 262.

Висновки. Бюджетне фінансування є єдиною стабільною формою фінансового забезпечення дорожнього господарства в Україні. Головне фінансове протиріччя у дорожньому господарстві виникає не тому, що є суттєвий брак коштів, а тому, що структура видатків фінансових ресурсів є неефективною, бо майже 78 % усіх витрат – погашення боргових зобов'язань. Дорожнє господарство України не може розвиватись через зловживання дефіцитним фінансуванням. Воно призводить до нарощування боргів, тому в першу чергу потрібно переглянути боргову політику. Водночас основним завданням є пошук додаткових джерел наповнення Дорожнього фонду України та територіальних дорожніх фондів та цільове і результативне використання їхніх фінансових ресурсів. Оптимальний розподіл фінансових ресурсів між державним і місцевими рівнями на першому етапі проведення фінансової децентралізації буде доцільним у розмірі 60 і 40 % відповідно. Альтернативою дефіцитному фінансуванню (кредитуванню) може стати державно-приватне партнерство, яке має безліч моделей фінансування проектів. Формування моделі співпраці бізнесу і держави у дорожньому господарстві України, з максимальним соціальним ефектом для користувача доріг, дозволить вирішити проблему дефіциту коштів. Упровадження такої форми фінансового забезпечення є доречним для міжнародних транспортних коридорів. Покращити результативність виконання дорожніх робіт та ефективність використання фінансових ресурсів допоможе впровадження недержавної (контрактної) форми виконання робіт, що дозволить економити, як мінімум, на купівлі сучасних дорожніх машин та їх утриманні. Додатковим інструментом залучення коштів у дорожнє господарство може бути спеціальне (платне) використання придорожньої інфраструктури суб'єктами господарювання.

Перспективами подальших досліджень може бути розроблення моделей організації фінансів дорожнього господарства на державному і місцевому рівнях.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Базилук А.В. Впровадження та розвиток автодорожніх концесій в Україні: монографія / А.В. Базилук, О.В. Жулин – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 218 с.
2. Базилук А.В. Економічні наслідки дефіцитного фінансування та можливості його використання для подолання економічних криз / А.В. Базилук // Вісник НТУ. – 2013. – № 28. – С. 21 – 28.
3. Базилук А.В. Фінанси / За ред. А.В. Базилук. – К.: Кондор-Видавництво, 2014. – 348 с.
4. Бодров В.Г. Регулювання міжбюджетних відносин: Україна і європейський досвід: Наукова монографія / За ред. В. Г.Бодрова. – К.: Вид-во НАДУ, 2006. – 296 с.
5. Бондаренко А. І. Вплив держави на формування місцевих бюджетів у країнах Європи [Електронний ресурс] / А. І. Бондаренко. — Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Tpdu/2010_4/doc/2/13.pdf.
6. Василик О.Д., Павлюк К.В. Державні фінанси України: Підручник. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 608 с.
7. Грищенко С. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко. – К.: ФОП Москаленко О.М., 2011. – 140 с.
8. Делмон Д. Государственно – частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти / Д. Делмон // The World Bank, PPIAF, 2010. – 250 с.
9. Закон України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" – Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1991.

10. Запатріна І. В. Бюджетна підтримка як елемент розвитку публічно-приватного партнерства в житлово-комунальній сфері / І. В. Запатріна // Фінанси України. – 2008. – № 4. – С. 3 – 11.
11. Романенко О. Р. Фінанси: Підручник. – К: Центр учбової літератури, 2009. – 312 с.
12. Крайник О.П. Децентралізація управління фінансовими ресурсами регіону / О.П. Крайник // Ефективність державного управління: зб.наук.пр. – Вип. 21. – Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2009. – С. 373 – 378.
13. Опарін В. М. Бюджетна система: навч.-метод. посіб. / В. М. Опарін, В. І. Малько, С. Я. Кондратюк. – К.: КНЕУ, 2002. – 336 с.
14. Федосов В., Опарін В., Львовчкін С. Фінансова реструктуризація в Україні: проблеми і напрями: Монографія / За наук. ред. В. Федосова. — К.: КНЕУ, 2002. — 387 с.
15. Юрій С.І., Бескид Й.М. Бюджетна система України. Навчальний посібник. – Київ: НІОС – 2000. – 396 с.
16. Хамініч С. Ю. Особливості фіскальної децентралізації в умовах розвитку національного господарства України / С. Ю. Хамініч, В. М. Климова // Вісник Дніпропетровського університету. — 2011. — Вип. 5(2). — С. 143—148.

REFERENCES

1. Bazyliuk A.V., Zhulyn O.V. Introduction and development of highway concessions in Ukraine: monograph. Kyiv. Centre textbooks. 2013. 218 p. (Ukr)
2. Bazyliuk A.V. The economic impact of deficit financing and its possibilities overcome the economic crisis. Vistnyk NTU. 2013. No 28. P. 21 – 28. (Ukr)
3. Bazyliuk A.V. Finance. Ed. Bazyliuk A.V. Condor-Publishers. 2014. 348 p. (Ukr)
4. Bodrov V.G. Regulation of intergovernmental relations: Ukraine and European experience: Scientific monograph. Ed. B. H.Bodrova. Izd. NADU. 2006. 296 p. (Ukr)
5. Bondarenko A.I. State influence on the formation of local budgets in Europe. [Electronic resource] Access: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Tpdu/2010_4/doc/2/13.pdf. (Ukr)
6. Vasylyk O.D., Pavliuk K.V. Public finance Ukraine.Center textbooks. 2004. 608 p. (Ukr)
7. Gryschenko C. Preparation and implementation of public-private partnership: a practical guide for local authorities and business. Kyiv: IE A. Moskalenko, 2011. 140 p. (Ukr)
8. Delmon D. Public-private partnership in infrastructure. A practical guide for public authorities. The World Bank: PPIAF. 2010. 250 p. (Ukr)
9. Law of Ukraine "On the road financing sources Ukraine". Parliament of Ukraine. 1991. (Ukr)
10. Zapatrina I.V. Budget support as part of public-private partnership in the housing and utilities sector. Finance Ukraine. 2008. No 4. P. 3 – 11. (Ukr)
11. Romanenko O.R. Finance. Center of educational literature. 2009. 312 p. (Ukr)
12. Krainyk O.P. Decentralized management of financial resources of the region. The effectiveness of public administration. Vol. 21. LRIDU NADU/ 2009. P. 373 – 378. (Ukr)
13. Oparin V.M. Budget system. KNEU. 2002. 336 p. (Ukr)
14. Fedosov V., Oparin V., Liovochkin C. Financial Restructuring in Ukraine: Challenges and Directions: monograph. Science. ed. Fedosov V. KNEU. 2002. 387 p. (Ukr)
15. Yuriy S.I., Beskid J.M. The budget system of Ukraine. NIOS. 2000. 396 p. (Ukr)
16. Haminich S.Y. Features fiscal decentralization in the development of the national economy Ukraine. Visnyk of Dnipropetrovsk University. 2011. Vol. 5 (2). P. 143 – 148. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Жулин О.В. Фінансове забезпечення підприємств дорожнього господарства в умовах фінансової децентралізації. / О.В. Жулин // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

У статті досліджено форми фінансового забезпечення дорожнього господарства та запропоновано механізм комплексного використання традиційних і альтернативних методів фінансування підприємств дорожньо-транспортного комплексу України в умовах фінансової децентралізації.

Об'єкт дослідження – фінансове забезпечення дорожнього господарства України.

Мета роботи – формування механізму фінансового забезпечення дорожнього господарства в сучасних кризових умовах та можливої фінансової децентралізації.

Метод дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

Результати та їх новизна – у статті досліджено форми фінансового забезпечення дорожнього господарства та розроблено механізм його фінансування у сучасній кризовій ситуації та за умов децентралізації. Визначено, що дефіцит фінансових ресурсів на будівництво і експлуатаційне утримання автомобільних доріг зумовлений великою часткою боргових зобов'язань у структурі витрат Дорожнього фонду України. Тому, пропонується відмова від кредитної форми фінансування, а використання менш жорсткого методу, а саме: залучення бізнесу у фінансування дорожнього господарства України, шляхом реалізації державно-приватного партнерства. У розвинених країнах воно показало позитивний соціально-економічний результат для усіх зацікавлених сторін: держави, інвестора і користувачів автомобільних доріг. Водночас пропонується використання додаткових джерел і методів наповнення доходної частини Дорожнього фонду. Розроблено пропозиції щодо удосконалення структури і механізму управління дорожнім господарством, що стане передумовою ефективної організації фінансів.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкту дослідження – дослідження і адаптація світового досвіду фінансового забезпечення будівництва, експлуатації та утримання автомобільних доріг допоможе сформуванню ефективної моделі фінансування дорожньо-транспортного комплексу в Україні, що стане передумовою його розвитку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ДОРОЖНЄ ГОСПОДАРСТВО, ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ, ДЕФІЦИТ, БОРГ, РОЗВИТОК.

ABSTRACT

Zhulyn O.V. Financial support for enterprises in the road sector of financial decentralization. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The paper explores the forms of financial support road sector and the mechanism of integrated use of traditional and alternative methods financing road transport sector of Ukraine in terms of financial decentralization.

Object of study – financial support for road sector of Ukraine.

Purpose of the study – formation mechanism of financial support road sector in the current crisis conditions and possible financial decentralization.

Method of the study – methods of economic, systematic and comparative analysis.

Results and innovation of the study – the article explores the forms of financial support road sector and the mechanism of its funding in the current recessionary situation and decentralized. Determined that the deficit of financial resources for the construction and operational maintenance of roads is caused by the large share of debt in the cost structure of the Road Fund of Ukraine. Therefore, it is proposed the rejection of credit forms of financing and the use of less rigid method, namely the involvement of business in Ukraine financing of roads through public-private partnerships. In developed countries it showed a positive social and economic results for all participants: the state, investors and users of highways. However, proposed the use of additional sources and methods of filling the Road Fund. Suggestions for the improvement of the structure and mechanism of management of the road, which would be a precondition for the effective organization of finance.

Forecast assumptions about the object of study – research and adaptation of international experience financial security construction, operation and maintenance of roads will form an effective funding model road transport sector in Ukraine which will be a prerequisite for development.

KEY WORDS: FINANCIAL SUPPORT, ROAD SECTOR, DECENTRALIZATION, DEFICIT, DEBT, DEVELOPMENT.

РЕФЕРАТ

Жулын О.В. Финансовое обеспечение предприятий дорожного хозяйства в условиях финансового децентрализации. / О.В. Жулын // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье исследованы формы финансового обеспечения дорожного хозяйства и предложен механизм комплексного использования традиционных и альтернативных методов финансирования предприятий дорожно-транспортного комплекса Украины в условиях финансовой децентрализации.

Объект исследования – финансовое обеспечение дорожного хозяйства Украины.

Цель работы – формирование механизма финансового обеспечения дорожного хозяйства в современных кризисных условиях и возможной финансовой децентрализации.

Метод исследования – методы экономического, системного и сравнительного анализа.

Результаты и их новизна – в статье исследованы формы финансового обеспечения дорожного хозяйства и разработан механизм его финансирования в современной ситуации и в условиях децентрализации. Определено, что дефицит финансовых ресурсов на строительство и эксплуатационное содержание автомобильных дорог обусловлен большой долей долговых обязательств в структуре расходов Дорожного фонда Украины. Поэтому, предлагается отказ от кредитной формы финансирования, а использование менее жесткого метода, а именно: привлечение бизнеса в финансирование дорожного хозяйства Украины путем государственно-частного партнерства. В развитых странах оно показало положительный социально-экономический результат для всех заинтересованных сторон: государства, инвестора и пользователей автомобильных дорог. Вместе с тем предлагается использование дополнительных источников и методов наполнения доходной части Дорожного фонда. Разработаны предложения по совершенствованию структуры и механизма управления дорожным хозяйством, станет предпосылкой эффективной организации финансов.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – исследование и адаптация мирового опыта финансового обеспечения строительства, эксплуатации и содержания автомобильных дорог поможет сформировать эффективную модель финансирования дорожно-транспортного комплекса в Украине, что станет предпосылкой его развития.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО, ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ, ДЕФИЦИТ, ДОЛГ, РАЗВИТИЕ.

АВТОР:

Жулин Ольга Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: OLGA1715@ukr.net, тел. +380965112929, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424.

AUTHOR:

Zhulyn Olga V., PhD, associate professor, National Transport University, associate professor department of finance, accounting and auditing, e-mail: OLGA1715@ukr.net, tel. +380965112929, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 424.

АВТОР:

Жулын Ольга Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: OLGA1715@ukr.net, тел. +380965112929, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Юхименко П.І., доктор економічних наук, професор, Білоцерківський інститут економіки і управління, професор кафедри фінансів, м. Біла Церква, Україна.

Базилюк А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, обліку і аудиту, м. Київ, Україна.

REVIEWER:

Yukhymenko P.I., PhD., Economics (Dr.), professor, Bilotserkivskiy Institute of Economics and Management, professor, department of finances, Bila Tserkva, Ukraine.

Bazyliuk A.V. PhD., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor department of finance, accounting and auditing, Ukraine, Kyiv.

НАУКОВІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ТУРИСТСЬКОГО ПОПИТУ

Іванчук С.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

SCIENTIFIC ASPECTS OF TOURISM DEMAND FORMATION

Ivanchuk S.I, Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

НАУЧНЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА

Иванчук С.И., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми.

Попит – це один з найважливіших факторів, які стимулюють розвиток туризму. Попит тісно пов'язаний з пропозицією будь-якого туристичного продукту – туристичної послуги, товару, туристично-рекреаційного ресурсу, інфраструктурі та туристичних умовах. Але при цьому попит стикається з відповідною пропозицією, оскільки економіка не може вийти за межі своїх виробничих можливостей [260].

Туристичний попит відрізняється від попиту в інших галузях економіки. Це пов'язано з існуванням певних регіонів-донорів, на які і формуються туристичні потоки високої потужності і які викликають найбільший туристичний попит. Такі регіони зазвичай володіють сукупністю туристичних та рекреаційних ресурсів, тому їх можна позиціонувати на ринку як комплексний туристичний продукт з власним брендом й іміджем. При цьому слід зазначити, що аналіз туристичного попиту та особливостей його формування є темою сучасних досліджень серед українських науковців. Це пов'язано з наявністю складностей при проведенні переліку маркетингових дій, таких як дослідження мотивації до здійснення подорожі, відсутність науково обґрунтованого інструментарію з оцінки розмірів доходів населення, структури балансу доходів і витрат населення з відділенням частки доходів та витрат на подорожі та розваги. В тому числі виникають складнощі з аналізом попиту, який виникає у іноземців стосовно здійснення туристичних подорожей в Україну.

Аналіз попередніх досліджень.

Досвід закордонних та вітчизняних науковців [1, 2] показує на необхідність активізації уваги до визначення та обрахунку туристичного попиту. Тому необхідно виділити основні пріоритетні напрямки наукових досліджень: класифікація видів попиту в туризмі, визначення характерних особливостей туристичного попиту, систематизація факторів, що формують туристичний попит.

На сучасному етапі розвитку всесвітньої економіки, туризм слугує одним з показників, які характеризують якість життя. При цьому не всі люди мають бажання або можливість подорожувати. Тому формування туристичного попиту доцільно розглядати, як сукупність декількох показників попиту:

- Попит серед населення, яке подорожує;
- Попит серед населення, яке бажає подорожувати, але не має змоги.

Якість життя, яка забезпечена грошовими коштами населення, також відображає рівень економічного та соціального розвитку країни. Проведені дослідження показують, що в Україні з сімейного бюджету в змозі виділити гроші на подорожі тільки 10% населення. При цьому середньоевропейський рівень (окрім Скандинавії) становить біля 57% населення, а в країнах північної Європи – Швеція, Норвегія, Нідерланди – навіть 75% [3].

Для подальшого дослідження слід навести основні визначення попиту. Попит, як економічна категорія, характеризує суспільні проблеми, опосередковані та обмежені грошами. Класики економічної теорії Р. Кемпбелл та С. Брю у своїй книзі "Економікс" трактують попит як кількість продуктів, які споживач готовий і може купити за деякою ціною з можливих впродовж певного періоду часу цін [4, с. 61]. Таким чином можна зробити висновок, що для визначення попиту, в тому числі і туристичного, треба враховувати наступні чинники: потреби, бажання, можливості та вимоги

до продукту або послуги. Також для обґрунтування туристичного попиту необхідно визначити види потенційного попиту на туризм (рис.1).

Зміст дослідження.

При проведенні наукових досліджень щодо туристичного попиту, необхідно користуватися не тільки економічною наукою, але й ключовими позиціями психології та географії. Це пов'язано з різним уявленням про потреби туристів у науковців різних галузей. З точки зору психології, туристичний попит залежить від поведінки подорожуючих та їх мотивації. З точки зору географічної науки туристський попит визначає загальну кількість людей, які подорожують чи бажають подорожувати, користуються відповідними послугами поза межами традиційного місця проживання та роботи [5].

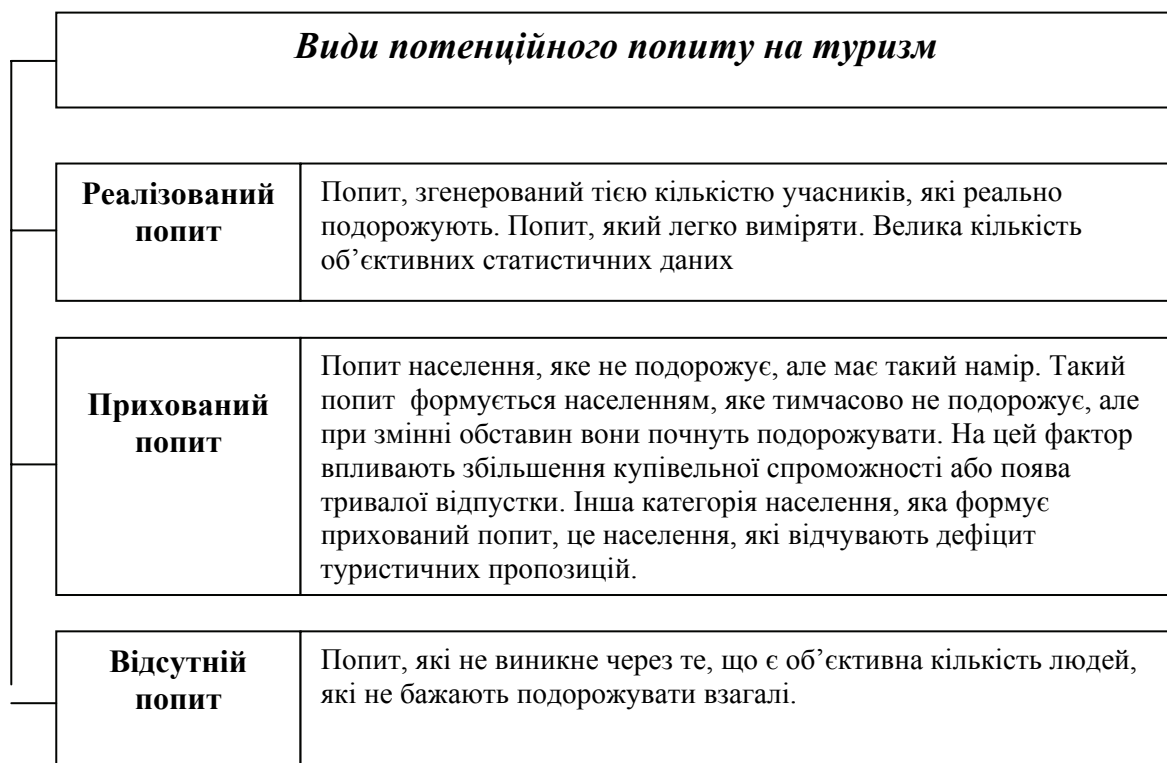


Рисунок 1 – Види потенційного попиту на туризм

Багатовекторність та глибока науковість питання формування туристського попиту стимулюють формування узагальненої класифікації показників (рис.2). З цього можна зробити висновок, що спеціалісти різних наукових напрямів формують визначення туристського попиту по різному, але з дефініцією конкретних позицій: потреба в послугах, забезпечення грошовими коштами, туристичний товар.

Але для формулювання і обґрунтування туристського попиту також треба враховувати й інші наукові аспекти, тому доцільно також враховувати основи соціології та екології.

З точки зору соціології туризму притаманна велика кількість різних видів учасників вояжів за рівнем доходу, віком, соціальним статусом, професією, цілями та мотивацією до поїздок. Тому такі соціальні фактори, як соціальне положення та статус, значно впливають на поведінку споживачів. При цьому слід зазначити, що соціальне положення сприяє диверсифікації населення на соціальні класи, для яких, в свою чергу, характерні різні рівні доходів, освіти, культури та добробуту. Таким чином структура туристського попиту формується в залежності від соціальних класів, існуючих в суспільстві.

Іншим важливим фактором не тільки з економічної, але й соціологічної точки зору, є наявність оплачуваних відпусток. Цей одиничний фактор є суттєвим соціальним показником, тому що більшість туристичних відпусток здійснюються саме в даний період часу. В країнах з розвинутою економікою спостерігається тенденція до скорочення кількості робочих годин та до чіткої лімітації

часу на роботу. Таким чином виділяється більше часу на відпустку, в першу чергу ту, що законно оплачується. Активізація туристського попиту спостерігається саме в таких країнах.

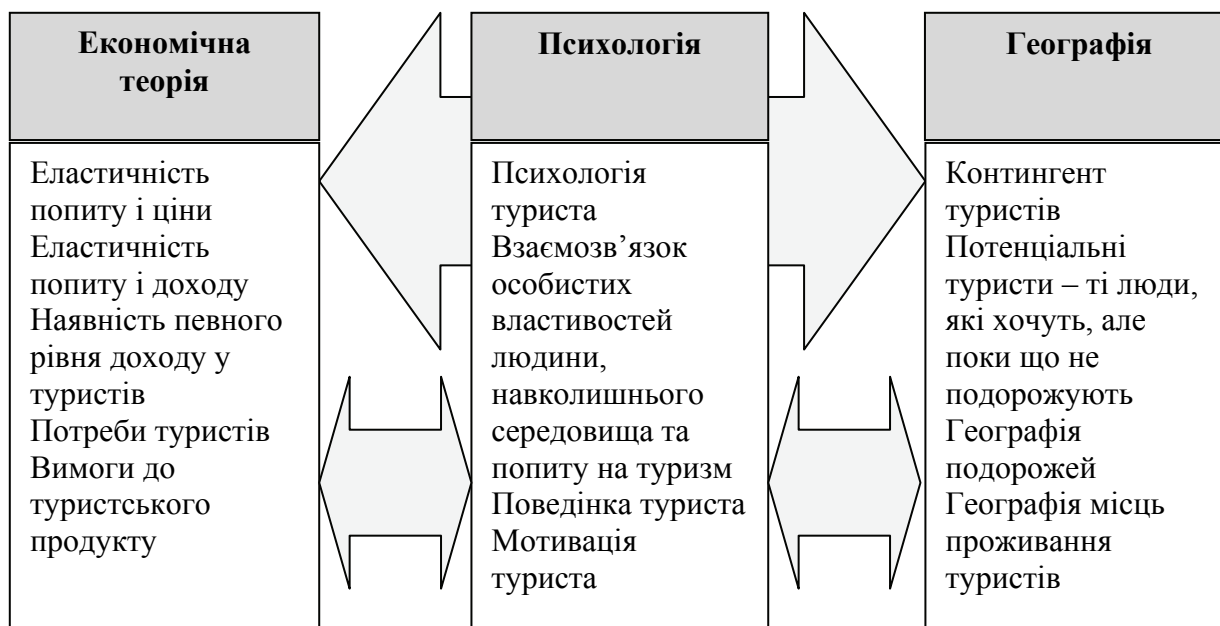


Рисунок 2 – Класифікація показників при формуванні туристського попиту

Екологічний аспект має наступний вплив на туристський попит. Туристична практика оперує сукупністю туристично-рекреаційних послуг, що впливають на такі поведінкові фактори туристів, як мотивація до здійснення туристичних послуг, поведінка туристів, вибір географії потенційних дестинацій. При цьому підвищення попиту на екологічні дестинації обумовлене розвитком аграрного, сільського та зеленого туризму.

Аграрний туризм – це туристська діяльність на території сільськогосподарських (фермерських) угідь, де є умови для виробництва сільськогосподарської продукції і відпочинку міського населення з добровільним частковим залученням бажаючих до деяких видів сільськогосподарських робіт.

Сільський туризм – це туристська діяльність на території сільських поселень, де є умови для тривалого і короткочасного відпочинку, мальовничий природний ландшафт, сільське житло, придатне для прийому туристів, необхідні об'єкти обслуговування; мандрівки туристів до сільських районів для відпочинку на природі й ознайомлення з умовами сільського життя. Головна особливість – розміщення у будинках господарів на території сільських садиб. Мандрівки можуть бути як невеликими групами, так і орієнтованими на індивідуальних туристів.

Зелений туризм – це туристська діяльність на території об'єктів природно-заповідного фонду (національних природних парків, біосферних заповідників), у межах якої є умови для відпочинку (тривалого або короткочасного), ознайомлення з рослинним і тваринним світом, екологічних екскурсій та освіти з питань охорони довкілля. Об'єктами екотуризму можуть бути як природні, так і культурні пам'ятки, природні та природно-антропогенні ландшафти, де традиційна культура становить єдине ціле з навколишнім середовищем.

Тенденція до екологізації відпочинку сприяє появі специфічних ознак екотуризму, а саме:

- Екотуризм базується на принципах сталого розвитку туризму з урахуванням його впливу на економічну, соціальну та природну сфери;
- Активно сприяє збереженню природного та культурного багатства;
- Залучає місцеве населення до планування, розвитку та здійснення екотуристичної діяльності, яка сприяє підвищенню його благополуччя;
- Пояснює туристам значення природного та культурного багатства дестинацій, які вони відвідують;
- Орієнтований на індивідуальних туристів та організовані невеликі туристські групи.

На основі проведеного дослідження в даній статі пропонується модель дефініції туристичного попиту, основана на перетині наукових думок з економічної теорії, психології, географії, соціології та екології з виділенням чинників, які здійснюють найбільший вплив на туристський попит (рис.3).

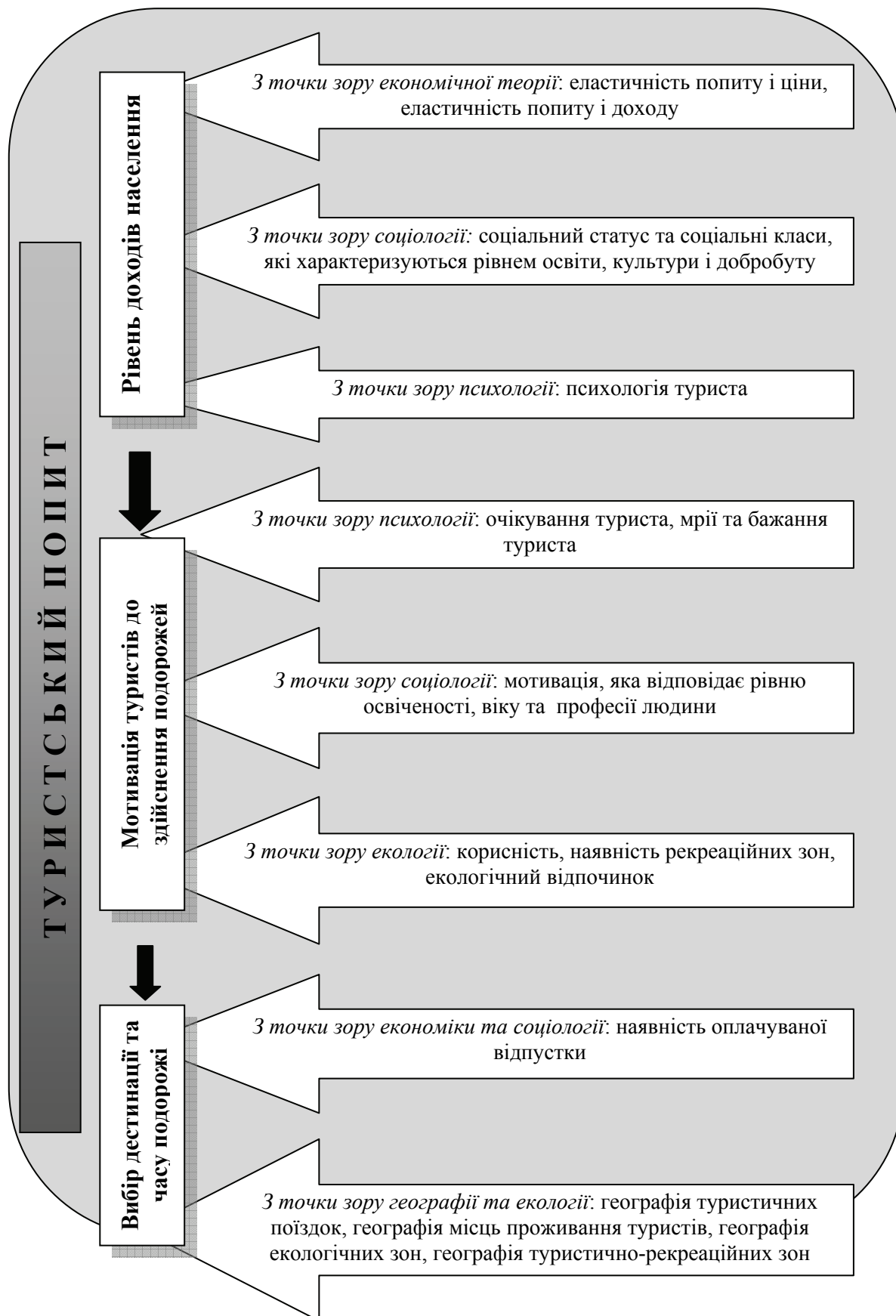


Рисунок 3 – Модель дефініції туристичного попиту

Представлена модель виокремлює основні критерії дефініції показника «Туристський попит», які мають перехресні зв'язки з науковими думками різних спрямувань. Перехресні зв'язки підкреслюють важливість представлених критеріїв та дозволяють послідовно ранжувати їх по кількості згадувань в літературних, практичних та наукових джерелах. Так, рівень доходу впливає на мотивацію туристів до здійснення подорожей, що в свою чергу призводить до здійснення певного вибору destinations та часу подорожей. Різні наукові напрями по різному сприймають представлені критерії. Так, соціологія сприймає рівень доходу як показник соціального статусу, в той час як економічна теорія ґрунтується на показниках еластичності попиту до ціни та доходу.

Таким чином можна сформулювати авторське визначення туристського попиту.

Туристський попит – це сукупність туристичних товарів та послуг, в яких є потреба при наявності відповідного рівня доходу та мотивації туристів, і орієнтовані на спектр товарів та послуг (destinations) у визначений період часу.

Висновки.

На сонові проведеного в статті наукового дослідження можна зробити наступний висновок. Збільшення або зменшення обсягу туристичного ринку викликане багатьма соціально-економічними чинниками, а саме:

- стан економік;
- сукупна економічна ситуація у світі, країнах або регіонах;
- доходи туристів;
- географічні, екологічні, кліматичні умови;
- відпочинок в туристсько-рекреаційних регіонах;
- переваги та недоліки туристичних товарів та послуг та інші.

Вплив різних факторів обумовлений перехресними зв'язками багатьох наукових течій, тому розглядати туристичний попит виключно з позиції економічної теорії не досить для правильного обґрунтування цього наукового показника. Авторське визначення туристського попиту базується на поєднанні основних критеріїв, таких як рівень доходів населення, мотивація туристів та вибір destinations та часу подорожі, які було виокремлено шляхом глибинного дослідження таких наук як економічна теорія, географія, психологія, соціологія та екологія. Застосування представленого визначення туристського попиту дає змогу враховувати основні параметри для точного розрахунку туристського попиту та інших маркетингових показників.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.

1. Бородин В.В. Экономика туризма / В. Бородин. – М.: Форум, 2011. – 240 с.
2. Котлер Ф. Маркетинг. Гостеприимство. Туризм / Филип Котлер, Джон Боуэн, Джеймс Мейкенз; [пер. с англ. В.Егорова]. – М.: Юнити-Дана, 2007. – 1046 с.
3. Ушаков Д.С. Экономика туристической отрасли / Д.С. Ушаков. – М.: МарТ, Феникс, 2013. – 448 с.
4. Кэмпбелл Р. Экономика / Кэмпбелл Р. Макконелл, Стэнли Л. Брю; [пер. с англ. О.Антипова, Е.Иванова, В.Максимова]. – М.: Республика, 2005. – 798 с.
5. Дурович А.П. Маркетинг в туризме: [учебное пособие] / А.П.Дурович. – М.: Новое знание, 2011. – 496 с.

REFERENCES

1. Borodin V.V. Economics in tourism. - Moscow. Forum, 2011. – 240 p. (Rus)
2. Cotler F. Marketing. Hospitality. Tourism. – Moscow. Uniti-Dana, 2007. – 1046 p. (Rus)
3. Ushakov D.S. Economics of tourism branch. – Moscow. MarT, Fenix, 2013. – 448 p. (Rus)
4. Campbell R. Economics. – Moscow. Republic, 2005. – 798 p. (Rus)
5. Durovych A.P. Marketing in tourism. – Moscoe. New knowledge, 2011. – 496 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Іванчук С.І. Наукові аспекти формування туристського попиту. / С.І. Іванчук // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті описані основні аспекти формування туристського попиту як дефініції у призмі різних наукових підходів.

Об'єкт дослідження – туристський попит.

Мета роботи – дослідити визначення туристського попиту з точки зору п'яти наукових підходів – економічної теорії, психології, географії, соціології та екології та сформулювати авторське визначення туристського попиту.

Метод дослідження – аналіз та узагальнення.

При проведенні наукових досліджень щодо туристичного попиту, необхідно користуватися не тільки економічною наукою, але й ключовими позиціями психології та географії. Це пов'язано з різним уявленням про потреби туристів у науковців різних галузей. З точки зору психології, туристичний попит залежить від поведінки подорожуючих та їх мотивації. З точки зору географічної науки туристський попит визначає загальну кількість людей, які подорожують чи бажають подорожувати, користуються відповідними послугами поза межами традиційного місця проживання та роботи

На основі проведеного дослідження в даній статті пропонується модель дефініції туристичного попиту, основана на перетині наукових думок з економічної теорії, психології, географії, соціології та екології з виділенням чинників, які здійснюють найбільший вплив на туристський попит.

Результати статті можуть бути використані підприємствами туристичної галузі.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розробка моделі еластичності туристичного попиту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТУРИСТСЬКИЙ ПОПИТ, ДЕСТИНАЦІЯ, ВИДИ ТУРИСТСЬКОГО ПОПИТУ, ПОКАЗНИКИ ФОРМУВАННЯ ТУРИСТСЬКОГО ПОПИТУ

ABSTRACT

Ivanchuk S.I. Scientific aspects of tourist demand formation. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The paper describes the main aspects of the formation of tourism demand as the definition in the light of different scientific approaches.

Object of study - tourist demand.

Purpose - to examine the definition of tourism demand in terms of five scientific approaches - economics, psychology, geography, sociology and ecology and formulate the author's definition of tourism demand.

The method of research - analysis and synthesis.

In conducting research on tourism demand, it is necessary to use not only the science of economics, but also key positions psychology and geography. This is due to different perceptions of the needs of tourists scientists in various fields. In terms of psychology, tourism demand depends on the behavior of travelers and their motivation. In terms of geography tourist demand determines the total number of people traveling or to travel, enjoy relevant services beyond traditional residence and work

Based on the research in this sex model proposed definition of tourism demand, based on the intersection of scientific opinions on economic theory, psychology, geography, sociology and ecology with the release of factors that carry the greatest impact on tourist demand.

The results of the article can be used tourism industry.

Projected assumptions about the object of research - development of tourism demand elasticity model.

KEY WORDS: TOURISM DEMAND, DESTINATIONS, THE TYPES OF TOURISM DEMAND, PARAMETERS OF TOURISM DEMAND FORMATION

РЕФЕРАТ

Иванчук С.И. Научные аспекты формирования туристического спроса. / С.И. Иванчук // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье описаны основные аспекты формирования туристического спроса как дефиниции в призма различных научных подходов.

Объект исследования - туристического спрос.

Цель работы - исследовать определения туристического спроса с точки зрения пяти научных подходов - экономической теории, психологии, географии, социологии и экологии и сформулировать авторское определение туристического спроса.

Метод исследования - анализ и обобщение.

При проведении научных исследований туристического спроса, необходимо пользоваться не только экономической наукой, но и ключевыми позициями психологии и географии. Это связано с разным представлением о потребности туристов в ученых разных отраслей. С точки зрения психологии, туристический спрос зависит от поведения путешественников и их мотивации. С точки зрения географической науки туристического спрос определяет общее количество людей, путешествующих желают путешествовать, пользуются соответствующими услугами вне традиционного места проживания и работы.

На основе проведенного исследования в данной статье предлагается модель дефиниции туристического спроса, основанная на пересечении научных мнений по экономической теории, психологии, географии, социологии и экологии с выделением факторов, оказывают наибольшее влияние на туристский спрос.

Результаты статьи могут быть использованы предприятиями туристической отрасли.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - разработка модели эластичности туристического спроса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТУРИСТИЧЕСКИЙ СПРОС, ДЕСТИНАЦИИБ ВИДЫ ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА, ПОКАЗАТЕЛИ ФОРМИРОВАНИЯ ТУРИСТИЧЕСКОГО СПРОСА

АВТОР:

Иванчук Світлана Іванівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту і туризму, e-mail: lana-50@ukr.net, тел. +380955011903, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1.

AUTHOR:

Ivanchuk Svitlana I., Ph.D, National Transport University, associate professor of department of management and tourism, e-mail: lana-50@ukr.net, tel. +380955011903 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

АВТОР:

Иванчук Светлана Ивановна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента и туризма, e-mail: lana-50@ukr.net, тел. +380955011903, Украина, 01010, г.Киев, ул. Суворова 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бідняк М.Н., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри менеджменту, Київ, Україна.

Мармуль Л.О., доктор економічних наук, професор, Херсонський державний аграрний університет, професор кафедри обліку та аудиту, Херсон, Україна.

REVIEWERS:

Bidnyak M.N., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of management, Kyiv, Ukraine.

Marmul L.A., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Kherson National Agrarian University, professor, department of accounting and audit, Kherson, Ukraine.

РЕАЛИЗАЦИЯ ОСНОВНИХ ЭТАПОВ ВИРОБНИЧОЇ СТРАТЕГІЇ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Ільченко В.Ю., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

THE MAIN STAGES REALIZATION OF THE TRANSPORT ENTERPRISE'S PRODUCTION STRATEGY

Ilchenko V. J., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine

РЕАЛИЗАЦИЯ ОСНОВНИХ ЭТАПОВ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СТРАТЕГИИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Ильченко В.Ю., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Удосконалення господарського механізму, його орієнтація на забезпечення збалансованості й ефективності використання виробничого потенціалу, потребують вирішення практичних проблем, пов'язаних з оптимальним функціонуванням українських автотранспортних підприємств в сучасних ринкових умовах.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проведений аналіз показав, що чимало закордонних та вітчизняних авторів досліджувало прийоми і принципи маркетингу, розробляло стратегії і тактики маркетингової діяльності на підприємстві. Серед них можна відзначити роботи таких авторів як Ф. Котлер, В. Руделіус, Г. Армстронг, Д. Дей, Б. Берман, Дж. Еванс, М. Портер, С.С. Гаркавенко, І.Н. Герчикова, П.С. Зав'ялов, В.Г. Герасимчук, Є.П. Голубков, С.В. Скибінський, Л.А. Мороз, Н.І. Чухрай, О.М. Азарян та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. В результаті дослідження було виявлено, що основні напрями маркетингової діяльності розроблені стосовно суб'єктів ринку в промисловості і їх не можна безпосередньо перенести на виробничу діяльність вантажних автотранспортних підприємств (АТП) з причини специфіки автомобільного транспорту. Тому потрібно поглиблено дослідити питання, спрямовані на удосконалення методів внутрішньо-господарського управління й планування та покращення використання рухомого складу й матеріальних ресурсів вантажного АТП.

Мета статті. Підвищити ефективність використання виробничого потенціалу автотранспортного підприємства шляхом удосконалення деяких етапів реалізації його виробничої стратегії.

Виклад основного матеріалу. Складні умови бізнесу в Україні та посилення пріоритету інтересів споживача в системі економічних відносин об'єктивно призвели до того, що якість, а не обсяг виробленої транспортної продукції, стає головним засобом досягнення успіху для підприємств, що працюють на ринку автоперевезень. Тому концепція діяльності автотранспортних підприємств повинна бути орієнтована на споживача. Це передбачає спрямованість діяльності транспортного підприємства на встановлення довгострокових, конструктивних, привілейованих стосунків з потенційними клієнтами. Сучасні інформаційні технології дають змогу пропонувати споживачам найбільш пристосовані до їх бажань транспортні послуги високої якості і за низькими цінами [1].

Виробнича стратегія АТП формулюється на основі її довгострокової стратегії. Вибір оптимальної довгострокової стратегії – процес ітеративний. Цілі підприємства не можна сформулювати до розгляду можливих стратегій, прогнозів, оцінки внутрішнього потенціалу і навпаки. Крім того, вибір оптимальної стратегії залежить від політики розвитку (активної чи пасивної) транспортного підприємства [2].

Активну політику ведуть фірми, які здійснюють розширення сфери і видів транспортної продукції (робіт, послуг), випереджаючи в цьому конкурентів. Фірми, які не спроможні на це, ведуть пасивну політику розвитку [2].

Для вантажного АТП можна виділити такі три виробничі стратегії. Перша – інноваційна (перепрофілююча), пов'язана з втратою конкурентоспроможності транспортної продукції й необхідністю переорієнтації АТП на виробництво нових видів послуг (робіт), що потребує значних капітальних інвестицій, перепрофілювання потужностей, встановлення нових зв'язків з

постачальниками та інших змін. Друга – модернізуюча, використовується при появі можливостей значного покращення споживчих якостей транспортних послуг (робіт) АТП з відносно невеликими капітальними інвестиціями. Третя – стабілізуюча, використовується, коли попит на транспортну продукцію підприємства стійкий і буде стабільним на протязі певного періоду, що дозволить транспортному підприємству накопичити фінансові ресурси для реалізації різних варіантів інноваційної або модернізуючої стратегій [3].

Вибір виробничої стратегії вантажного АТП базується на сегментуванні ринку автоперевезень (виділенні окремих груп споживачів), обранні цільового ринку (найбільш вигідна група сегментів ринку) та розрахунках місткості й частки фірми на ньому, визначенні технічного стану транспортних засобів, виробничих потужностей автопарку, виробничої програми, середнього віку та необхідної кількості транспортних засобів.

Технічний рівень і склад транспортних засобів багато в чому визначають провізну спроможність парку. Тому, як показали проведені дослідження, розрахунок провізної спроможності в розрізі марок рухомого складу необхідно починати з оцінки технічного стану транспортних засобів, яка і визначає величину коефіцієнта технічної готовності (α_t).

Розробка виробничої програми враховує, з однієї сторони, величину провізної спроможності автотранспортного підприємства, тобто максимально можливий обсяг виробництва транспортної продукції (робіт, послуг), а з іншої – показники, отримані підчас дослідження ринку транспортних послуг.

Виходячи з того, що певні вихідні дані мають імовірнісний характер, необхідно розраховувати декілька варіантів виробничої програми. Обраний варіант слід проаналізувати на можливість реалізації транспортної продукції (робіт, послуг) потенційним споживачам і розрахувати (на основі середніх цін) можливі фінансові показники.

Існуючий «портфель замовлень підприємства» дає можливість керівництву АТП при низькому попиту на послуги розробити більш ефективну комунікаційну політику, якщо ж попит на вантажні перевезення перевищує пропозицію – провести аналіз щодо пошуку матеріальних і фінансових засобів для розширення або технічного переозброєння основних фондів підприємства, рис. 1.

Процеси розширення й технічного переозброєння АТП безпосередньо впливають на вік (строк експлуатації) рухомого складу, який, у свою чергу, визначає коефіцієнт технічної готовності та провізну спроможність парку. У міру старіння автомобілів знижується коефіцієнт технічної готовності парку, збільшуються затрати на ремонтні роботи, запасні частини та матеріали.

Старі автомобілі є й джерелом підвищеної небезпеки. Саме через несправний технічний стан транспортних засобів щорічно в Україні відбувається до 20% ДТП. Пояснення цьому – зменшення коефіцієнта безпеки автомобіля, що для нового автомобіля становить 1,0, для п'ятирічного – 0,7-0,8, для десятирічного – 0,4-0,5 [5].

Станом на кінець 2012 року середній вік транспортних засобів України склав 18,2 року (у 2011 році цей показник становив 17,7 років). На сьогодні 6 із 10 дорожніх транспортних засобів старші 10 років. Проте законодавством встановлено нормативний експлуатаційний термін служби автомобіля 8 років [5].

Тривала експлуатація вантажних автомобілів також призводить до збільшення токсичних викидів в атмосферне повітря, зокрема двоокису вуглецю (CO_2). Токсичні викиди відпрацьованих газів двигунів ростуть швидше фізичного зносу і старіння автомобілів. Тільки у перші три роки їх експлуатації можна підтримувати гранично допустимий рівень шкідливих викидів [6].

За даними Національного кадастру антропогенних викидів України в 2012 році в категорії «Енергетика» викиди CO_2 в атмосферне повітря, що утворилися внаслідок спалювання палива автомобільним транспортом, становили 13,2% всіх викидів двоокису вуглецю [7].

У процесі експлуатації середній вік автопарку безперервно змінюється: збільшується у міру старіння основної частини парку і зменшується внаслідок списання старих та придбання нових автомобілів. Проте, цей процес не повинен бути стихійним. При відсутності управління віковим складом автомобільного парку він може стати повністю непридатним і його подальша експлуатація буде збитковою для транспортного підприємства.

Алгоритм, що дозволяє управляти, як віком транспортних засобів, так і його кількістю в залежності від обраної виробничої стратегії, представлений на рис. 2.

Формули, подані у алгоритмі, отримані в результаті певних перетворень рівняння балансу вікового складу парку автомобілів запропонованого Ю. Б. Тагановим [8].



Рисунок 1 – Планування виробничої стратегії вантажного АТП з урахуванням потреб споживачів

Заключний етап реалізації виробничої стратегії вантажного АТП – аналіз задоволеності потреб споживачів. Його пропонується проводити за допомогою розрахунків коефіцієнта задоволення ринкового попиту та інтегрального коефіцієнта рівня задоволеності потреб споживачів.

Коефіцієнт задоволення ринкового попиту $k_{зп}$ розраховуємо за формулою:

$$k_{зп} = \frac{\Pi}{r_n \cdot M}, \quad (1)$$

де: Π – виробнича потужність вантажного автотранспортного підприємства;

r_n – частка ринку автотранспортного підприємства;

M – місткість ринку вантажних перевезень.

Перелік показників інтегрального коефіцієнта рівня задоволеності потреб споживачів залежить від послуги, що досліджується. Паралельно визначають коефіцієнти вагомості (значущості) кожного показника (v_i) за допомогою методу експертних оцінок $\left(\sum_{i=1}^n v_i = 1 \right)$.

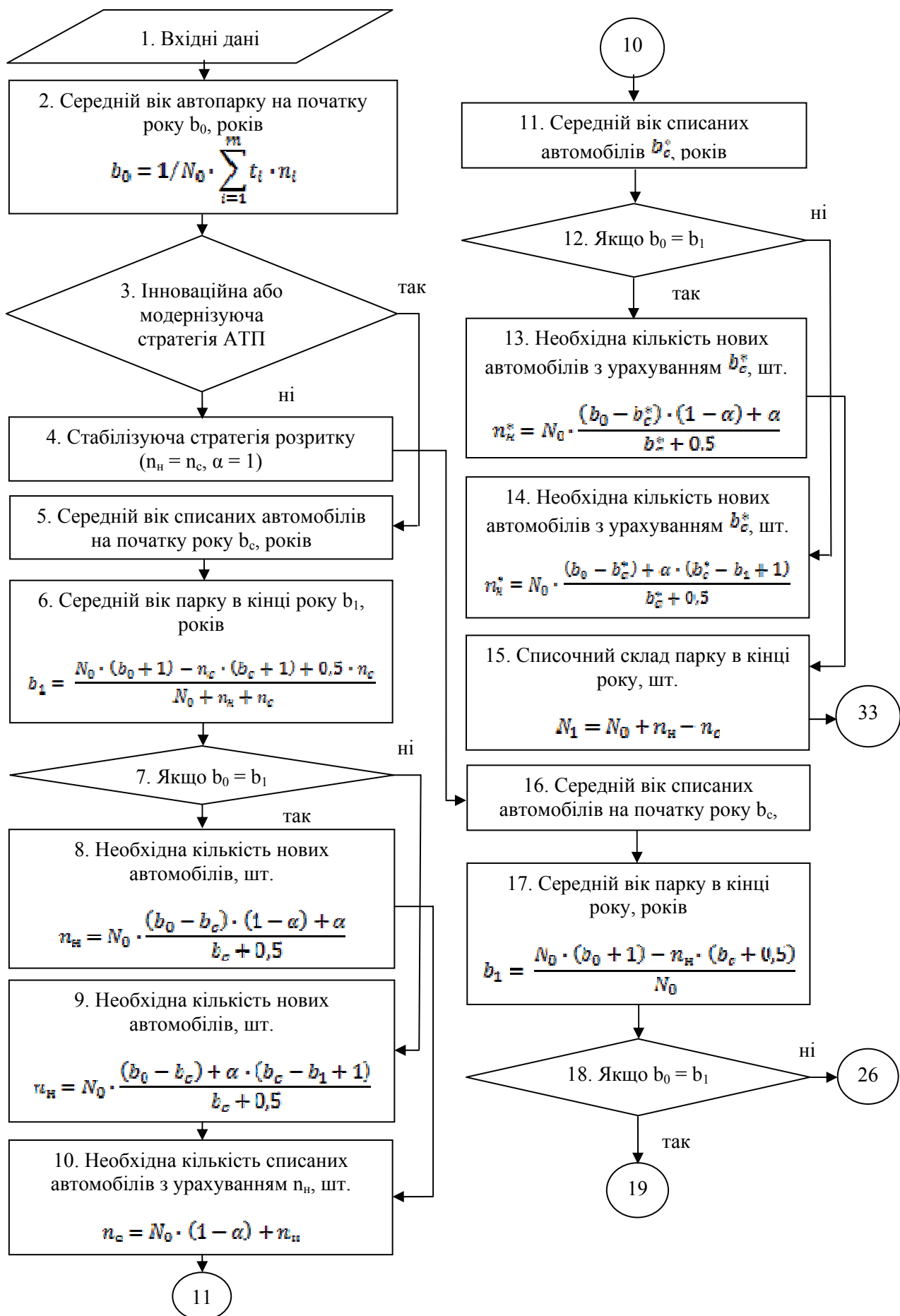
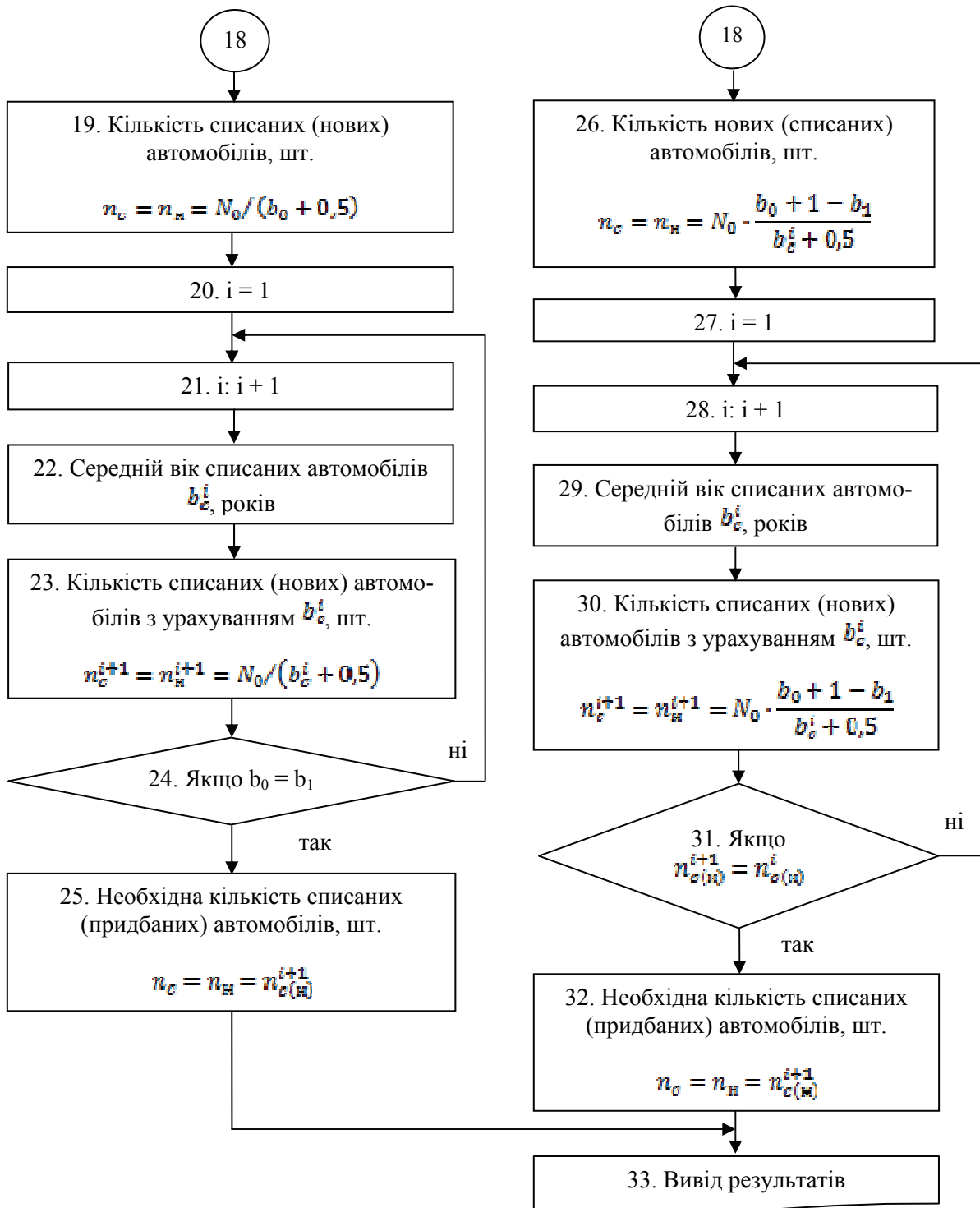


Рисунок 2 – Алгоритм розрахунку середнього віку та необхідної кількості транспортних засобів



Продовження рисунку 2 – Алгоритм розрахунку середнього віку та необхідної кількості транспортних засобів

Пояснювальні дані до рисунку 2:

N_0 – загальна кількість автомобілів у парку на початку року;

t_i – вік автомобілів;

n_i – кількість автомобілів певного віку;

n_n – кількість нових автомобілів;

n_c – кількість списаних автомобілів;

α – коефіцієнт приросту автопарку;

b_0 – середній вік автопарку на початку року;

b_1 – середній вік автопарку в кінці року.

Розрахунок інтегрального коефіцієнта рівня задоволеності потреб споживачів $R_{зпс}$ для такої послуги, як вантажні автомобільні перевезення, має вигляд:

$$R_{зпс} = v_1 \cdot R_{вз} + v_2 \cdot R_{по} + v_3 \cdot R_{со} + v_4 \cdot R_{зв}, \quad (2)$$

де: $R_{вз}$ – показник виконання замовлень за типом рухомого складу;

$R_{по}$ – показник повноти транспортного обслуговування;

$R_{со}$ – показник своєчасності транспортного обслуговування;

$R_{зв}$ – показник збереження вантажу.

Показник виконання замовлень за типом рухомого складу (РС) знаходимо за формулою:

$$R_{вз} = \frac{\sum_{i=1}^n Q_{оз} - \sum_{i=1}^n Q_{нз}}{\sum_{i=1}^n Q_{оз}}, \quad (3)$$

де: $Q_{оз}$, $Q_{нз}$ – відповідно обсяг замовлень та обсяг неприйнятих замовлень за типом РС, грн.;

n – кількість наявних типів рухомого складу у вантажного АТП.

Показник повноти транспортного обслуговування визначаємо із співвідношення:

$$R_{по} = \frac{Q_{ф}}{Q_{д}}, \quad (4)$$

де: $Q_{ф}$, $Q_{д}$ – відповідно обсяг перевезень фактичний і за договором.

Показник своєчасності транспортного обслуговування розраховуємо наступним чином:

$$R_{со} = \frac{K_{пд} - K_{зп}}{K_{пд}}, \quad (5)$$

де: $K_{пд}$, $K_{зп}$ – відповідно кількість подач за договором та кількість зривів подач.

Показник збереження вантажу знаходимо із співвідношення:

$$R_{зв} = \frac{B_{пв}}{B_{у}}, \quad (6)$$

де: $B_{пв}$, $B_{у}$ – відповідно середня вартість партії вантажу та середня вартість утрат, що приходяться на одну партію вантажу.

Запропоновані методи аналізу задоволеності потреб споживачів повинні стимулювати керівництво АТП до розробки заходів покращення рівня сервісу через введення нових видів обслуговування клієнтів, організації додаткових послуг (оренда автомобілів, експедирування, зберігання продукції та оброблення вантажів, сортування, комплектація продукції, трансформування продукції, оброблення замовлень).

Висновки. Сучасна концепція діяльності автотранспортних підприємств повинна бути спрямована на надання споживачам найбільш пристосованих до їх бажань транспортних послуг високої якості і за низькими цінами. Це передбачає поглиблене дослідження питань, спрямованих на покращення використання виробничого потенціалу й матеріальних ресурсів транспортних підприємств.

Для підвищення ефективності використання виробничого потенціалу суб'єктів ринку вантажних автоперевезень в статті представлені етапи розробки та реалізації виробничої стратегії, запропоновані алгоритм, що дозволяє управляти, як віком транспортних засобів, так і його кількістю в залежності від обраної (інноваційної, модернізуючої або стабілізуючої) виробничої стратегії

розвитку та методи оцінки рівня задоволеності потреб споживачів. Отримані результати можуть бути застосовані для покращення використання рухомого складу АТП, більш глибокого розуміння тенденцій розвитку ринку вантажних автоперевезень, існуючих потреб і запитів споживачів. Перспективою подальших досліджень у даному напрямку є вдосконалення запропонованих методів аналізу задоволеності потреб споживачів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Ільченко, В.Ю. До аналізу концепцій маркетингової діяльності на підприємствах автосервісу // Вісник Національного транспортного університету. – К. : НТУ, 2008. - Вип. 17. - С. 214-217.
2. Герасимчук, В.Г. Маркетинг : теорія і практика : Навч. посібник. – К. : Вища шк., 1994. – 327 с.
3. Ільченко, В.Ю. Планирование коммерческой работы автотранспортного предприятия : дис... канд. техн. наук : 08.00.05 / Ильченко Виктория Юлиановна ; КИИГА. – К., 1993. – 19 с.
4. Кищун, В.А. Утилізація автомобілів [Електронний ресурс] / В.А. Кищун // Машинознавство. – Режим доступу: <http://nuwn.rv.ua/methods/asp/vd/v414>. – Назва з екрану.
5. Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Україні у 2012 році [Електронний ресурс] // Міністерство екології та природних ресурсів України. – Режим доступу: <http://www.menr.gov.ua/index.php/dopovidi>. – Назва з екрану.
6. Агуреев, И.Е. Конспект лекций дисциплины «Транспортная экология» / И.Е. Агуреев. – Тула, 2008. – 156 с.
7. Токмиленко, О. Фіскальні методи регулювання викидів CO₂ автотранспортом в Україні [Електронний ресурс] / О. Токмиленко // Національний екологічний центр України. – Режим доступу: www.necu.org.ua. – Назва з екрану.
8. Таганов, Ю. Б. Совершенствование структуры производственно-технической базы автотранспортных предприятий с учетом возрастного состава автомобильного парка : дис... канд. техн. наук : 05.22.10 / Таганов Юсуп Баймыратович ; КАДИ. – К., 1992. – 187 с. – Библиогр.: с. 162-175.

REFERENCES

1. Ilchenko V. J. Do analizu kontseptsii marketyngovoi diyalnosti na pidpriemstvakh avtoservisu [Considered different marketing conceptions and best of them are used at service stations]. Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu [Bulletin of National Transport University], 2008, issue 17, pp. 214-217. (Ukr).
2. Herasymchuk V.H. Marketing : teoriia i praktyka : Navch. Posibnyk. [Marketing : theory and practice] – Kyiv : Vyshch shk. Publ., 1994. – 327 p. (Ukr).
3. Ilchenko V. J. Planirovanie kommercheskoy raboty avtotransportnogo predpriyatiya. Avtoreferat Diss. [Planning a commercial transport company. Author's abstract.]. Kyiv, 1993. 19 p. (Rus).
4. Kyahchun V.A. Utylizatsiya avtomobiliv (Vehichle recykling). Mashynoznavstvo – Engineering science. Available at: <http://nuwn.rv.ua/methods/asp/vd/v414>
5. Natsionalna dopovid pro stan navkolyshnoho pryrodnoho seredovyscha v Ukraini u 2012 rotsi (National report about the state of natural environment in Ukraine, 2012). Ministerstvo ekolohii ta pryrodnykh resursiv Ukrainy – Engineering science. Available at: <http://www.menr.gov.ua/index.php/dopovidi>
6. Agureev I.E. Konspekt lektsiy distsipliny «Transportnaya ekologiya». [Lectures for discipline "Transport ecology"] – Tula, 2008. (Rus).
7. Tokmylenko O. Fiskalni metody rehulyuvannya vykydiv CO₂ avtotransportom v Ukraini (Fiscal methods of adjusting of CO₂ transport emissions in Ukraine). Natsionalnyi ekolohichnyi tsentr Ukrainy – Engineering science. Available at: www.necu.org.ua
8. Taganov Yu.B. Sovershenstvovanie struktury proizvodstvenno-tekhnicheskoy bazy avtotransportnykh predpriyatiy s uchyetom vozrastnogo sostava avtomobilnogo parka. Diss. [The Development of production and technical structure of transport enterprises including the fact of the age-related composition of vehicle fleet. Diss.]. Kyiv, 1992. 187 p. (Rus).

РЕФЕРАТ

Ільченко В.Ю. Реалізація основних етапів виробничої стратегії автотранспортного підприємства. / В.Ю. Ільченко // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті розглянуті деякі аспекти реалізації виробничої стратегії автотранспортного підприємства.

Об'єкт дослідження – виробничий потенціал автотранспортного підприємства.

Мета роботи – підвищити ефективність використання виробничого потенціалу автотранспортного підприємства шляхом удосконалення деяких етапів реалізації його виробничої стратегії.

Методи дослідження – загальнонауковий метод теоретичного узагальнення, спостереження, абстрагування, формалізації, аналізу та синтезу.

В результаті дослідження було виявлено, що основні напрями маркетингової діяльності розроблені стосовно суб'єктів ринку в промисловості і їх не можна безпосередньо перенести на виробничу діяльність вантажних автотранспортних підприємств (АТП) з причини специфіки автомобільного транспорту. Для підвищення ефективності використання виробничого потенціалу АТП представлені етапи розробки та реалізації виробничої стратегії; запропонований алгоритм, що дозволяє управляти, як віком транспортних засобів, так і його кількістю в залежності від обраної виробничої стратегії розвитку; показані методи оцінки рівня задоволеності потреб споживачів.

Результати статті можуть бути застосовані для покращення використання виробничого потенціалу АТП, більш глибокого розуміння тенденцій розвитку ринку вантажних автоперевезень, існуючих потреб і запитів споживачів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО, ВИРОБНИЧА СТРАТЕГІЯ, АНАЛІЗ, МЕТОДИКА, ОЦІНКА.

ABSTRACT

Ilchenko V.J. Realization of the basic stages of transport enterprise's productive strategy. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

Some realizations aspects of productive strategy on the transport enterprise are considered in the articles.

A research object is productive potential of transport enterprise.

The aim is to increase the efficiency of the use of productive potential in transport enterprises by the improvement of some implementation of its productive strategy.

Research methods are a scientific method of theoretical generalization, supervision, abstracting, formalization, analysis and synthesis.

There are next results of research. The basic directions of marketing activity are worked out in relation to the subjects of market in industry and they can not be directly carried on productive activity of freight transport enterprises (TE) because of the specific of road transport. To increase the efficiency of the use of TE production potential in the article there are presented the phases of development and realization of production strategy. Also here is the algorithm that helps to manage both the age and quantity of transport depending on the main production strategy. The methods of satisfaction level estimation of consumers are presented.

The results of the article can be applied for the improvement of the use of productive potential of TE, deeper understanding of progress of market of freight autotransportations, existent necessities and queries of consumers trends.

KEY WORDS: TRANSPORT ENTERPRISE, PRODUCTIVE STRATEGY, ANALYSIS, TECHNICS, ESTIMATION.

РЕФЕРАТ

Ильченко В.Ю. Реализация основных этапов производственной стратегии автотранспортного предприятия. / В.Ю. Ильченко // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье рассматриваются некоторые аспекты разработки и реализации производственной стратегии автотранспортного предприятия.

Объект исследования – производственный потенциал автотранспортного предприятия.

Цель работы – повысить эффективность использования производственного потенциала автотранспортного предприятия путем усовершенствования некоторых этапов реализации его производственной стратегии.

Методы исследования – общенаучный метод теоретического обобщения, наблюдения, абстрагирования, формализации, анализа и синтеза.

В результате исследования было выявлено, что основные направления маркетинговой деятельности разработаны относительно субъектов рынка в промышленности и их нельзя непосредственно перенести на производственную деятельность грузовых автотранспортных предприятий (АТП) в виду специфики автомобильного транспорта. Для повышения эффективности использования производственного потенциала АТП представлены этапы разработки и реализации производственной стратегии; предложен алгоритм, который позволяет управлять, как возрастом транспортных средств, так и его количеством в зависимости от избранной (инновационной, модернизирующей или стабилизирующей) производственной стратегии развития; показаны методы оценки уровня удовлетворенности потребностей и запросов потребителей.

Результаты статьи могут быть применены для улучшения использования производственного потенциала АТП, более глубокого понимания тенденций развития рынка грузовых автоперевозок, существующих потребностей и запросов потребителей.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ СТРАТЕГИЯ, АНАЛИЗ, МЕТОДИКА, ОЦЕНКА.

АВТОР:

Ільченко Вікторія Юліанівна, Національний транспортний університет, кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту, e-mail: ilchenko.vita@gmail.com, тел. +380674795543, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 241.

AUTHOR:

Ilchenko Victoria, National Transport University, Ph.D, associate professor of management department, e-mail: ilchenko.vita@gmail.com, tel. +380674795543, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 241.

АВТОР:

Ільченко Вікторія Юліанівна, Національний транспортний університет, кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту, e-mail: ilchenko.vita@gmail.com, тел. +380674795543, Україна, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 241.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Россоха В.В., доктор економічних наук, професор, Національний університет «Києво-Могилянська академія», професор кафедри маркетингу та управління бізнесом, Київ, Україна.

Левківський О.П., доктор технічних наук, доцент, Національний університет, професор кафедри виробництва, ремонту та матеріалознавства, Київ, Україна.

REVIEWER:

Rossokha V.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University of “Kyiv-Mohyla Academy”, professor, department of marketing and business management, Kyiv, Ukraine.

Levkivskiy O.P., Ph.D., Engineering (Dr.), associate professor, National Transport University, professor, department of manufacturing, repair and materials science, Kyiv, Ukraine.

ЕЛЕКТРОННА ЗВІТНІСТЬ ТА «ЗАКОННІ» ЇЇ КОРИСТУВАЧІ
В УМОВАХ СУЧАСНОГО ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА

Карлова І.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Поліщук О.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна

ACCOUNTING ELECTRON AND "LEGITIMATE" IT'S USERS
IN A MODERN INFORMATION AND COMMUNICATION ENVIRONMENT

Karlova I.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Polischuk O.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЭЛЕКТРОННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ И «ЗАКОННЫЕ» ЕЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ
В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОЙ ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННОЙ СРЕДЫ

Карлова И.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Полищук О.И., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Сучасний світ зараз знаходиться на етапі глобалізаційних перетворень. Це явище носить системний характер і зачіпає кожну країну і кожного громадянина. Наслідками його є міжнародний поділ праці, міграція капіталу в масштабах усієї планети, людських та виробничих ресурсів, уніфікація законодавства, економічних та технічних процесів, а також з'єднання культур різних країн. Тобто, можна казати про уніфікацію всіх сфер життя суспільства. Світ стає більш зв'язаним і залежним від усіх його суб'єктів, кількість яких зростає з кожною хвилиною. Їх потреби збільшуються, а ось ресурсів для цього, в тому числі і фінансових, навпаки, стає менше. В цих умовах спрацьовує закон виживання – залишаються найрозумніші та сильніші, а слабкі відходять. Відносини загострюються не тільки серед господарюючих суб'єктів, а й між державними інститутами. Кожен намагається втриматися на плаву. В такому глобально-конфліктному середовищі вирішальною перевагою у прийнятті оптимальних економічних рішень стає інформація. Її отримання і час на її обробку стають першими питаннями для вирішення у списку керівників підприємств і державних органів влади. Розвиток інформаційно-комунікаційних технологій дає можливість зараз використовувати нові технології збирання, обробки, зберігання та передачі інформації в автоматизованому режимі. Наприклад, в бухгалтерському обліку широко використовують технології електронних таблиць, технологію «клієнт-сервер», системи управління базами даних та інші. Це дозволяє швидше готувати фінансову, податкову та статистичну звітність та ще й в електронному вигляді. З боку держави треба її отримати, зафіксувати, зберегти та обробити для ефективного використання на макрорівні. Така потреба змушує державні органи впроваджувати технологію електронного урядування. В США, наприклад, у діяльності ООН склалося три основні форми такого урядування: E-Government (міжорганізаційні зв'язки), E-Administration (внутрішньо-організаційні зв'язки) та E-Governance (взаємодія між громадянами, урядовими організаціями, чиновниками та політиками) [2]. Отже, подання електронної звітності – це пріоритетний напрям у розвитку партнерських стосунків між центральними органами виконавчої влади та суб'єктами господарювання.

Аналіз останніх досліджень. Питання формування та подання фінансової звітності підприємством в електронному вигляді на сьогоднішній день є досить актуальним. Проблема впровадження електронної форми звітності приділяють увагу такі вчені, як С.Ф. Голов, М.С. Гринчук, В.М. Жук, С.В. Івахненко, А. Лаймер, П.В. Мельник, Ю.І. Панасюк, С.П. Ріппа, А.І. Сердюк, В.М. Тимофеев, Л.В. Чижевська, І.Й. Яремко та інші. Для широкого використання електронного способу подання звітності на вітчизняних теренах зараз створене певне законодавчо-нормативне підґрунтя: Податковий кодекс України, Закон України «Про інформацію», Закон України «Про телекомунікації», Закон України «Про обов'язковий примірник документів», Закон України «Про Національний архівний фонд та архівні установи», Закон України «Про електронний цифровий

підпис», Закон України «Про електронний документ та електронний документообіг» та інші. Однак виявлення загроз, які несе з собою електронне урядування в умовах конфліктного інформаційного середовища потребує подальшого дослідження.

Враховуючи вище наведене **метою дослідження** є виявлення загроз, які несе з собою електронна форма подання звітності підприємств і пошук пропозицій щодо їх усунення в умовах конфліктного інформаційно-комунікаційного середовища та глобальної економічної нестабільності.

Виклад основного матеріалу. Складання звітності підприємств є завершальним етапом облікового процесу підприємства, яка має відповідати вимогам Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», а також НП(С)БО та іншим нормативно-правовим актам, що регламентують питання формування звітності підприємства. Подання звітності підприємства певної форми здійснюється до різних органів влади (рисунок 1). Крім того, вже найближчим часом до системи приєднаються й інші державні органи (установи, організації).

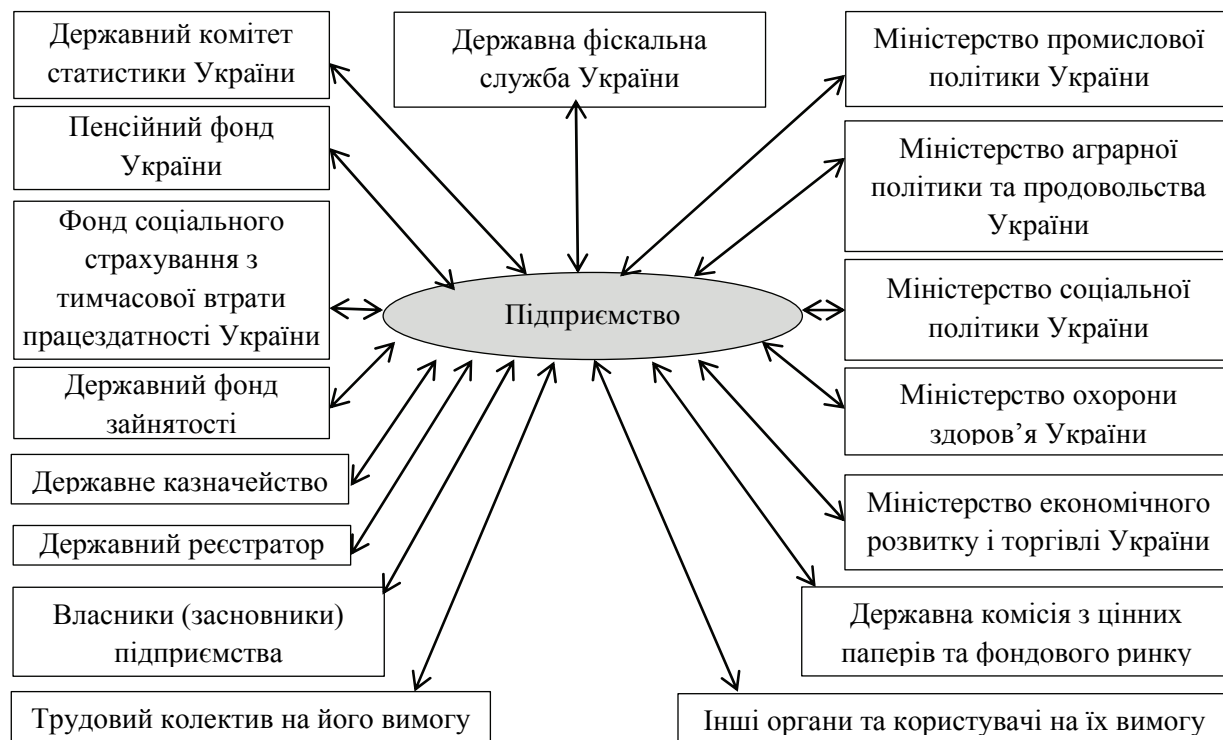


Рисунок 1 – Система надання звітності в Україні

У зв'язку із зростанням кількості звітних документів, органів контролю та часу на підготовку кожного звіту питання автоматизованої підготовки та електронного його подання є дійсно актуальним. Зараз в Україні з метою спрощення процедури подання та подальшої обробки звітності державними органами робляться спроби запровадити за єдиним уніфікованим стандартом програму створення і функціонування автоматизованої системи «Єдине вікно подання електронної звітності». Передбачається подання звітності в режимі он-лайн. Це дасть можливість знизити витрати органам державного управління на підготовку, обробку і зберігання інформації в процесі адміністрування податків, зборів і страхових внесків:

1) при введенні нових звітних форм телекомунікаційними каналами зв'язку своєчасно забезпечується оновлення програмного забезпечення суб'єкта господарювання (у разі зміни форм декларацій, інших документів, які є підставою для нарахування і сплати податків та зборів);

2) гарантується конфіденційність отриманої від суб'єктів господарювання інформації;

3) оперативна перевірка отриманої звітності на наявність арифметичних помилок та описок. Суттєво скорочується термін проведення перевірки щодо правомірності заявлених до відшкодування сум ПДВ та забезпечення своєчасного їх відшкодування платнику податку;

4) підтверджується доставка звітності (контролюючий орган надсилає квитанцію про отримання звітності каналами телекомунікаційного зв'язку);

5) звільняє від дублювання на паперових носіях та зберігання паперових копій звітності, надісланої до контролюючих органів електронною поштою через мережу Інтернет із застосуванням посиленних сертифікатів ключів електронного цифрового підпису.

Суб'єктам господарювання (бухгалтерам) електронна система звітності зекономить їх робочий час і кошти на:

1) обробку документів – програмне забезпечення дозволяє здійснювати камеральну перевірку (автоматично обчислювати об'єкт оподаткування та / або суму податкового зобов'язання, узгоджувати та контролювати додатки до звітності (перевірку структури звітності), що дозволяє уникнути помилок та застосування фінансових санкцій за порушення правил заповнення звітності;

2) придбання бланків документів (немає необхідності відвідувати територіальні органи влади, купувати бланки звітності при кожному оновленню звітних форм. Засобами телекомунікаційного зв'язку це відбувається автоматично);

3) подання звітності до контролюючого інспектора (зникає необхідність у витрачанні часу у чергах до інспектора або вікна приймання звітності, оскільки достатньо її лише сформувати в електронному вигляді, наприклад у власній квартирі за допомогою спеціальних програм та передати через мережу Інтернет на електронну скриньку контролюючого органу. Звітність може надсилатись як у робочі часи, так і після 18-ї години, у вихідні та святкові). До того ж, відсутність безпосереднього спілкування з інспектором звільняє від тиску щодо безпідставного збільшення податкового навантаження з метою виконання планів по інспекціях.

Для вирішення цього завдання на Україні використовується програмний комплекс «Бест звіт плюс» компанії «Інтелект-Сервіс».

Найбільшу активність в електронному звітуванні виявляє Державна фіскальна служба України. Так, Податковим кодексом України окрім двох старих варіантів подання звітності ((1) особисто платником податків або уповноваженою на це особою, (2) надсилається поштою з повідомленням про вручення та з описом вкладення) запропоновано подання звітності засобами електронного зв'язку в електронній формі з дотриманням умови щодо реєстрації електронного підпису підзвітних осіб. Підприємець самостійно обирає один із варіантів. У випадку, коли йдеться про платників податків, які належать до великих та середніх підприємств, то для них подання податкової звітності в електронному вигляді є обов'язковим.

Перш ніж розпочати процес подання податкового облікового процесу суб'єкт господарювання повинен укласти з територіальними органами Державної фіскальної служби Договір «Про визнання електронних документів». Це можна зробити в електронній формі на офіційному сайті Державної фіскальної служби [3]. Договір підписують використовуючи електронний цифровий підпис, який отримують в Акредитованому центрі сертифікації ключів Інформаційно-довідкового департаменту Державної фіскальної служби України. Далі на офіційному веб-порталі державного контролюючого органу отримують спеціалізоване програмне забезпечення. Перш ніж розпочати роботу із встановлення та користування програмним забезпеченням, слід уважно ознайомитися з Інструкцією із встановлення програмного забезпечення та Порядком роботи з ним. За допомогою цього програмного забезпечення створюються документи в законодавчо-визначеному форматі. Наприклад формат (стандарт) податкового електронного документа діє на основі специфікації eXtensible Markup Language (XML). Далі, за допомогою сервісу «Електронний кабінет платника податків» (персональне автоматизоване робоче місце платника, працювати в якому він може без використання спеціально встановленого клієнтського застосування) підприємець готує, заповнює та надсилає податкову звітність в електронному вигляді, а також переглядає дані про стан розрахунків з бюджетом (картки особових рахунків). Платник одразу бачить, як показники звітності вплинули на стан його розрахунків з бюджетом. На кожен прийнятий пакет документів видається одна квитанція про прийняття декларації. Надалі можливості електронного кабінету розширюватимуться. Так, наприклад, платники зможуть переглядати документи, видані фіскальними органами, формувати та заповнювати платіжні документи щодо сплати податків, розраховувати пеню, подавати заяви на реєстрацію платником окремих податків, отримувати консультаційні послуги тощо.

Отже, електронний кабінет має бути захищеним, персоналізованим та безпечним електронним сервісом, який надає безконтактні способи взаємодії платників податків та Державної фіскальної служби України з використанням сучасних інформаційно-комунікаційних технологій.

Світовий банк та Міжнародна фінансова корпорація, які формують рейтинг «Doing Business», відзначають, що введення електронних процедур призвело до спрощення механізмів сплати податків в Україні. В 2014 році українська економіка за легкістю ведення бізнесу піднялась на 16 позицій і зайняла 96 місце між Філіппінами та Домініканською республікою й Багамськими островами. В 2013

році Україна посідала 112 позицію, а в 2012 – 137 місце серед 189 країн світу. До першої десятки рейтингу «Doing Business» входять Сінгапур (лідер дев'ятий рік поспіль), Нова Зеландія, Гонконг, Данія, Південна Корея, Норвегія, США, Великобританія, Фінляндія та Австралія. Польща отримала у цього річного рейтингу 32-е місце, Болгарія - 38-е, Румунія - 48-е, Білорусь - 57-е, Росія - 62-е, Молдова - 63-е [Doing Business].

Цей рейтинг більше вказує на лобювання світового досвіду запровадження електронної податкової звітності. Рекламуються переваги та ефективність даного виду удосконалення адміністрування податків та підвищення ефективності роботи всієї податкової системи. Так, у Франції була встановлена спеціальна пільга - чітко визначена сума, на яку зменшується податкове зобов'язання платника податків за умови подання податкової звітності в електронному форматі. Вперше подання електронної звітності було запроваджено в азійських державах через законодавче закріплення положення про обов'язковість подачі податкової звітності в електронному вигляді [Рубан].

Державні органи вказують на зручність електронного звітування, проте необхідно враховувати й проблеми, які можуть виникнути під час подання звітів та очевидні фінансові наслідки їх. Для їх усунення на законодавчому рівні в Україні вже прийняті: Закон України «Про захист інформації в автоматизованих системах», Закон України «Про захист персональних даних», Закон України «Про державну таємницю», Закон України «Про основи національної безпеки України», Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо захисту населення та інформаційного простору від негативного впливу» та інші. Президент Петро Порошенко підписав указ про створення Національної ради з питань антикорупційної політики як консультативно-дорадчого органу при президентові. Проте, незважаючи на цю базу, проблема залишається повністю не вирішеною. Необхідно враховувати:

1. Шахрайство з персональними даними. Співробітниця комерційного банку у Волгограді, скориставшись службовим становищем, передала подільникам персональні дані клієнтів банку, в якому працювала. За допомогою цих даних шахраї переводили гроші з рахунків клієнтів. Згодом гроші переводилися в готівку в банкоматах міста. Ще, наприкінці листопада 2014 року було зламану внутрішню мережу Поштової служби США. Є ймовірність, що зловмисники отримали доступ до персональних даних 500 тис її співробітників. Фахівці американської компанії FireEye повідомили про напад хакерів на гаджети, що працюють під управлінням iOS, включаючи iPhone і iPad. Уразливість дозволяє провести так звану «атаку по масці» (Masque Attack). Зловмисники можуть створити додаток, що має той же ідентифікатор, що і оригінальна програма, завантажена користувачем з App Store. Потрапивши на пристрій, «двійник» посідає місце оригіналу і отримує доступ до всіх його можливостей, включаючи доступ до такої особистої інформації користувача як доступ до номерів банківських карт, паролів від сайтів, сторінок в соціальних мережах і ящиків електронної пошти та інше. У березні 2014 року було зламану систему електронного соцзахисту американського штату Юта. Хакери отримали конфіденційну інформацію більше тисячі громадян, які отримують соціальні виплати за допомогою UCard – електронної соціальної карти. Несанкціонований доступ до даних був зроблений через комп'ютери компанії JP Morgan Chase, підрядника Департаменту праці та соцзахисту США, що займається поставками соцкарт. Атака велася з 17 липня по 17 вересня 2013, однак її наслідки були виявлені не відразу, а компанія деякий час приховувала факт злому. За останні два роки в тому ж штаті Юта таке великомасштабне розкрадання даних трапляється вже вдруге. Перше відбулося в квітні 2012 року, коли зловмисники проникли в систему електронних медичних карт місцевого департаменту охорони здоров'я. Тоді від злому даних постраждали більше 700 тис. громадян

2. Порушення права на приватне життя. У зв'язку з переходом уряду на нові законодавчі норми Євросоюзу ведення бізнесу он-лайн потребує **забезпечення ефективного підтвердження особи підприємців в Інтернеті для укладання угод з іноземними партнерами через глобальну мережу, не покидаючи своїх країн.** Граф Еррол, незалежний представник Палати лордів, на урядовій конференції заявив, що методи ефективного підтвердження особи людини он-лайн не повинні бути «стеженням за кожним його кроком». Взаємна довіра і захист приватного життя, за словами представника Палати лордів, повинні бачитися ключовими факторами в побудові ідентифікаційної схеми [].

3. Зломи баз даних. Фахівець з інформаційної безпеки Б.Босхерт опублікував інструкцію по злому бази даних WhatsApp з історією листування. За допомогою встановлених сторонніх додатків злочинці отримали доступ до листування користувача і вилученню у фоновому режимі даних з файлу WhatsApp. Зараз цією програмою користуються понад 450 млн. Чоловік у всьому світі. Наприкінці

лютого 2014 програму придбала Facebook за рекордну суму – 19 млрд. доларів. Тільки за цей рік кількість хакерських атак на системи інформаційного захисту великих підприємств зросла в два рази. У світі на фірми здійснюється 117330 нападів хакерів на день. Про це йдеться в доповіді, підготовленій на підставі опитування 9800 IT-служб компаній у 150 країнах. Перш за все, хакерів цікавлять торгово-економічні стратегії підприємств, їх інтелектуальна власність і клієнтська база. Середні і малі фірми менше потрапляли в поле зору злочинців. Що стосується державних баз. Ще, наприклад, фахівцями компанії Symantec виявлено вірус-програма-невидимка для шпигунства під назвою Regis. Жертвами стали урядові об'єкти, оператори інфраструктури, різні організації, пов'язані з авіацією і енергетикою, науково-дослідні інститути, підприємства малого бізнесу і приватні особи починаючи з 2008 року. Вірус націлений на збір даних про об'єкти, що знаходяться головним чином в Росії (28 відсотків від числа всіх зареєстрованих інцидентів) та Саудівської Аравії (24 відсотки).

4. Негативний вплив на мислення і свідомість людини. Електронна уніфікація в глобальну електронну націю викликає певну деградацію мислення, легкокерованого набором примітивно-тварин рефлексів.

5. Недосконалість програмного забезпечення щодо подання електронної звітності. Сучасне програмне забезпечення не відповідає вимогам інформаційно-комунікаційного середовища. Деякі його недоліки окреслені в таблиці 1.

Таблиця 1 – Недоліки електронної форми подання звітності

№ п/п	Недоліки електронної форми подання звітності
1	Орган податкової фіскальної служби не має змоги з'ясувати чи подає звіт безпосередньо платник (або уповноважена на це особа) чи інша особа, яка виконує ці функції за платника і не оформлена офіційно на підприємстві. Існує ймовірність виплати заробітної плати такому працівнику
2	Програмне забезпечення OPZ, в якому формується податкова та фінансова звітність, не дає можливості формувати новий звітний та/або уточнюючий документ щодо окремих звітних форм. Тому у випадку здійснення камеральних перевірок податкової та фінансової звітності та при порівнянні показників між звітними формами органами державної фіскальної служби, виникає ситуація, коли платнику необхідно надавати пояснення щодо виявлених розбіжностей, які він, практично не може виправити електронною звітністю
3	Втрачається можливість тиску на платника щодо відображення «необхідних» податкових зобов'язань у декларації (наприклад, якщо платник відображує від'ємний об'єкт оподаткування при обчисленні податку на прибуток така звітність може бути не прийнятою інспектором, на жаль такі факти відомі)
4	Втрачається можливість забезпечення надходжень до бюджету в результаті здійснених переоплат, або завищення податкових зобов'язань платником на «прохання» інспектора
5	Необхідність постійного поновлення програмного забезпечення та приведення його у відповідність до змін законодавства
6	Втрачається можливість нараховувати фінансові санкції за заниження податкового зобов'язання внаслідок арифметичних помилок

5. Нemoжливiсть працювати електронному уряд у воєнний час. Система електронного урядування працює тільки в мирний час якщо: буде електрика від розірваної на шматки ЕС; не буде крижаного дощу; не зламається охолодження серверів; не згорять в черговій пожежі оптико-волоконні кабелі; снаряд не попаде в головний офіс; ніде не трапиться ядерного вибуху з електромагнітної спалахом; не скинуть графітний снаряд на електропідстанцію; іонний вітер від електромагнітної активності сонця або елементарний грозовий заряд не призведе до збою в електронних системах; пластикова карта-паспорт не трісне в мороз, що не згорить поруч з мікрохвильовою піччю або не розплавиться при катастрофі чергового боїнга або не ковтне банкомат через десятки секунд після транзакції, зробивши жебраком будь-кого миттю. Якщо, якщо, якщо ... Все наше життя і надії будуть поставлені в рабську залежність від електронних посередників, що торгують доступом до цих «якщо». Особливо після нещодавнього пропозиції асоціації банків здійснювати всі виплати заробітної плати тільки електронними грошима на карти.

Висновки. З метою подолання наявних загроз необхідно реалізувати наступні заходи:

1. Повинні бути створені власні альтернативні системи зберігання інформації, причому вони не обов'язково повинні бути інтегровані в міжнародні.

2. Держава повинна забезпечити безкоштовне приймання державної звітності в т.ч. і безоплатне розповсюдження спеціалізованого програмного забезпечення.

3. Право суб'єкта господарювання обирати спосіб подання звітності має бути закріплене в всіх внутрішніх нормативних документах.

4. При поданні звітності в електронному вигляді суб'єкту господарювання має бути гарантовано збереження конфіденційності поданої звітної інформації.

5. Подання звітності в електронному вигляді не повинно здійснюватися тільки через посередника.

6. Постійно здійснювати удосконалення програмного забезпечення задля усунення недоліків роботи з ним суб'єкту господарювання та захисту від несанкціонованого доступу хакерів.

7. Для впровадження та забезпечення інтегрованості сервісів електронної ідентифікації в різних країнах, повинна створитись розумна законодавча база, яка не буде обмежувати свободу особистості підприємців.

Таким чином, електронна звітність значно полегшує роботу бухгалтерів, а також держслужбовців, проте не можна забувати про ті загрози які несе з собою глобальне комунікаційне середовище, а також обмеження прав і свобод громадян на приватне життя. Необхідно залишати можливість альтернативного обліку і подання звітності для громадян. В умовах створення гуманного навколишнього світу кожен сам повинен вибрати, що для нього краще, а не за нього це робити.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Влашук М. Уся влада – в одному «вікні» / Влашук М. // Вісник Міністерства доходів і зборів України. – 2013. №33 – С. 44-46.

2. В палате лордов начинают что-то подозревать / ОИВТ // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.onua.od.ua/?p=3322>

3. Клімушин П.С Електронне урядування в інформаційному суспільстві / Клімушин П.С., Серенок А.О. – 2010 – С.18-27.

4. Очеретко Л.М. Проблеми впровадження електронної звітності підприємств / Л.М. Очеретко, А.С. Козицький // Економічний простір. – 2010. – №38. – С.126–132.

5. Плисенко А. Подання звітності в електронному вигляді / Плисенко А. // Вісник Міністерства доходів і зборів України. – 2013. №36 – С. 42-43

6. Сльозко Т.М. Основні проблеми бухгалтерського обліку та звітності / Т.М. Сльозко // Фінанси України. – 2011. – №3.

7. Doing Business: Оцінка бізнес регулювання / Група всесвітнього банку // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://russian.doingbusiness.org/>

REFERENCES

1. Vlaschuk M. All power – in one «window» / Vlaschuk M. // Bulletin of the Ministry of income and fees Ukraine. – 2013. №33 – P. 44-46. (Ukr)

2. In the House of Lords begin to suspect something / OYVT // [Electronic resource]. – Mode of access: <http://news.onua.od.ua/?p=3322> (Ru)

3. Klimushyn P.S Electronic Governance in the Information Society / Klimushyn P.S., Serenok A.O. – 2010 – P.18-27. (Ukr)

4. Ocheretko L.M. Problems of implementation of electronic reporting / L.M. Ocheretko, A.S. Kozitskiy // Economic space. – 2010. – №38. – P.126-132. (Ukr)

5. Plysenko A. Filing reports electronically / Plysenko A. // Bulletin of the Ministry of income and fees Ukraine. – 2013. №36 – P. 42-43. (Ukr)

6. Slozko T.N. The main problems of accounting and reporting / T.N. Slozko // Finance of Ukraine. – 2011. – №3. (Ukr)

7. Doing Business: Evaluation of business regulation / World Bank Group // [Electronic resource]. – Mode of access: <http://russian.doingbusiness.org/>

РЕФЕРАТ

Карлова І.О. Електронна звітність та «законні» її користувачі в умовах сучасного інформаційно-комунікаційного середовища / І.О. Карлова, О.І. Поліщук // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті визначено переваги та недоліки електронного способу подання звітності з окремим виділенням, на прикладі інших держав, можливого витоку інформації з інформаційних баз даних, які формуються контролюючими органами в умовах глобального інформаційно-комунікаційного середовища.

Об'єкт дослідження – звітність, що складають всі юридичні особи, створені відповідно до законодавства України, незалежно від їх організаційно-правових форм і форм власності, а також представництва іноземних суб'єктів господарської діяльності.

Мета роботи – виявлення загроз, які несе з собою електронна форма подання звітності підприємств і пошук пропозицій щодо їх усунення в умовах конфліктного інформаційно-комунікаційного середовища.

Електронна звітність значно полегшує роботу бухгалтерів, а також держслужбовців, проте не можна забувати про ті загрози які несе з собою глобальне комунікаційне середовище, а також обмеження прав і свобод громадян на приватне життя. Необхідно залишати можливість альтернативного обліку і подання звітності для громадян. Це буде трохи дорожче, але можливо. В умовах створення гуманного навколишнього світу кожен сам повинен вибрати, що для нього краще, а не за нього це робити. Навколишній світ може здивувати в будь-який момент.

Результати статті можуть бути використані для усунення можливих недоліків автоматизованого подання звітності в режимі он-лайн.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ОБЛІК, ЕЛЕКТРОННА ЗВІТНІСТЬ, ЦИФРОВИЙ ПІДПИС, ПОРЯДОК ПОДАННЯ ЗВІТНОСТІ, ЗАГРОЗИ ГЛОБАЛЬНОГО ІНФОРМАЦІЙНОГО СЕРЕДОВИЩА.

ABSTRACT

Karlova I.A., Polishchuk O.I. Electronic reporting and «legitimate» its users in today's information-communication environment. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

In the article the advantages and disadvantages of filing electronically with a separate release, the example of other countries, possible leakage of information from databases, which are formed by controlling bodies in global information and communication environment.

Object of study – statements that make up all legal entities established under the laws of Ukraine, regardless of their organizational and legal forms of ownership, as well as representative offices of foreign legal entities.

Purpose of the study – threats has bearing electronic form of reporting companies and search for proposals to address them in a conflict of information and communication environment.

Electronic reporting greatly facilitates the work of accountants and civil servants, but do not forget about the threats that come with being a global communication environment, and the rights and freedoms of citizens to privacy. You must leave the possibility of alternative accounting and reporting to the public. It will be a little more expensive, but possible. In terms of creating a humane world around that one must choose the best for him, not for him to do so. The world around us may be surprised at any moment.

The results of the article can be used to eliminate possible disadvantages of automated reporting on-line.

KEYWORDS: ACCOUNTING, ELECTRONIC REPORTING, DIGITAL SIGNATURE, THREATS OF GLOBAL INFORMATION ENVIRONMENT.

РЕФЕРАТ

Карлова И.А. Электронная отчетность и «законные» ее пользователи в условиях современного информационно-коммуникационной среды / И.А. Карлова, А.И. Полищук // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье приводятся преимущества и недостатки электронного способа предоставления отчетности с отдельным указанием, на примере других государств, возможной утечки информации из информационных баз данных, которые формируются контролирующими органами в условиях глобальной информационно-коммуникационной среды.

Объект исследования – отчетность, которую составляют все юридические лица, созданные в соответствии с законодательством Украины, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, а также представительства иностранных субъектов хозяйственной деятельности.

Цель работы – выявление угроз, которые несет с собой электронная форма предоставления отчетности предприятий и поиск предложений по их устранению в условиях конфликтной информационно-коммуникационной среды.

Электронная отчетность значительно облегчает работу бухгалтеров, а также госслужащих, однако нельзя забывать о тех угрозах, которые несет с собой глобальная коммуникационная среда, а также ограничение прав и свобод граждан на частную жизнь. Необходимо давать возможность альтернативного учета и предоставления отчетности для граждан. Это будет чуть дороже, но возможно. В условиях создания гуманного окружающего мира каждый сам должен выбрать, что для него лучше, а не за него это делать. Окружающий мир может удивить в любой момент.

Результаты статьи могут быть использованы для устранения возможных недостатков автоматизированного представления отчетности в режиме он-лайн.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: УЧЕТ, ЭЛЕКТРОННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ, ЦИФРОВАЯ ПОДПИСЬ, ПОРЯДОК ПОДАЧИ ОТЧЕТНОСТИ, УГРОЗЫ ГЛОБАЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СРЕДЫ.

АВТОРИ:

Карлова Ирина Олександрівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку та аудиту, e-mail: Irina_108@meta.ua, тел. +380985344242, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.424.

Поліщук Оксана Іванівна, Національний транспортний університет, студентка кафедри фінансів, обліку та аудиту, e-mail: kisunia2010@rambler.ru, тел. +380968491612, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.424.

AUTHOR:

Karlova Irina A., PhD, associate professor, National Transport University, associate professor of finance, accounting and auditing, e-mail: Irina_108@meta.ua, tel. +380985344242, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str.1, of. 424.

Polishchuk Oksana I., National Transport University, student of the department of finance, accounting and auditing, e-mail: kisunia2010@rambler.ru, tel. +380968491612, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str.1, of. 424.

АВТОРЫ:

Карлова Ирина Александровна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: Irina_108@meta.ua, тел. +380985344242, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.424.

Полищук Оксана Ивановна, Национальный транспортный университет, студентка кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: kisunia2010@rambler.ru, тел. +380968491612, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Ільчук В.П., доктор економічних наук, Національний технологічний університет, професор кафедри фінансів, Чернігів, Україна.

Бідняк М.Н., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, професор кафедри менеджменту та туризму, Київ, Україна.

REVIEWER:

Ilchuk V.P., Ph.D., Economics (Dr), professor, National University of Technology, professor, department of finance, Chernigov, Ukraine.

Bydnyak M.N., Ph.D., Engineering (Dr), professor, National Transport University, professor, department of management and tourism, Kyiv, Ukraine.

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОГО ЕКОНОМІЧНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ

Козак Л.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна
Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

Федорук О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL ECONOMIC COOPERATION IN SYSTEM OF NATIONAL FINANCIAL SECURITY

Kozak L.S., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), National Transport University, Kyiv, Ukraine
Fedoruk O.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СИСТЕМЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Козак Л.С., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Бондаренко Е.В., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет,
Киев, Украина

Федорук О.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку євроінтеграційного процесу відбуваються значні трансформації глобальної економічної системи, значно посилюється взаємозв'язок між країнами – членами ЄС, що проявляється в контексті циклічності світогосподарського розвитку, реалізується під впливом багатьох факторів та відповідає об'єктивним закономірностям і потребам сучасності. Глобалізаційні процеси, характерні для сучасного етапу розвитку світового господарства, мають всеохоплюючий характер, є наслідком дії нових тенденцій світового значення. Підґрунтям для глобалізаційних процесів стали глибинні перетворення, які відбувалися під впливом розвитку економічних та політичних взаємовідносин між країнами. В умовах посилення впливу глобалізаційних процесів на динаміку соціально-економічного зростання країн і структурні зрушення у світовій економіці, міжнародна конкурентоспроможність національної економічної системи значною мірою визначається її здатністю ефективно інтегрувати потенціал міжнародного співробітництва держави та приватного бізнесу, залучати іноземні й вітчизняні інвестиційні ресурси. Розвиток міжнародного співробітництва є одним із пріоритетних завдань зовнішньоекономічної політики України, зокрема, в контексті її інтеграції у систему світогосподарських зв'язків. Сьогодні проблеми розширення міжнародного економічного співробітництва України набувають особливої актуальності, що пов'язано з необхідністю коригування галузевої спеціалізації та географічної структури зовнішньої торгівлі через посилення конкуренції на світовому ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань розвитку міжнародного економічного співробітництва присвячено праці відомих вітчизняних і зарубіжних вчених, а саме: О. Білоруса, В. Будкіна, Дж. Даннінга, П. Кругмана, Д. Лук'яненка, Ю. Макогона, Н. Мікули, Дж. Мілля, А. Мокія, В. Новицького, Б. Оліна, Ю. Пахомова, М. Портера, А. Поручника, І. Пузанова, Д. Рікардо, А. Румянцева, П. Самуельсона, А. Сміта, О. Сохацької, Г. Спенсера, Я. Тінбергена, А. Філіпенка, Е. Хекшера, Г. Черніченка, В. Чужикова, О. Шниркова, М. Янковського та ін. Проте, незважаючи на значний обсяг накопичених у даній сфері знань, теоретична база для формування концептуальних основ розвитку міжнародного економічного співробітництва має все ще недостатній ступінь вивчення, багато положень праць дослідників носять суперечливий і дискусійний характер.

Постановка завдання. Метою дослідження є вивчення механізму міжнародного фінансового і технічного співробітництва України з державами та міжнародними організаціями як ефективного інструмента розвитку національної економіки, аналіз стратегічних напрямів співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями й залучення міжнародної технічної допомоги, визначення загальних принципів міжнародного економічного співробітництва України з Міжнародним банком

реконструкції та розвитку, Міжнародним валютним фондом, Європейським банком реконструкції та розвитку, Європейським інвестиційним банком, Північною екологічною фінансовою корпорацією, Чорноморським банком торгівлі та розвитку, аналіз передумов надання макрофінансової допомоги Європейського Союзу, обґрунтування необхідності розвитку міжнародного економічного співробітництва в системі національної фінансової безпеки як одного із пріоритетних завдань зовнішньоекономічної політики України.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах функціонування глобальної економічної системи постає необхідність якісних перетворень на рівні національної економіки, спрямованих на забезпечення конкурентоспроможності підприємств, стимулювання внутрішнього попиту та збільшення обсягів виробництва вітчизняної продукції, розширення і зміцнення економічних свобод та дерегуляцію економіки, модернізацію промисловості, створення сучасної інфраструктури агропромислового комплексу і соціальної інфраструктури на селі, досягнення енергетичної незалежності держави й ресурсозбереження, збільшення обсягу власного видобутку енергоносіїв, розвиток відновлюваних джерел енергії, диверсифікацію постачань енергоресурсів та впровадження енергоефективних технологій, модернізацію систем централізованого тепло-, водопостачання й водовідведення, створення умов для добросовісної і вільної конкуренції, захисту права власності.

Однією з важливих складових стратегічної мети України щодо входження до ЄС є інтеграція національної енергосистеми до європейської, що дасть змогу підвищити енергетичну безпеку країни, надійність і якість електропостачання, розширити її експортні й транзитні можливості [1]. Для розвитку експортного потенціалу енергетики необхідно забезпечити модернізацію та оновлення генеруючих потужностей, ліній електропередачі, запровадження прогресивних стандартів, високопродуктивних технологій, збільшення видобутку і виробництва власних енергоресурсів, а також збільшення обсягів енергії й енергопродуктів, видобутих з нетрадиційних і відновлюваних джерел енергії. Для підвищення конкурентоспроможності національної економіки необхідно створити умови для істотного зменшення енергоємності усіх її секторів за рахунок впровадження нових технологій, прогресивних стандартів, сучасних систем контролю, управління й обліку на всіх етапах виробництва, транспортування та споживання енергетичних продуктів, розвитку ринкового механізму стимулювання енергозбереження.

Для забезпечення щорічного зниження енергоємності валового внутрішнього продукту невідкладного вирішення потребують зокрема питання, пов'язані із запровадженням новітніх енергоефективних технологій та обладнання, заміною морально застарілого та фізично зношеного технологічного обладнання, зменшенням втрат енергоресурсів під час їх передачі та споживання. Для виконання зазначених завдань важливим є перехід національної економіки до «зеленої» моделі розвитку на засадах сталого виробництва і споживання, мінімізації впливу економічного зростання на деградацію навколишнього природного середовища та вичерпання природних ресурсів, запровадження політики сприяння «зеленому» зростанню, що базується на ефективному використанні матеріальних ресурсів, а також результатів наукових досліджень й екологічно орієнтованих інноваційних технологій, сприянні діяльності бізнесу у сфері ресурсоефективного та екологічно безпечного виробництва.

Загальнонаціональним пріоритетом є стимулювання розвитку аграрного сектора, який повинен стати рушійною силою розвитку національної економіки, надати імпульс інвестиційному, технологічному та соціальному піднесенню сільської місцевості. Для досягнення цієї мети необхідно забезпечити виконання комплексу заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності національного виробництва сільськогосподарської продукції та продовольства на внутрішньому й зовнішньому ринках; створити ефективну систему впровадження наукових розробок та інноваційних технологій в агропромислове виробництво, сформувати дієву інфраструктуру аграрного ринку, забезпечити розширений доступ безпосередніх виробників до організованих каналів збуту сільськогосподарської продукції; розробити ефективний механізм задоволення фінансових потреб розвитку сільськогосподарського виробництва, у тому числі сформувати систему кредитної кооперації, удосконалити систему іпотечного кредитування та страхування ризиків виробництва сільськогосподарської продукції; всебічно сприяти розвитку державно-приватного партнерства, підготовці висококваліфікованих фахівців для аграрного сектора економіки.

Сьогодні для активізації підприємницької діяльності необхідно забезпечити покращення умов ведення бізнесу, скорочення кількості контролюючих органів, розширення доступу суб'єктів малого підприємництва до джерел фінансування, розвиток інфраструктури підтримки малого бізнесу, особливо в сільській місцевості. Також реалізація природоохоронної політики потребує вжиття рішучих заходів з метою забезпечення покращення екологічної ситуації та підвищення рівня екологічної безпеки, досягнення безпечного для здоров'я людини стану навколишнього природного середовища, екологічно збалансованого природокористування, підвищення рівня суспільної

екологічної свідомості, удосконалення регіональної екологічної політики. Крім того, підвищення обороноздатності держави зумовлює необхідність здійснення масштабних заходів для запобігання поширенню тероризму, наркоторгівлі, незаконної торгівлі зброєю і ядерними матеріалами, торгівлі людьми, біозагроз, транснаціональної організованої злочинності, злочинів, пов'язаних з легалізацією (відмиванням) доходів, одержаних злочинним шляхом, нелегальної міграції робочої сили.

Варто зауважити, що для вирішення вищезазначених питань і забезпечення бажаних темпів економічного зростання та соціального розвитку необхідно скоординувати спільні зусилля з міжнародними фінансовими організаціями (МФО) й донорами міжнародної технічної допомоги для мобілізації ресурсів в обсягах, достатніх для отримання вагомих результатів. Залучення міжнародної технічної допомоги та співробітництво з МФО здійснюється за такими стратегічними напрямками: підвищення конкурентоспроможності національної економіки на інноваційних засадах; забезпечення рівних можливостей громадян, підвищення стандартів життя та добробуту населення, забезпечення верховенства права; підтримка структурних зрушень на основі розвитку високотехнологічних перспективних секторів економіки, переходу країни до «зеленої» моделі розвитку економіки і промисловості, стимулювання «зеленого» зростання; прискорення розвитку й модернізації інфраструктури національного ринку, транспортної системи на загальнодержавному рівні; сприяння збалансованому та гармонійному регіональному розвитку [2].

Міжнародне фінансове і технічне співробітництво з державами та міжнародними організаціями є потужним джерелом й ефективним інструментом розвитку національної економіки. Україна прагне ефективно використовувати весь потенціал такого співробітництва на основі взаєморозуміння і рівноправного партнерства, вироблення спільних підходів щодо пріоритетів співробітництва, спільної відповідальності та підзвітності за результати наданої допомоги, забезпечення її ефективного використання для розв'язання найактуальніших соціальних і економічних проблем [3]. Відповідно до зобов'язань держави-партнера, визначених у Паризькій декларації щодо підвищення ефективності зовнішньої допомоги від 2 березня 2005 р., до якої Україна приєдналася згідно з Указом Президента України від 19 квітня 2007 р. № 325, проводиться послідовна робота з визначення стратегічних засад співробітництва з МФО та донорами міжнародної технічної допомоги з метою узгодження надання міжнародної технічної допомоги та ресурсів МФО з урахуванням пріоритетів соціально-економічного розвитку, забезпечення провідної ролі даних ресурсів в розробленні та реалізації національних стратегій розвитку, концентрації ресурсів допомоги для виконання ключових завдань економічного розвитку.

В сучасних умовах співробітництво з міжнародними фінансовими організаціями є надійним та стабільним джерелом довгострокового фінансування пріоритетних проектів розвитку, дозволяє отримувати кредитні ресурси на вигідних умовах для розвитку стратегічно важливих секторів економіки та ринкової інфраструктури, здійснення структурних реформ, фінансування державного бюджету й регулювання платіжного балансу, створює можливість доступу до кращої міжнародної практики, стандартів і професійної експертизи проектів [4]. Надання донорами міжнародної технічної допомоги на безоплатній і безповоротній основі сприяє економічному й соціальному розвитку в різних сферах життєдіяльності держави та суспільства, зокрема шляхом підвищення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, надання консультативної підтримки стосовно удосконалення законодавства з урахуванням кращого світового досвіду, впровадження міжнародних стандартів, постачання сучасного обладнання, розвитку людського капіталу та стимулювання створення додаткових робочих місць. Розвиток міжнародного співробітництва спрямований на забезпечення досягнення позитивних структурних зрушень в економіці України на основі підвищення її конкурентоспроможності, посилення ролі інноваційної моделі розвитку, технологічного та інноваційного оновлення, поглиблення європейської інтегрованості національної економіки, досягнення європейських стандартів життя населення.

Співробітництво з міжнародними фінансовими організаціями та державами – донорами міжнародної технічної допомоги здійснюється за такими загальними принципами: відповідність допомоги стратегічним напрямам і завданням, визначеним в програмних документах Президента України та Кабінету Міністрів України; мобілізація й спрямування ресурсів для вирішення першочергових завдань; використання автоматизованої бази даних для обліку та моніторингу проектів соціально-економічного розвитку України, що підтримуються МФО, і проектів міжнародної технічної допомоги, проведення разом з відповідними донорами, бенефіціарами та реципієнтами таких проектів перегляду проектних портфелів МФО та міжнародної технічної допомоги на регулярній основі; чітка координація діяльності донорів міжнародної технічної допомоги та МФО у процесі планування проектів з метою уникнення їх дублювання, забезпечення більш раціонального використання залучених ресурсів; удосконалення проектного планування шляхом участі бенефіціарів на етапі розроблення

проектної документації; спільне проведення моніторингу й обмін інформацією про результати реалізації проектів; підвищення ефективності та прозорості використання міжнародної технічної допомоги і ресурсів МФО; стимулювання участі вітчизняних виробників та постачальників товарів, робіт і послуг у підготовці й реалізації спільних з МФО проектів, залучення вітчизняних підприємств, установ та організацій до реалізації проектів міжнародної технічної допомоги [5].

Слід зазначити, що Україна протягом багатьох років активно співпрацює з міжнародними фінансовими організаціями, діяльність яких спрямована на сприяння в реалізації інфраструктурних, інституційних і системних проектів у різних країнах світу шляхом довгострокового кредитування та надання консультацій. Міжнародне співробітництво в дорожньо-транспортній галузі спрямоване не лише на залучення інвестицій, але й на обмін досвідом, ознайомлення із кращими світовими практиками та підходами до управління дорожньо-транспортним господарством, на участь України у роботі міжнародних організацій для вирішення глобальних питань, які стосуються міжнародних автомобільних сполучень, безпеки руху, застосування прогресивних технологій у дорожньому будівництві й транспортній галузі. Така діяльність свідчить про активну позицію України, її бажання інтегруватися до міжнародних транспортних коридорів та можливість брати участь у міжнародному економічному співробітництві.

З метою залучення додаткового фінансування на прийнятних умовах Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) постійно проводить консультації з представниками МФО, банківських установ, іноземних інвесторів та інших фінансових інституцій. Саме МФО, незважаючи на фінансово-економічну кризу і значне падіння кредитного рейтингу України, продовжують підтримувати реалізацію великих інфраструктурних проектів в Україні, зокрема у дорожній галузі. Укравтодор є єдиним органом центральної виконавчої влади в Україні, який має значний за обсягом проектний портфель із МФО. Враховуючи той факт, що вартість довгострокового користування кредитними ресурсами МФО є найнижчою у порівнянні з пропозиціями інших фінансових інституцій, а підготовка та реалізація проектів є досить ефективною, прозорою й передбачуваною, наразі співпраця з МФО залишається одним із найбільш пріоритетних напрямів співробітництва з іноземними партнерами. Зокрема, з 2000 р. за рахунок коштів МФО та бюджетного фінансування здійснюється ремонт і реконструкція автомобільних доріг України, де така робота супроводжується незалежними професійними інженерами зі світовим досвідом, а роботи ведуться провідними будівельними компаніями, як вітчизняними, так і зарубіжними. До основних МФО, з якими співпрацює Укравтодор, відносяться Європейський банк реконструкції та розвитку (4 проекти), Європейський інвестиційний банк (2 проекти), а також Світовий банк (2 проекти). Четвертий спільний проект з ЄБРР «Проект покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на під'їздах до м. Київ (пан'європейські коридори)» знаходиться на активній стадії реалізації; мета проекту – приведення до європейського рівня транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на основних підходах до міста Києва; термін реалізації проекту – 2010–2016 роки; загальна вартість проекту – 1 150 000 000 євро; фінансування з Державного бюджету України – 250 млн євро; загальна протяжність ділянок доріг – орієнтовно 400 км. Проект передбачає капітальний ремонт та реконструкцію низки автомобільних доріг на підходах до міста Києва, включаючи близько 138 км автомобільної дороги М-06 Київ – Чоп на ділянці Житомир – Київ.

Сьогодні Україна співпрацює зокрема з такими міжнародними фінансовими організаціями [6]:

1. Міжнародний банк реконструкції та розвитку. У вересні 1992 р. Україна стала членом МБРР та інших організацій Групи Світового банку відповідно до Закону України «Про вступ України до Міжнародного валютного фонду, Міжнародного банку реконструкції та розвитку, Міжнародної фінансової корпорації, Міжнародної асоціації розвитку та Багатостороннього агентства по гарантіях інвестицій». Співробітництво з МБРР здійснюється на основі прийнятої у лютому 2012 р. нової Стратегії партнерства з Україною на 2012–2016 рр. Ця Стратегія спрямована на допомогу Уряду у реалізації програми економічних реформ та інтеграції з ЄС. Кредитна програма на перші два роки (2013–2014 рр.) передбачає надання кредитів по 500 млн дол. США щороку у формі інвестиційних позик. Банк планує надавати інвестиційні позики в сектори з позитивним досвідом співробітництва, серед яких будівництво доріг, енергетична і соціальна сфера. У 2015–2016 фінансових роках передбачена можливість фінансування інвестиційних проектів в таких сферах: транспорт, енергоефективність, комунальні послуги, охорона здоров'я. Стратегією партнерства також передбачена можливість надання Україні програмних позик на фінансування державного бюджету (підтримка політики розвитку). За роки співробітництва МБРР затвердив для України 47 позик загальним обсягом 7,5 млрд дол. США, з яких станом на 1 січня 2014 р. Україна отримала 5,8 млрд дол. США. Спільно з МБРР проводиться робота щодо підготовки нових інвестиційних проектів, що передбачатиме залучення інвестицій в обсязі 1,7 млрд дол. США. Зокрема, готуються два проекти у

комунальному секторі обсягом до 732 млн дол. США. У 2014 р. портфель проектів МБРР в Україні складається із 12 інвестиційних проектів, сума позик за якими складає близько 3,24 млрд дол. США.

2. Міжнародний валютний фонд. Україна є членом МВФ з 3 вересня 1992 р. Початковий етап співпраці з Фондом включав консультації та технічну допомогу щодо створення власної грошово-кредитної системи [7]. Співпраця України з МВФ на рівні реалізації спільних програм економічного розвитку в Україні розпочалася в жовтні 1994 р. У співробітництві України з МВФ в межах кредитних програм можна виділити декілька етапів. Перший етап (1994–1995 рр.): у цей період Україні було надано фінансову допомогу у вигляді системної трансформаційної позики на суму 498,7 млн СПЗ (763,1 млн дол. США) для підтримки платіжного балансу. Другий етап (1995–1998 рр.): Україна отримала від МВФ кредити на загальну суму 1318,2 млн СПЗ (1935 млн дол. США) за трьома річними програмами «Стенд-бай»; головною метою цих кредитів була підтримка курсу національної валюти і фінансування дефіциту платіжного балансу України. Третій етап (1998–2002 рр.): впровадження Програми розширеного фінансування (EFF – Extended Fund Facility), яка передбачає надання Україні кредиту на загальну суму 2,6 млрд дол. США; у рамках Програми EFF Україна отримала 1193,0 млн СПЗ (1591,0 млн дол. США), які були спрямовані на поповнення валютних резервів Національного банку України. Четвертий етап (2002–2008 рр.): наприкінці 2002 р. Кабінет Міністрів України серед прийнятних форм подальшого співробітництва України з МВФ на безкредитній основі обрав програму «Попереджувальний стенд-бай», яка була затверджена 29 березня 2004 р.; у період з 2005 по 2008 рр. співробітництво України з МВФ було сконцентровано у сфері технічної допомоги. П'ятий етап (2008–2013 рр.): в 2008 р. в рамках програми «Стенд-бай» Україна отримала три транші загальним обсягом 7 млрд СПЗ (10,6 млрд дол. США); 2010 р. Україна ухвалила нову спільну з МВФ програму «Стенд-бай» на загальну суму 10 млрд СПЗ (15,1 млрд дол. США) строком на 2,5 роки. В квітні 2014 р. МВФ прийняв дворічну програму співпраці з Україною загальним обсягом 17 млрд дол. США; перший кредитний транш Україні надано в травні 2014 р. – 3,2 млрд дол. США, – гроші було спрямовано на поповнення резервів НБУ; в серпні 2014 р. Рада директорів Фонду на своєму засіданні схвалила звіт про виконання програми економічних реформ в країні та прийняла рішення виділити Україні другий транш кредитної програми «Стенд-бай» в обсязі 1,39 млрд дол. США, не переглядаючи при цьому загального обсягу фінансування.

3. Європейський банк реконструкції та розвитку. Відповідно до Указу Президента України «Про членство України в Європейському банку реконструкції та розвитку» від 14 липня 1992 р. в серпні 1992 р. Україна підписала статутні документи ЄБРР, прийняла відповідні умови й обов'язки члена цієї міжнародної фінансової інституції, завдяки чому набула статусу країни – члена ЄБРР [8]. На сьогодні ЄБРР залишається одним із провідних інвесторів в національну економіку, надає значну підтримку економічним реформам в країні. Станом на 1 січня 2014 р. портфель ЄБРР в Україні нараховує 337 проектів із загальним обсягом фінансування більше 8,7 млрд євро. За період співпраці з ЄБРР (1993–2014 рр.) в державному секторі економіки України за проектами, кредитні кошти за якими залучені державою або під державні гарантії, укладено угод на загальну суму 674,94 млн дол. США та 1487,35 млн євро (в рамках 23 проектів). Галузева структура кредитного портфеля проектів ЄБРР в державному секторі економіки така: 50 % всього портфеля кредитів спрямовано на фінансування проектів розвитку транспортної інфраструктури, 39 % – енергетичної сфери, 8 % – фінансової сфери, 2 % – зв'язку та 1 % – муніципалітетів. В 2014 р. проектний портфель ЄБРР в Україні у державному секторі складається із 12 проектів на суму близько 2,14 млрд євро (рис. 1).

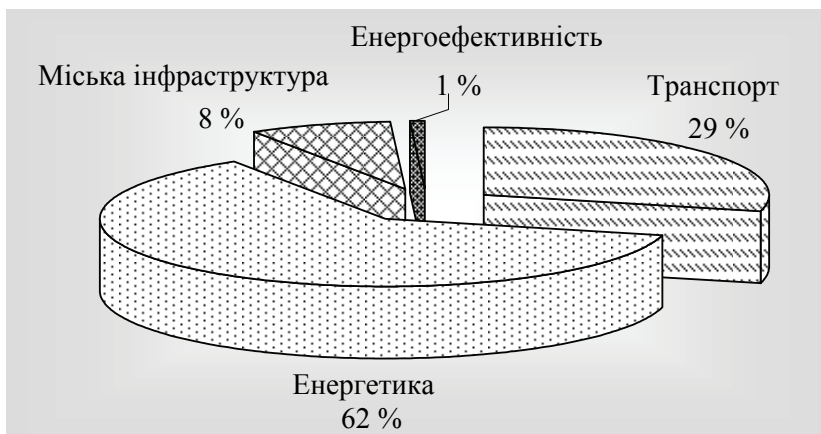


Рисунок 1 – Структура проектного портфеля Європейського банку реконструкції та розвитку в 2014 році

ЄБРР також підтримує проекти, пов'язані з виробництвом харчових продуктів, нафтовою і газовою промисловістю, транспортом, телекомунікаціями, сферою фінансів, наданням послуг в сільському господарстві, а також проекти комунальної інфраструктури. Крім того, Україна та ЄБРР розпочали реалізацію спільних проектів щодо впровадження енергозберігаючих технологій в енергоємних галузях економіки [9]. Для України важливою є підтримка з боку ЄБРР проектів, які сприятимуть розвитку муніципальної інфраструктури міст України, охороні навколишнього середовища та розвитку транспортної інфраструктури. Сьогодні увагу ЄБРР зосереджено на енергетичній галузі, підвищенні енергоефективності в Україні через впровадження відповідних проектів енергозбереження та енергоефективності, ядерної безпеки та нових технологій вироблення електроенергії. ЄБРР активно займається модернізацією основної інфраструктури, включаючи транспорт і комунальні послуги. ЄБРР надає першочергове значення зростанню свого портфеля проектів в приватному секторі економіки шляхом збільшення обсягів фінансування малих і середніх підприємств, комерційних банків, інфраструктури, зокрема, в таких галузях, як енергетика та зв'язок.

4. Європейський інвестиційний банк. Кредитний портфель ЄІБ в Україні складається із шести інвестиційних проектів. Пріоритетними сферами кредитної діяльності ЄІБ в Україні є модернізація транспортної та енергетичної інфраструктури, підвищення рівня енергоефективності національної економіки, захист навколишнього середовища, реформування системи освіти, а також кредитна підтримка приватного ділового сектора України [10]. Модернізація транспортної інфраструктури є одним із пріоритетів діяльності ЄІБ в Україні. Відбір потенційних інвестиційних проектів у сфері транспортної інфраструктури проводиться ЄІБ та українською стороною відповідно до пріоритетів транспортного співробітництва між ЄС і країнами – учасниками ініціативи ЄС «Східне партнерство». Узгодження цих пріоритетів відбувається в рамках роботи Транспортної панелі «Східне партнерство». На сьогодні пріоритетними напрямками співпраці країн ЄС та країн – учасниць ініціативи ЄС «Східне партнерство» визначено залізничну й автомобільну транспортну інфраструктуру.

У сфері автомобільного транспорту співробітництво з ЄІБ здійснює Державне агентство автомобільних доріг України в рамках інвестиційного проекту «Європейські дороги України І» із залученням кредитних коштів на суму 200 млн євро. У 2012 р. започатковано наступний інвестиційний проект «Європейські дороги України ІІ» на загальну суму 450 млн євро. ЄІБ з Укравтодор також опрацьовують доцільність фінансування інвестицій в модернізацію системи безпеки дорожнього руху України. У сфері розвитку інфраструктури залізничного транспорту здійснюється інтенсивний діалог ЄІБ з Укрзалізницею. Предметом діалогу є відбір потенційних інвестиційних проектів у сфері електрифікації перспективних залізничних маршрутів колій. У цьому контексті за сприяння ЄІБ досягнуто домовленості про надання гранту Європейської Комісії в рамках Трастового фонду технічної допомоги ініціативи «Східне партнерство» для фінансування проведення техніко-економічного обґрунтування зазначених проектів. У сфері повітряного транспорту Правлінням ЄІБ схвалено надання кредиту Укравероуху у розмірі 56,8 млн євро для модернізації української інфраструктури управління авіарухом. У сфері муніципального транспорту ЄІБ провів відповідну оцінку та передав на затвердження українській стороні проект кредитної угоди на суму 152 млн євро на фінансування розширення Дніпропетровського метрополітену. Зазначений проект фінансується ЄІБ спільно з ЄБРР. В 2014 р. проектний портфель ЄІБ в Україні у державному секторі складається з 9 інвестиційних проектів на суму близько 1,46 млрд євро (рис. 2).

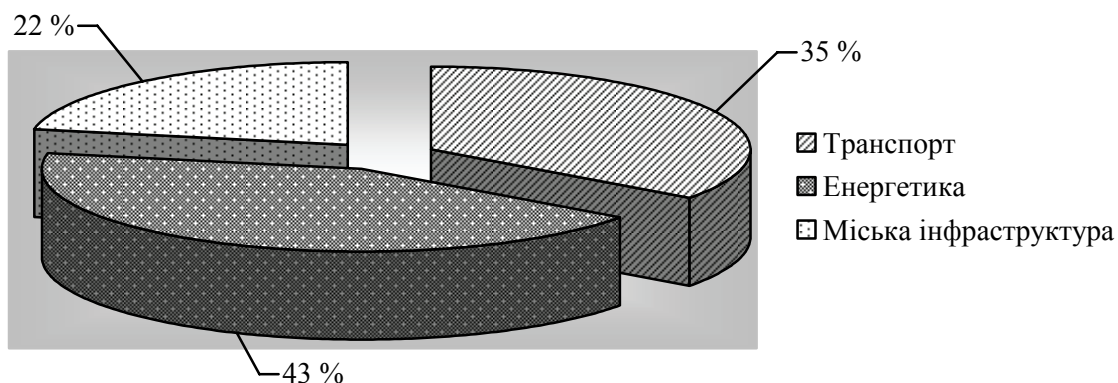


Рисунок 2 – Структура проектного портфеля Європейського інвестиційного банку в 2014 році

5. Північна екологічна фінансова корпорація (НЕФКО). НЕФКО фінансує екологічні проекти у країнах Центральної та Східної Європи, зокрема в Білорусі, Росії та Україні. Діяльність НЕФКО спрямована на реалізацію проектів, що покращують стан довкілля і є ефективними з точки зору витрат. Пріоритетні проекти для фінансування НЕФКО повинні бути спрямовані на зниження викидів парникових газів в атмосферу, покращення екологічного стану Балтійського моря, зменшення викидів токсичних забруднень [11]. З метою виконання основної функції, яка полягає у фінансуванні проектів, НЕФКО працює з різноманітними фінансовими джерелами. Найбільш значущими з них є Інвестиційний фонд, Північний фонд екологічного розвитку, Вуглецевий фонд регіону Балтійського моря, Вуглецевий фонд НЕФКО, Фонд виконання проектів захисту довкілля у гарячих точках Баренцевого Регіону. НЕФКО також управляє фондами від імені інших організацій, що забезпечують ресурсами екологічні проекти, включаючи Європейську Комісію та уряди країн Північного регіону. В Україні НЕФКО реалізовує дві програми – «Чисте Виробництво» та «Еко-ефективність». За цими програмами НЕФКО фінансує тільки модернізацію існуючих об'єктів. Джерелом повернення позик передбачаються кошти, отримані від економії, пов'язаної зі зменшенням споживання ресурсів.

6. Чорноморський банк торгівлі та розвитку. 17 червня 1997 р. Верховна Рада України ратифікувала Угоду про заснування ЧБТР. Частка України у статутному капіталі ЧБТР становить 13,5 %. Україна є одним з найбільших акціонерів ЧБТР. Діяльність ЧБТР в Україні спрямована на підтримку таких секторів економіки, як: енергетика, транспорт, суднобудування, машинобудування, банки, експортно-орієнтовані підприємства. З моменту заснування ЧБТР Україна сплатила до статутного капіталу Банку 43 011 019 СПЗ, що на сьогодні приблизно становить 51,9 млн євро, та отримала фінансування проектів на суму 313 126 377 євро, тобто на 1 євро, сплачений Україною, припадає приблизно 6,03 євро, отриманих для кредитування українських проектів державного і приватного сектора. Україна займає одне з перших місць серед країн – членів Банку за обсягами запозичень від ЧБТР. Станом на листопад 2013 р. Україна посідає третє місце після Росії та Туреччини за затвердженими Радою директорів ЧБТР проектами і такими, що реалізуються. На сьогодні ЧБТР фінансує 15 проектів за участю України із загальною сумою позики приблизно 157 млн євро та 60 млн дол. США. Кредити за зазначеними проектами залучаються без надання державних гарантій, їх реалізація не передбачає використання коштів державного та місцевого бюджетів.

В рамках співробітництва України з ЄС Рішеннями Європейського Парламенту і Ради Європейського Союзу від 12 липня 2002 р. № 2002/639/ЕС та від 7 липня 2010 р. № 646/2010/EU було схвалено надання Україні макрофінансової допомоги – кредитних ресурсів загальною сумою до 610 млн євро для підтримки стабільності фінансово-економічної системи країни. Допомога може бути надана чотирма траншами у сумі 100, 10, 250 та 250 млн євро. Строк погашення кредиту – 15 років. Інструментом надання макрофінансової допомоги ЄС є Меморандум про взаєморозуміння й Кредитна Угода між Україною та ЄС. Меморандумом визначено передумови виділення коштів, зокрема загальні умови – задовільне проведення заходів з реалізації майбутніх домовленостей, досягнутих між Україною та МВФ, а також позитивні результати оцінки ЄС успіхів щодо проведення структурних реформ. Залучення макрофінансової допомоги ЄС є актуальним питанням, перш за все, з огляду на прийнятну процентну ставку запозичення кредитних ресурсів. Крім того, залучення кредитних ресурсів Європейської Комісії є показником стабільності фінансово-бюджетної системи країни. Важливим аспектом отримання макрофінансової допомоги є також поглиблення фінансового співробітництва між Україною та Європейським Союзом. Закон України «Про ратифікацію Меморандуму про взаєморозуміння між Україною як позичальником та Європейським Союзом як кредитором і Кредитної угоди між Україною як позичальником, Національним банком України як агентом позичальника та Європейським Союзом як Кредитором щодо надання Україні макрофінансової допомоги Європейського Союзу у сумі до 610 мільйонів євро» було ратифіковано Верховною Радою України 4 березня 2014 р.

Міжнародна технічна допомога надається Україні на безоплатній та безповоротній основі країнами-донорами і міжнародними організаціями з 1992 р. практично в усіх сферах економіки й суспільного життя [12]. В рамках надання Україні міжнародної технічної допомоги співробітництво здійснюється з 15 країнами, Європейським Союзом і понад 20 міжнародними організаціями. Найбільшими донорами для України залишаються Сполучені Штати Америки та Європейський Союз, а також Канада, Німеччина, Швеція, Швейцарія, Японія, Туреччина, Данія, організації системи

ООН, Світовий банк, ЄБРР, ОЕСР. Основні організаційно-правові засади технічного співробітництва із країнами-донорами та міжнародними організаціями на сьогодні регулюються 21 рамковим міжнародним договором України й міжнародними договорами щодо впровадження програм співробітництва в різних сферах економіки. За всі роки співробітництва донорами виділено понад 9 млрд дол. США. З 1996 р. здійснено державну реєстрацію 3117 проектів технічної допомоги. На 1 жовтня 2014 р. впроваджується 347 проектів загальною контрактною вартістю понад 3,3 млрд дол. США. За даними посольств та представництв донорів, за підсумками 2013 р. фактично було виділено 478,69 млн дол. США. До основних напрямів надання технічної допомоги слід віднести такі: підвищення рівня ядерної та радіаційної безпеки; охорона навколишнього середовища; удосконалення регуляторної політики, поліпшення інвестиційного клімату, розвиток підприємництва й конкуренції на внутрішньому ринку; розвиток фінансового ринку та банківського сектора; розвиток сільськогосподарського сектора; охорона здоров'я і соціальний захист населення; розвиток освіти, науки, культури та туризму; модернізація муніципальної інфраструктури й транспорту; розвиток громадянського суспільства, місцевого самоврядування; забезпечення верховенства права; боротьба з корупцією; підтримка ЗМІ; регіональний розвиток.

Під час свого головування в Європейському Союзі, у 2009 р., влада Швеції запропонувала розпочати програму Східноєвропейського партнерства з енергоефективності та довкілля, фінансова підтримка якого буде надходити з Фонду. Рішення про заснування Фонду Східноєвропейського партнерства з енергоефективності та довкілля (Фонд Е5Р) прийнято 28 квітня 2009 р. спільно Європейським банком реконструкції та розвитку, Європейською Комісією, Європейським інвестиційним банком, Північним інвестиційним банком, Північною екологічною фінансовою корпорацією, Міжнародним банком реконструкції та розвитку, Міжнародною Фінансовою Корпорацією. Фонд Е5Р створено шляхом об'єднання внесків Вкладників для здійснення фінансової підтримки у вигляді грантів і технічної допомоги в реалізації проектів з підвищення енергоефективності та поліпшення екології, результатом яких має стати значне скорочення споживання електроенергії, зменшення викидів вуглекислого газу й інших парникових газів, в першу чергу, в Україні. Типовими проектами в цій сфері є проекти з теплопостачання, водопостачання та водовідведення, управління твердими відходами, енергоефективності в громадських і житлових будинках. Розпорядником Фонду Е5Р є ЄБРР, який надає адміністративну підтримку діяльності Фонду. На початок 2014 р. вкладниками Фонду є 12 країн та організацій, що висловили намір брати участь у Фонді з такими внесками: ЄК – 40 млн євро; Швеція – 24 млн євро; Україна – 10 млн євро; Данія – 5 млн євро; Естонія – 160 тис. євро; Латвія – 50 тис. євро; Литва – 28 тис. євро, Норвегія – 5 млн євро; США – 5,325 млн євро; Фінляндія – 2 млн євро; Польща – 915 тис. євро; Ісландія – 56 тис. євро. Станом на 1 березня 2014 р. вкладниками було оголошено про виділення 92,5 млн євро, з яких вже сплачено 89,2 млн євро.

Рішеннями Асамблеї Вкладників Фонду Е5Р було затверджено 1 грантовий та 15 інвестиційних енергоефективних проектів у сфері розвитку, відновлення і модернізації тепло- й водопостачання міста Миколаїв, Житомир, Рівне, Тернопіль, Львів, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Кам'янець-Подільський, Івано-Франківськ, Олександрія, Кривий Ріг, Вінниця, Полтава, Северодонецьк, Луганськ, Донецьк та Київ. Загальна оціночна вартість проектів складає 234,915 млн євро, з яких позики МФО – 146,29 млн євро, гранти технічної допомоги, що надаватимуться з коштів Фонду Е5Р – 51,01 млн євро. За результатами шести засідань Координаційної Групи Фонду Е5Р Українською стороною спільно з МФО було презентовано, а учасниками засідання заслухано та розглянуто ще ряд нових інвестиційних проектів в Луцьку, Кривому Розі, Києві, Старокостянтинові, Полтаві, Олександрії, Черкасах, Щолкіному, Вінницькій і Донецькій областях на загальну суму понад 277 млн євро (сума грантів – близько 65 млн євро). Реалізація таких проектів дозволить покращити якість надання послуг населенню з тепло- та водопостачання, значно підвищити рівень енергозбереження шляхом зменшення обсягів споживання енергоресурсів установами комунальної сфери, які утримуються за рахунок державного і місцевих бюджетів, сприятиме переходу на використання відновлювальних й альтернативних джерел енергії.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, в умовах подолання негативних наслідків світової фінансово-економічної кризи та необхідності відновлення економічного зростання співробітництво України з міжнародними

фінансовими організаціями спрямовується на залучення додаткових фінансових ресурсів для реформування національної економіки, реалізацію пріоритетних системних та інвестиційних проектів. У сучасній системі міжнародних відносин ресурси міжнародних фінансових організацій, за умови їх ефективного використання, є важливим джерелом забезпечення реалізації пріоритетних проектів і завдань соціального та економічного розвитку, інструментом інституційних перетворень й міжнародної інтеграції. З метою стимулювання економічного розвитку першочергову увагу слід приділити залученню інвестицій і впровадженню інновацій, прискореному розвитку виробництва продукції з високою часткою доданої вартості, впровадженню у виробництво новітніх технологій, оновленню виробничих потужностей та інфраструктури.

Варто зауважити, що результатом залучення міжнародної технічної допомоги й економічного співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями зокрема має стати розвиток інноваційного вітчизняного виробництва та збільшення у структурі національної економіки частки високотехнологічних виробництв; підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг, покращення умов для їх доступу на зовнішній ринок; збільшення обсягу експорту високотехнологічної продукції та технологій; покращення індексу диверсифікації експорту; збільшення кількості вітчизняних підприємств, які взяли участь й перемогли в міжнародних конкурсних торгах на виконання робіт і надання послуг у рамках спільних з МФО інвестиційних проектів; підвищення обсягу залучених сільськогосподарськими товаровиробниками кредитних ресурсів, рівня доходів і зайнятості сільського населення, конкурентоспроможності та якості сільськогосподарської продукції; підвищення рівня соціальної захищеності населення, якості надання соціальних послуг, енергоефективності й енергозбереження; удосконалення системи пенсійного забезпечення; підвищення рівня якості освіти; зростання частки профілактичної та первинної медичної допомоги в структурі послуг з охорони здоров'я; покращення діагностики, профілактики й лікування різноманітних захворювань; підвищення рівня правового захисту громадян і суб'єктів господарювання; гармонізація національного законодавства у сфері демократії, захисту прав людини та верховенства права з європейськими стандартами, включаючи забезпечення гендерної рівності.

Необхідною умовою для залучення достатніх обсягів ресурсів МФО та міжнародної технічної допомоги є послідовна реалізація визначеного Президентом України та Кабінетом Міністрів України курсу реформ в Україні, а також належна координація співробітництва з МФО та донорами міжнародної технічної допомоги, дотримання країнами-донорами зобов'язань керуватися стратегіями економічного розвитку і пріоритетами держав-партнерів, визначених у Паризькій декларації щодо підвищення ефективності зовнішньої допомоги, швидке реагування з боку донорів міжнародної технічної допомоги на нагальну потребу в ресурсах для підтримки соціально-економічного розвитку України, забезпечення своєчасної підготовки та реалізації проектів, ефективного використання залучених ресурсів вітчизняними позичальниками й реципієнтами, подальший розвиток і вдосконалення нормативно-правової бази у сфері міжнародного фінансового й технічного співробітництва, договірної бази співробітництва з міжнародними організаціями, країнами-донорами та Європейським Союзом.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Європейська інтеграційна політика: [навч. посіб.] / А.М.Поручник, В.І.Чужиков, Д.О.Ільницький, О.А.Федірко; за ред. В.І.Чужикова. – К.: КНЕУ, 2010. – 452 с.
2. Пабат О.В. Економічна безпека держави: інноваційні фактори: монографія / О.В.Пабат. – Л.: Ін-т регіон. дослідж. НАН України, 2012. – 165 с.
3. Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua/go/697-2013-p/>.
4. Мельник Л.Г. Україна та ЄС: передумови та вектори соціально-економічної інтеграції: навчальний посібник / Мельник Л.Г., Дегтярьова І.Б., Кубатко О.В. – Суми: Сумський держ. ун-т, 2012. – 253 с.
5. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mfa.gov.ua/>.
6. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/>.

7. Кривчик Г.Г. Україна в міжнародних організаціях: [навч. посіб.] / Кривчик Г.Г., Серьогін С.М., Шибко В.Я. – К.: АДЕФ-Україна, 2011. – 219 с.
8. Інтеграція України в європейські правові, політичні та економічні системи: монографія / [В.А. Манжола, В.І. Муравйов, А.С. Філіпенко та ін.]; ред. Л.В. Губерський. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2007. – 320 с.
9. Яремко Л.А. Глобалізований регіон та зовнішньоекономічна безпека України: теоретико-методологічний аспект: монографія / Л.А. Яремко. – Львів: Видавництво Львівської комерційної академії, 2007. – 524 с.
10. Офіційний сайт Постійного представництва України при Раді Європи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.coe.mfa.gov.ua/>.
11. Лук'яненко Д.Г. Глобальна економічна інтеграція: [монографія] / Д.Г. Лук'яненко. – К.: Національний підручник, 2008. – 219 с.
12. Копійка В.В. Україна та Європейський Союз: навч. посіб. / Копійка В.В., Манжола В.А., Весела Н.М. – К.: Знання, 2012. – 78 с.

REFERENCES

1. Poruchnyk A.M., Chuzhykov V.I., Ilnytskyi D.O., Fedirko O.A., under the editorship of Chuzhykov V.I. Yevropeiska intehtatsiina polityka [The European integration policy]: study guide. Kyiv: KNEU Publ., 2010. 452 p. (Ukr)
2. Pabat O.V. Ekonomichna bezpeka derzhavy: innovatsiini factory [The economic security of the state: innovation factors]: monograph. Lviv: In-t rehion. doslidzh. NAN Ukrainy Publ., 2012. 165 p. (Ukr)
3. Ofitsiyni sait Verkhovnoi Rady Ukrainy [The official site of the Verkhovna Rada of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.zakon.rada.gov.ua/go/697-2013-p/>. (Ukr)
4. Melnyk L.H., Dehtiarova I.B., Kubatko O.V. Ukraina ta YeS: peredumovy ta vektory sotsialno-ekonomichnoi intehtatsii [Ukraine and the EU: preconditions and vectors socio-economic integration]: study guide. Sumy: Sumskyi derzh. un-t Publ., 2012. 253 p. (Ukr)
5. Ofitsiyni sait Ministerstva zakordonnykh sprav Ukrainy [The official site of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.mfa.gov.ua/>. (Ukr)
6. Ofitsiyni sait Ministerstva finansiv Ukrainy [The official site of the Ministry of Finance of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.minfin.gov.ua/>. (Ukr)
7. Kryvchik H.H., Serohin S.M., Shybko V.Ya. Ukraina v mizhnarodnykh orhanizatsiakh [Ukraine in international organizations]: study guide. Kyiv: ADEF-Ukraina Publ., 2011. 219 p. (Ukr)
8. Manzhola V.A., Muraviov V.I., Filipenko A.S. and others, editor Huberskyi L.V. Intehtatsiia Ukrainy v yevropeiskii pravovi, politychni ta ekonomichni systemy [Ukraine's integration into European legal, political and economic systems]: monograph. Kyiv: VPTs «Kyivskyi universytet» Publ., 2007. 320 p. (Ukr)
9. Yaremko L.A. Hlobalizovanyi rehion ta zovnishnoekonomichna bezpeka Ukrainy: teoretyko-metodolohichniy aspekt [The globalized region and foreign economic security of Ukraine: theoretical and methodological aspect]: monograph. Lviv: Lvivska komertsiiina akademiia Publ., 2007. 524 p. (Ukr)
10. Ofitsiyni sait Postiinoho predstavnytstva Ukrainy pry Radi Yevropy [The official site of the Permanent Representative of Ukraine to the Council of Europe] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.coe.mfa.gov.ua/>. (Ukr)
11. Lukianenko D.H. Hlobalna ekonomichna intehtatsiia [The global economic integration]: monograph. Kyiv: Natsionalnyi pidruchnyk Publ., 2008. 219 p. (Ukr)
12. Kopyika V.V., Manzhola V.A., Vesela N.M. Ukraina ta Yevropeyskyi Soiuz [Ukraine and the European Union]: study guide. Kyiv: Znannia Publ., 2012. 78 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Розвиток міжнародного економічного співробітництва в системі національної фінансової безпеки / Л.С. Козак, Є.В. Бондаренко, О.В. Федорук // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К.: НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті досліджено механізм міжнародного фінансового і технічного співробітництва України з державами та міжнародними організаціями, проаналізовано стратегічні напрями співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями й залучення міжнародної технічної допомоги, визначено

загальні принципи міжнародного економічного співробітництва України з Міжнародним банком реконструкції та розвитку, Міжнародним валютним фондом, Європейським банком реконструкції та розвитку, Європейським інвестиційним банком, Північною екологічною фінансовою корпорацією, Чорноморським банком торгівлі та розвитку, проаналізовано передумови надання макрофінансової допомоги Європейського Союзу, обґрунтовано необхідність розвитку міжнародного економічного співробітництва в системі національної фінансової безпеки як одного із пріоритетних завдань зовнішньоекономічної політики України.

Об'єкт дослідження – процес гарантування економічної безпеки міжнародного співробітництва.

Мета дослідження – удосконалення механізму розвитку міжнародного економічного співробітництва в системі національної фінансової безпеки.

Методи дослідження – абстрагування, аналіз і синтез, індукція та дедукція, системний підхід.

В умовах подолання негативних наслідків світової фінансово-економічної кризи та необхідності відновлення економічного зростання співробітництво України з міжнародними фінансовими організаціями спрямовується на залучення додаткових фінансових ресурсів для реформування національної економіки, реалізацію пріоритетних системних та інвестиційних проектів. У сучасній системі міжнародних відносин ресурси міжнародних фінансових організацій, за умови їх ефективного використання, є важливим джерелом забезпечення реалізації пріоритетних проектів і завдань соціального та економічного розвитку, інструментом інституційних перетворень й міжнародної інтеграції. З метою стимулювання економічного розвитку першочергову увагу слід приділити залученню інвестицій і впровадженню інновацій, прискореному розвитку виробництва продукції з високою часткою доданої вартості, впровадженню у виробництво новітніх технологій, оновленню виробничих потужностей та інфраструктури.

Результатом залучення міжнародної технічної допомоги й економічного співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями зокрема має стати розвиток інноваційного вітчизняного виробництва та збільшення у структурі національної економіки частки високотехнологічних виробництв; підвищення конкурентоспроможності вітчизняних товарів і послуг, покращення умов для їх доступу на зовнішній ринок; збільшення обсягу експорту високотехнологічної продукції та технологій; покращення індексу диверсифікації експорту; збільшення кількості вітчизняних підприємств, які взяли участь й перемогли в міжнародних конкурсних торгах на виконання робіт і надання послуг у рамках спільних з міжнародними фінансовими організаціями інвестиційних проектів; підвищення обсягу залучених сільськогосподарськими товаровиробниками кредитних ресурсів, рівня доходів і зайнятості сільського населення, конкурентоспроможності та якості сільськогосподарської продукції; підвищення рівня соціальної захищеності населення, якості надання соціальних послуг, енергоефективності й енергозбереження; удосконалення системи пенсійного забезпечення; підвищення рівня якості освіти; зростання частки профілактичної та первинної медичної допомоги в структурі послуг з охорони здоров'я; покращення діагностики, профілактики й лікування різноманітних захворювань; підвищення рівня правового захисту громадян і суб'єктів господарювання; гармонізація національного законодавства у сфері демократії, захисту прав людини та верховенства права з європейськими стандартами, включаючи забезпечення гендерної рівності.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – удосконалення механізму гарантування економічної безпеки міжнародного співробітництва.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МІЖНАРОДНЕ ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО, СИСТЕМА НАЦІОНАЛЬНОЇ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ, МІЖНАРОДНІ ФІНАНСОВІ ОРГАНІЗАЦІЇ, МІЖНАРОДНИЙ БАНК РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА РОЗВИТКУ, МІЖНАРОДНИЙ ВАЛЮТНИЙ ФОНД, ЄВРОПЕЙСЬКИЙ БАНК РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА РОЗВИТКУ, ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ІНВЕСТИЦІЙНИЙ БАНК, ПІВНІЧНА ЕКОЛОГІЧНА ФІНАНСОВА КОРПОРАЦІЯ, ЧОРНОМОРСЬКИЙ БАНК ТОРГІВЛІ ТА РОЗВИТКУ, МІЖНАРОДНА ТЕХНІЧНА ДОПОМОГА, ФОНД СХІДНОЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРТНЕРСТВА З ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ ТА ДОВКІЛЛЯ, МАКРОФІНАНСОВА ДОПОМОГА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ.

ABSTRACT

Kozak L.S., Bondarenko Ye.V., Fedoruk O.V. The development of international economic cooperation in system of national financial security. Visnyk National Transport University. Scientific and

The article investigates the mechanism of international financial and technical cooperation between Ukraine and states and international organizations, analyzes the strategic directions of cooperation with international financial organizations and attraction of international technical assistance, provides general principles of international economic cooperation between Ukraine and International Bank for Reconstruction and Development, International Monetary Fund, European Bank for Reconstruction and Development, European Investment Bank, Nordic Environment Finance Corporation, Black Sea Trade and Development Bank, analyzes preconditions of providing of macrofinancial assistance of the European Union, substantiates the necessity of the development of international economic cooperation in system of national financial security as one of the priorities of foreign economic policy of Ukraine.

Object of the research – the process of ensuring economic security of international cooperation.

Purpose of the study – improvement of the mechanism of the development of international economic cooperation in system of national financial security.

Methods of research – method of abstracting, analysis and synthesis, induction and deduction, system approach.

Under the conditions of overcoming the negative effects of the global financial and economic crisis and the need for the resumption of economic growth Ukraine's cooperation with international financial organizations directed at attracting of additional financial resources for reforming of the national economy, implementation of priority system and investment projects. In the modern system of international relations resources of international financial organizations, subject to their effective use, are an important source of ensuring of implementation of the priority projects and tasks of social and economic development, tool of institutional transformations and international integration. In order to stimulate of economic development primary consideration should be given to attraction of investments and introduction of innovations, accelerated development of production of products with high added value, manufacturing application of the newest technologies, renewal of production facilities and infrastructure.

The result of attracting of international technical assistance and economic cooperation with international financial organizations in particular should be the development of innovative domestic production and the increase in the structure of the national economy of share of high-tech industries; improving the competitiveness of domestic goods and services, improving the conditions for their access to foreign markets; increase in exports of high-tech products and technologies; improvement of index of export diversification; increasing the number of domestic enterprises who have taken part and defeated in international competitive tenders for fulfillment of works and rendering services through collaborative with international financial organizations of investment projects; increasing the volume of attracted by agricultural producers of credit resources, level of incomes and rural population employment, competitiveness and quality of agricultural products; increase the level of social protection of the population, quality of the provision of social services, energy efficiency and conservation; improvement of the pension system; increase the level of the quality of education; growth in the share of preventive and primary healthcare in the structure of health services; improving the diagnosis, prevention and treatment of various diseases; increase the level of legal protection of citizens and economic entities; harmonization of national legislation in the field of democracy, human rights and rule of law with European standards, including ensuring gender equality.

Forecast assumptions about the object of study – improvement of the mechanism of ensuring economic security of international cooperation.

KEYWORDS: INTERNATIONAL ECONOMIC COOPERATION, SYSTEM OF NATIONAL FINANCIAL SECURITY, INTERNATIONAL FINANCIAL ORGANIZATIONS, INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT, INTERNATIONAL MONETARY FUND, EUROPEAN BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT, EUROPEAN INVESTMENT BANK, NORDIC ENVIRONMENT FINANCE CORPORATION, BLACK SEA TRADE AND DEVELOPMENT BANK, INTERNATIONAL TECHNICAL ASSISTANCE, EASTERN EUROPE ENERGY EFFICIENCY AND ENVIRONMENT PARTNERSHIP FUND, MACRO-FINANCIAL ASSISTANCE OF THE EUROPEAN UNION.

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Развитие международного экономического сотрудничества в системе национальной финансовой безопасности / Л.С. Козак, Е.В. Бондаренко, О.В. Федорук // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье исследован механизм международного финансового и технического сотрудничества Украины с государствами и международными организациями, проанализированы стратегические направления сотрудничества с международными финансовыми организациями и привлечения международной технической помощи, определены общие принципы международного экономического сотрудничества Украины с Международным банком реконструкции и развития, Международным валютным фондом, Европейским банком реконструкции и развития, Европейским инвестиционным банком, Северной экологической финансовой корпорацией, Черноморским банком торговли и развития, проанализированы предпосылки предоставления макрофинансовой помощи Европейского Союза, обоснована необходимость развития международного экономического сотрудничества в системе национальной финансовой безопасности как одной из приоритетных задач внешнеэкономической политики Украины.

Объект исследования – процесс обеспечения экономической безопасности международного сотрудничества.

Цель исследования – усовершенствование механизма развития международного экономического сотрудничества в системе национальной финансовой безопасности.

Методы исследования – абстрагирование, анализ и синтез, индукция и дедукция, системный подход.

В условиях преодоления негативных последствий мирового финансово-экономического кризиса и необходимости возобновления экономического роста сотрудничество Украины с международными финансовыми организациями направляется на привлечение дополнительных финансовых ресурсов для реформирования национальной экономики, реализацию приоритетных системных и инвестиционных проектов. В современной системе международных отношений ресурсы международных финансовых организаций, при условии их эффективного использования, являются важным источником обеспечения реализации приоритетных проектов и задач социального и экономического развития, инструментом институциональных преобразований и международной интеграции. С целью стимулирования экономического развития первоочередное внимание следует уделить привлечению инвестиций и внедрению инноваций, ускоренному развитию производства продукции с высокой долей добавленной стоимости, внедрению в производство новейших технологий, обновлению производственных мощностей и инфраструктуры.

Результатом привлечения международной технической помощи и экономического сотрудничества с международными финансовыми организациями в частности должно стать развитие инновационного отечественного производства и увеличение в структуре национальной экономики доли высокотехнологичных производств; повышение конкурентоспособности отечественных товаров и услуг, улучшение условий для их доступа на внешний рынок; увеличение объема экспорта высокотехнологичной продукции и технологий; улучшение индекса диверсификации экспорта; увеличение количества отечественных предприятий, принявших участие и победивших в международных конкурсных торгах на выполнение работ и оказание услуг в рамках совместных с международными финансовыми организациями инвестиционных проектов; повышение объема привлеченных сельскохозяйственными товаропроизводителями кредитных ресурсов, уровня доходов и занятости сельского населения, конкурентоспособности и качества сельскохозяйственной продукции; повышение уровня социальной защищенности населения, качества предоставления социальных услуг, энергоэффективности и энергосбережения; усовершенствование системы пенсионного обеспечения; повышение уровня качества образования; рост доли профилактической и первичной медицинской помощи в структуре услуг по охране здоровья; улучшение диагностики, профилактики и лечения различных заболеваний; повышение уровня правовой защиты граждан и субъектов хозяйствования; гармонизация национального законодательства в области демократии, прав человека и верховенства права с европейскими стандартами, включая обеспечение гендерного равенства.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – усовершенствование механизма обеспечения экономической безопасности международного сотрудничества.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО, СИСТЕМА НАЦИОНАЛЬНОЙ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, МЕЖДУНАРОДНЫЙ БАНК РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ, МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВАЛЮТНЫЙ ФОНД, ЕВРОПЕЙСКИЙ БАНК РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ, ЕВРОПЕЙСКИЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ БАНК, СЕВЕРНАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ФИНАНСОВАЯ КОРПОРАЦИЯ, ЧЕРНОМОРСКИЙ БАНК ТОРГОВЛИ И РАЗВИТИЯ, МЕЖДУНАРОДНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ, ФОНД ВОСТОЧНОЕВРОПЕЙСКОГО ПАРТНЕРСТВА ПО ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ, МАКРОФИНАНСОВАЯ ПОМОЩЬ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА.

АВТОРИ:

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

Бондаренко Євген Валентинович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 313.

Федорук Олеся Володимирівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

AUTHOR:

Kozak Liudmyla S., Ph.D., professor, National Transport University, head, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 1, of. 314.

Bondarenko Yevhen V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 1, of. 313.

Fedoruk Olesia V., Ph.D., National Transport University, senior lecturer, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 1, of. 314.

АВТОРЫ:

Козак Людмила Степановна, кандидат экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой «Экономика», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

Бондаренко Евгений Валентинович, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры «Экономика», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 313.

Федорук Олеся Владимировна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры «Экономика», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Воркут Т.А., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Транспортне право та логістика», Київ, Україна.

Попова В.В., доктор економічних наук, професор, Національна академія статистики, обліку та аудиту, завідувач кафедри «Економіка підприємств», Київ, Україна.

REVIEWER:

Vorkut T.A., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, head, department of Transport Law and Logistics, Kyiv, Ukraine.

Popova V.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Academy of Statistics, Accounting and Auditing, head, department of Economics of Enterprises, Kyiv, Ukraine.

ГРАФОАНАЛІТИЧНИЙ МЕТОД ОЦІНКИ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

Комчатних О.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

GRAPHIC-ANALYTICAL METHOD FOR ESTIMATION OF ENTERPRISE'S INNOVATIVE POTENTIAL

Komchatnykh O.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ГРАФОАНАЛИТИЧЕСКИЙ МЕТОД ОЦЕНКИ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ

Комчатных Е.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Ефективність діяльності підприємства, підвищення його конкурентоспроможності на ринку тісно пов'язане з його здатністю до здійснення інноваційної діяльності. Комплексною характеристикою спроможності підприємства до інноваційної діяльності є його інноваційний потенціал.

На сьогоднішній день найважливішою економічною метою передових компаній і країн є підтримання здатності національної економіки до інноваційного розвитку, створення і використання сучасних високих технологій. Можна сказати, що потреба в інноваціях обумовлена бажанням організації зберегти і зміцнити свої ринкові позиції. Тому питання об'єктивної оцінки інноваційних можливостей, параметрів та характеристик інноваційного потенціалу має важливе значення при формуванні й реалізації інноваційної політики підприємств.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Дослідженню інноваційного потенціалу присвячено роботи таких фахівців як Крупки М.І., Рєпіної І.М., Федоніної О.С., Верби В.А., Новікової І.В., Федулової Л.І., Краснокутської Н.В. Кожен з дослідників має власний погляд на сутність інноваційного потенціалу, його склад, структуру, елементи, пропонує власні показники, критерії, методи оцінки.

Існує декілька методологічних підходів щодо співвідношення загального та інноваційного потенціалів підприємства. Згідно з моделлю запропонованою В. Вербою та І. Новиковою [1], інноваційний потенціал виступає оболонкою загального потенціалу підприємства. За моделлю, яку запропонував авторський колектив на чолі з О.С. Федоніним [7], інноваційний потенціал не є надзвичайним компонентом, лише однією зі складових загального потенціалу підприємства, яка разом із інвестиційним потенціалом виконує відтворювальну функцію загального потенціалу суб'єкта господарювання. Деякі дослідники ще більш звужено підходять до визначення сутності інноваційного потенціалу. Одні з них оцінюють інноваційний потенціал тільки за наявністю науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок. Такий підхід не визначає відмінностей між інноваційним та інтелектуальним потенціалами. Інші розглядають інноваційний потенціал як складову інтелектуального потенціалу.

Виклад основного матеріалу. Аналіз досліджень науковців характеризує наявність різних підходів до визначення інноваційного потенціалу. Вважаємо, що інноваційний потенціал підприємства слід розглядати, як сукупну спроможність підприємства до інноваційної діяльності, що формується в процесі щоденної діяльності підприємства за різними напрямками його функціонування. Інноваційний потенціал слід розглядати як складну динамічну систему генерування, накопичення і трансформування наукових ідей та науково-технічних результатів в інноваційні продукти, процеси. Інноваційний потенціал – це підсистема цілісної системи (загального підприємницького потенціалу), в якій він взаємообумовлено взаємодіє з іншими потенціалами підприємства (виробничим, технологічним, кадровим, науково-технічним, інформаційним тощо). Тобто, з одного боку інноваційний потенціал входить до складу кожного з елементів загального підприємницького потенціалу, з іншого боку, кожна зі складових потенціалу підприємства забезпечує його інноваційну складову. Інноваційний потенціал взаємообумовлено взаємодіє з іншими складовими і саме вони формують і утворюють його рівень.

Але для визначення рівня інноваційного потенціалу підприємства не потрібно повне значення виробничого, кадрового чи науково-технічного потенціалів, а лише та їх частина, що приймає безпосередню участь у його формуванні. Тому в склад інноваційного потенціалу слід включати не потенціали по відповідним напрямкам, а складові елементи цих потенціалів, що найбільш повно відповідають вимогам і дозволять обґрунтовано визначати його рівень.

Узагальнивши наявний досвід у теорії і практиці щодо оцінки інноваційного потенціалу підприємства, ми пропонуємо здійснювати його діагностику за допомогою системи показників за наступними напрямками: виробничо-технологічним, кадровим, фінансово-економічним, науково-технічним, організаційно-управлінським та маркетинговим.

Із великої сукупності можливих показників ми вибрали ті, що найбільш точно і повно характеризують інноваційний потенціал підприємства за зазначеними вище напрямками функціонування, так звані потенціалоутворюючі показники.

Виробничо-технологічні показники, що формують інноваційний потенціал підприємства: частка щорічного оновлення продукції (частка нової продукції або такої що зазнала суттєвих технологічних змін) у загальному обсязі виробленої товарної продукції; частка нової експортної продукції в загальному обсязі товарної продукції; частка продукції, вдосконаленої протягом останніх трьох років в загальному обсязі товарної продукції; частка інноваційної продукції, виробленої на засадах ліцензійних договорів, контрактів в загальному обсязі товарної продукції; питома вага сертифікованої продукції в загальному обсязі товарної продукції; частка впроваджених нових та суттєво вдосконалених технологічних процесів, які покращують економічні результуючі показники роботи підрозділів, працівників підприємства чи підприємства в цілому, серед усіх технологічних процесів підприємства; співвідношення інновацій-продуктів і інновацій-технологічних процесів на підприємстві; рівень оснащення підрозділів підприємства необхідним технологічним устаткуванням, приладами, оргтехнікою; коефіцієнт щорічного оновлення техніки та обладнання.

Кадрові показники, що формують інноваційний потенціал підприємства: частка інженерно-технічних працівників та дослідників у загальносписковій чисельності робітників підприємства; частка інженерно-технічних працівників та дослідників з науковим ступенем у загальній їх кількості; середній вік інженерно-технічних робітників та дослідників; плинність кадрів підрозділів, залучених до інноваційного процесу; рівень кваліфікації та досвід працівників залучених інноваційного процесу; рівень підвищення кваліфікації працівників інноваційної сфери; рівень креативності працівників (інтенсивність генерування результативних інноваційних ідей).

Фінансово-економічні показники, що формують інноваційний потенціал підприємства: річне зростання інноваційних витрат підприємства; частка прибутку підприємства, спрямована на НДДКР, застосування нової техніки та технологій у загальному прибутку підприємства; частка інноваційних витрат у загальному обсязі витрат підприємства чи організації; питома вага використання залучених та власних ресурсів у виконанні інноваційних завдань; ступінь забезпеченості інноваційного розвитку підприємства фінансовими ресурсами; частка нових джерел фінансування інноваційних завдань.

Науково-технічні та інформаційні показники, що формують інноваційний потенціал підприємства: фонд накопичення об'єктів промислової та інтелектуальної власності (винаходів, корисних моделей, промислових зразків, раціоналізаторських пропозицій, ноу-хау); частка об'єктів промислової та інтелектуальної власності, які мають правовий захист в їх загальній кількості; річне зростання обсягу наукових публікацій на одного працівника; частка поданих заявок на патенти в загальній кількості об'єктів промислової інтелектуальної власності; частка придбаних (отриманих) іншим підприємствам прав на патенти, ліцензій на використання винаходів, корисних моделей, промислових зразків у загальному фонді об'єктів промислової та інтелектуальної власності; частка переданих (проданих) іншим підприємствам прав на патенти, ліцензій на використання винаходів, корисних моделей, промислових зразків у загальному фонді об'єктів промислової та інтелектуальної власності; наявність Баз Даних, Баз знань в т.ч. власної розробки; наявність автоматизованих проектів (комп'ютерних програм) т.ч. власної розробки; ступінь задоволення потреб науково-технічних фахівців у необхідній науково-технічній інформації; ступінь відповідності наявних інформаційних фондів інноваційним завданням організації.

Організаційно-управлінські показники, що формують інноваційний потенціал підприємства: ступінь відповідності організаційної структури інноваційним завданням; ступінь відповідності методів управління інноваційним завданням; ступінь спрямованості стратегічних завдань на інноваційний розвиток; ступінь використання децентралізованих (професійно-громадських) систем прийняття рішень; ступінь використання фонду матеріального заохочування за пропозиції, участь у розробці та впровадженні нововведень; ступінь використання бюджету розвитку підприємства.

Маркетингові показники, що формують інноваційний потенціал підприємства: наявність налагодженого каналу розподілу продукції; рівень обізнаності клієнтів про переваги підприємства; оцінка сформованого іміджу підприємства; рівень лояльності споживачів; ефективність системи залучення нових клієнтів; питома вага витрат на маркетинг, рекламу та популяризацію інновацій в загальному обсязі витратної частини бюджету; частка ринку підприємства в галузі; відносна частка ринку стосовно найважливішого конкурента; кількість нагород, отриманих на конкурсах і виставках за інновації; рівень співпраці з партнерами; ефект синергії партнерства. Наведений вище перелік показників є універсальним і може бути використаний при оцінці рівня інноваційного потенціалу підприємства та порівняння його з конкурентами. Проте в залежності від галузі та специфіки функціонування підприємства перелік показників, що формують інноваційний потенціал, може бути доповнений або змінений.

Після розрахунку первинних потенціалоутворюючих показників, слід розрахувати узагальнені показники інноваційного потенціалу підприємства за відповідними напрямками функціонування:

$$P = \sum_{i=1}^n F_i a_i, \quad (1)$$

де P – узагальнений показник інноваційного потенціалу підприємства за певним напрямком;

n – кількість потенціалоутворюючих показників за певним напрямком ($i = 1, 2, 3, \dots, n$);

F_i – значення i -го первинного потенціалоутворюючого показника ($i = 1, 2, 3, \dots, n$);

a_i – вагомість i -го первинного потенціалоутворюючого показника ($i = 1, 2, 3, \dots, n$).

Так як серед наведених вище потенціалоутворюючих показників є як кількісні, так і якісні, для уможливлення проведення розрахунків, отримані дані слід перевести у відносні величини (бали). Для цього отримані дані необхідно порівняти з базовими. За базу порівняння можуть бути прийняті дані підприємств-конкурентів, середньогалузеві показники або дані по підприємству за минулі періоди.

Вагомість того чи іншого потенціалоутворюючого первинного показника пропонуємо визначати експертним методом. У якості експертів мають виступати провідні експерти і спеціалісти галузі. Слід зазначити, що значення коефіцієнтів вагомості не постійні в часі. У кожен конкретний період часу їх значення може змінюватися залежно від ситуації.

Розрахунок загального інтегрального показника рівня інноваційного потенціалу пропонуємо здійснювати з урахуванням узагальнених показників по всім напрямках та їх вагомостей:

$$I_{\Pi} = P_{\text{ВИР-ТЕХН}} q_{\text{ВИР-ТЕХН}} + P_{\text{КАДР}} q_{\text{КАДР}} + P_{\text{ФІН-ЕК}} q_{\text{ФІН-ЕК}} + \\ + P_{\text{НАУК-ТЕХ}} q_{\text{НАУК-ТЕХ}} + P_{\text{ОРГ-УПР}} q_{\text{ОРГ-УПР}} + P_{\text{МАРК}} q_{\text{МАРК}}, \quad (2)$$

де, $P_{\text{ВИР-ТЕХН}}$, $P_{\text{КАДР}}$, $P_{\text{ФІН-ЕК}}$, $P_{\text{НАУК-ТЕХ}}$, $P_{\text{ОРГ-УПР}}$, $P_{\text{МАРК}}$ – узагальнені показники інноваційного потенціалу відповідно за виробничо-технологічним, кадровим, фінансово-економічним, науково-технічним, організаційно-управлінським та маркетинговим напрямками;

$q_{\text{ВИР-ТЕХН}}$, $q_{\text{КАДР}}$, $q_{\text{ФІН-ЕК}}$, $q_{\text{НАУК-ТЕХ}}$, $q_{\text{ОРГ-УПР}}$, $q_{\text{МАРК}}$ – вагомості узагальнених показників відповідно за виробничо-технологічним, кадровим, фінансово-економічним, науково-технічним, організаційно-управлінським та маркетинговим напрямками.

Далі при оцінці інноваційного потенціалу підприємства можливі два варіанти:

1) дослідження змін в рівні інноваційного потенціалу підприємства протягом певного періоду часу (динаміка інноваційного потенціалу підприємства);

2) дослідження рівня інноваційного потенціалу стосовно основних конкурентів.

Динаміку інноваційного потенціалу підприємства досліджують за допомогою показника приросту інноваційного потенціалу підприємства, що визначається за формулою:

$$\Delta I_{\Pi} = \frac{I_{\Pi} - I_{\Pi}^0}{I_{\Pi}^0} \cdot 100\%, \quad (3)$$

де I_{Π} – інтегральний показник рівня інноваційного потенціалу досліджуваного підприємства в звітному у періоді;

I_{Π}^0 – інтегральний показник рівня інноваційного потенціалу досліджуваного підприємства в базовому періоді;

Для наочності аналізу вважаємо за доцільне використати графоаналітичний підхід. Вперше запропоновано графоаналітичний метод діагностики підприємницького потенціалу підприємства було 1998 році в наукових працях І. М. Рєпіної [6]. Метод отримав назву «Квадрат потенціалу». Можемо трансформувати цей метод для оцінки інноваційного потенціалу підприємства шляхом заміни елементів підприємницького потенціалу запропонованих автором на елементи, що властиві інноваційному потенціалу підприємства.

Графічний спосіб представлення рівня інноваційного потенціалу підприємства вбачаємо в побудові багатокутника інноваційного потенціалу підприємства на відповідній діаграмі (рис. 1).

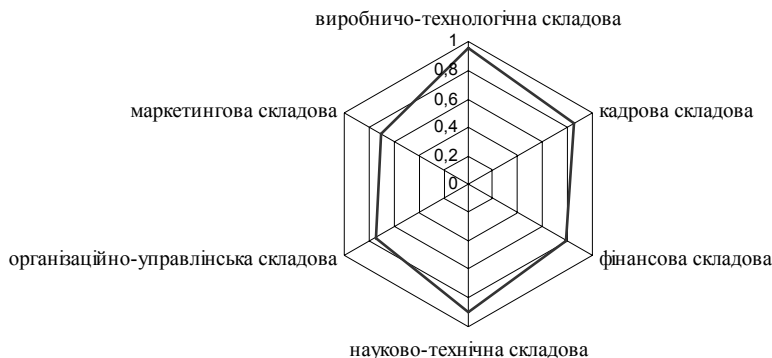


Рисунок 1 – Багатокутник інноваційного потенціалу підприємства

На шести променях, що відповідатимуть узагальненим показникам інноваційного потенціалу по різних напрямках будуть відкладені в деякому масштабі їх значення, отримані у результаті розрахунків. З'єднавши кінці променів отримаємо неправильний шестикутник, що і буде інтегральною оцінкою інноваційного потенціалу підприємства. Підприємству, яке має найбільший рівень інноваційного потенціалу, буде відповідати багатокутник з максимальною площею.

Графоаналітичний метод діагностики рівня інноваційного потенціалу має кілька особливих теоретичних аспектів, які необхідно враховувати при його використанні.

1. Форма багатокутника інноваційного потенціалу може бути двох типів. Перший тип має форму правильного шестигранника (тобто вектори, що створюють його, є однаковими або наближаються до цього). Таке підприємство матиме збалансований інноваційний потенціал, що є запорукою успіху його діяльності. Другий тип має спотворену форму з таких причин: або один вектор розвинутіший за інші («хворобливий» вектор), або всі вектори розвинуті по-різному (дисгармонія векторів). Якщо побудована фігура наближається до другого типу, то інноваційний потенціал потребує негайних перетворень у напрямку поліпшення збалансованості його елементів.

2. Інноваційні потенціали підприємств можна класифікувати за розміром як великі, середні та малі. Великий потенціал мають підприємства, коли довжина векторів перебуває в межах 70-100; середній – у межах 30-70; малий – до 30 умовних одиниць.

3. Зовнішній контур багатокутника окреслює можливості підприємства щодо досягнення оптимальних параметрів інноваційного потенціалу.

4. Вектори, що відповідають організаційно-управлінському, кадровому та маркетинговому напрямкам свідчать про наявність передумов подальшого розвитку інноваційного потенціалу підприємства;

5. Вектори, що відповідають науково-технічному та виробничо-технологічному напрямкам характеризують можливості, які має підприємство для здійснення інноваційної діяльності (тобто можливості використання тих чи інших ресурсів підприємства в інноваційній діяльності);

6. Вектор, що відповідає за фінансову складову є результативним і характеризує успішність інноваційної діяльності підприємства.

Існує зв'язок між формою та розміром багатокутника інноваційного потенціалу підприємства і його життєвим циклом. На першій стадії – «стадії розвитку» – перебувають підприємства з формою потенціалу другого типу і можливостями його перетворення від малого до середнього за час проходження стадії. На другій стадії – «стадії успіху» – розташовані підприємства, форма потенціалу яких належить до першого типу й існує можливість перетворення його із середнього в щось велике. Стадія занепаду свідчить про негативні явища, що відбуваються з інноваційним потенціалом підприємства, тобто про перехід до другої форми потенціалу та зменшення його розміру від великого до середнього, а потім і до малого.

Висновки. Застосування розробленого підходу дає можливість формувати типові заходи щодо окремих напрямів інноваційної діяльності промислового підприємства з різними характеристиками потенціалу і ринкового попиту, допомагає усвідомити, що пріоритети в розподілі інноваційних ресурсів можуть змінюватися і в певній мірі дозволяють розуміти причини цих змін. Ще однією перевагою такого підходу є те, що створюється підґрунття для розробки і раціоналізації інноваційної стратегії. Однак прискорення процесів оцінки рівня інноваційного потенціалу підприємства можливо за умов застосування інформаційних технологій управління. Тому подальші дослідження науковців та практиків у цій сфері мають спрямовуватися на створення програмного забезпечення оцінки інноваційного потенціалу промислових підприємств.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Верба В.А., Новикова І.В. Методичні рекомендації з оцінки інноваційного потенціалу підприємства // Проблеми науки. – 2003. – №3. – С. 22-31.
2. Гриньов А.В. Оцінка інноваційного потенціалу підприємства // Проблеми науки. – 2003. № 12. – С. 13.
3. Економіка й організація інноваційної діяльності: Підручник /О.І. Волков, М.П. Денисенко, А.П. Гречан та ін.; Під ред. проф. О.І. Волкова, проф. М.П. Денисенка. — К.- 2004. — 960 с.
4. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. – 440с.
5. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: Навч. посібник. — К.: КНЕУ.— 2003. — 504 с.
6. Репіна І. М. Підприємницький потенціал: методологія оцінки та управління // Вісник Української академії державного управління при Президенті України. — 1998. — № 2. — С. 262—271
7. Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І. Потенціал підприємства: формування та оцінка: Навч. посібник. — К.:КНЕУ, 2004. — 316с.

REFERENCES

1. Verba V.A., Novikov I.V. Guidelines to assess the potential of innovative enterprises. Problems of science. 2003. No. 3. P. 22-31. (Ukr)
2. Grinyov A.V. Estimation of innovative potential of enterprise. Problems of science. 2003. No. 12. P. 13. (Ukr)
3. Volkov O.I., Denisenko M.P., Grechan A.P., etc. Economy and organization innovation: Tutorial. Kyiv. 2004. 960 p. (Ukr)
4. Illyashenko S.M. Management of innovation development: issues, concepts, methods. Amounts: SHS "University Book". 2003. 440p. (Ukr)
5. Krasnokutskaya N.V. Innovation Management: Training. guide. Kyiv: KNEU. 2003. 504 p. (Ukr)
6. Repina I. M. Entrepreneurial potential: methodology assessment and management. Herald of Ukrainian Academy of Public Administration under the President of Ukraine. 1998. No. 2. P. 262-271 (Ukr)
7. Fedonin O.S., Repina I.M., Oleksyuk A.I. The potential of the company: development and assessment: Training. guide. Kyiv: MBK. 2004. 316p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Комчатних О.В. Графоаналітичний метод оцінки інноваційного потенціалу підприємства / О.В. Комчатних // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті визначено місце інноваційного потенціала в загальному потенціалі підприємства, запропоновано перелік показників та методологію його оцінки.

Об'єкт дослідження – інноваційний потенціал промислових підприємств.

Мета роботи – розробка принципів підходів до визначення сутності та оцінювання інноваційного потенціалу промислового підприємства на основі комплексної розробки теоретичних, методичних і практичних питань забезпечення інноваційної діяльності підприємств.

Метод дослідження – Аналіз і синтез поняття інноваційного потенціалу підприємства.

Інноваційний потенціал – це підсистема цілісної системи (загального підприємницького потенціалу), в якій він взаємообумовлено взаємодіє з іншими потенціалами підприємства і саме вони

формують і утворюють його рівень. Тобто, з одного боку інноваційний потенціал входить до складу кожного з елементів загального підприємницького потенціалу, з іншого боку, кожна зі складових потенціалу підприємства забезпечує його інноваційну складову.

Узагальнивши наявний досвід у теорії і практиці щодо оцінки інноваційного потенціалу підприємства, ми пропонуємо здійснювати його діагностику за допомогою системи показників за наступними напрямками: виробничо-технологічним, кадровим, фінансово-економічним, науково-технічним, організаційно-управлінським та маркетинговим.

Для наочності аналізу вважаємо за доцільне використати графоаналітичний підхід, який вбачаємо в побудові багатокутника інноваційного потенціалу підприємства на відповідній діаграмі.

Результати статті можуть бути використані для оцінки інноваційного потенціалу промислових підприємств і розроблення напрямків для підвищення його рівня.

Прогнозні припущення щодо розроблення – наведений перелік показників і методологія можуть бути змінені чи доповнені в залежності від сфери застосування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПОТЕНЦІАЛ ПІДПРИЄМСТВА, ІННОВАЦІЯ, ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ.

ABSTRACT

Komchatnykh O.V. Graphic-analytical method for estimation of enterprise's innovative potential.. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The document defines the role of the innovation potential. Identifies indicators and methods of assessing the level of enterprise's innovative potential.

Object of the study – innovative potential of enterprise.

Purpose of the study – determination of the value of the category «innovative potential», develop methods to assess the level of innovation potential.

Method of the study – analysis and synthesis of the category «innovative potential».

Innovation potential is a component of the economic potential of the enterprise. At the same time it interacts with other forms of enterprise potential. Innovative potential forms production potential, marketing potential, scientific and technical potential, management potential, human resources, financial potential. At the same time, these potentials form a innovative potential.

It is proposed to diagnose the innovative potential in six areas – production, marketing, science and technology, management, human resources, finance. For this purpose were selected indicators that show the level of development of innovative potential in different areas.

For presentation there is a proposal to use an graphic-analytical method for estimation of enterprise's innovative potential. The essence of this method in the construction polygon innovative potential of the enterprise.

The results of the article can be used to evaluate and improve the innovation potential of the enterprise.

Forecast assumptions about the object of study – in different industries the list of indicators and methodologies algorithm can be modified

KEYWORDS: ECONOMIC POTENTIAL, INNOVATION, INNOVATION POTENTIAL.

РЕФЕРАТ

Комчатных Е.В. Графоаналитический метод оценки инновационного потенциала предприятия / Е.В. Комчатных // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье определено место инновационного потенциала в общем потенциале предприятия, предложены перечень показателей и методология для его оценки.

Объект исследования – инновационный потенциал промышленных предприятий.

Цель работы – разработка принципиальных подходов для определения сущности и оценки инновационного потенциала промышленного предприятия на основе комплексной разработки теоретических, методических и практических вопросов обеспечения инновационной деятельности предприятий.

Метод исследования – анализ и синтез категории «инновационный потенциал предприятия».

Инновационный потенциал является подсистемой целостной системы (общего предпринимательского потенциала), в которой он взаимообусловлено взаимодействует с другими потенциалами предприятия и именно они формируют и образуют его уровень. То есть, с одной стороны инновационный потенциал входит в состав каждого из элементов общего предпринимательского потенциала, с другой стороны, каждая из составляющих потенциала предприятия обеспечивает его инновационную составляющую. Обобщив имеющийся опыт в теории и практике по оценке инновационного потенциала предприятия, мы предлагаем осуществлять его диагностику с помощью системы показателей по следующим направлениям: производственно-технологическому, кадровому, финансово-экономическому, научно-техническому, организационно-управленческому и маркетинговому. Для наглядности анализа считаем целесообразным использовать графоаналитический подход, который усматриваем в построении многоугольника инновационного потенциала предприятия на соответствующей диаграмме.

Результаты статьи могут быть использованы для оценки инновационного потенциала промышленных предприятий и поиска путей повышения его уровня.

Прогнозные предположения по разработке – приведенный перечень показателей и методология могут быть изменены или дополнены в зависимости от области применения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПОТЕНЦИАЛ ПРЕДПРИЯТИЯ, ИННОВАЦИЯ, ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ.

АВТОРИ:

Комчатних Олена Вікторівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 314.

AUTHOR:

Komchatnykh Olena V., National Transport University, assistant lecturer department of economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 314.

АВТОРЫ:

Комчатных Елена Викторовна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 314.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Малий І.Й., доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри макроекономіки та державного управління, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, Київ, Україна

Гришук О.К., кандидат технічних наук, професор, проректор з навчальної роботи, Національний транспортний університет, Київ, Україна

REVIEWER:

Malyi I.J., Grand Ph.D. in Economic Sciences, professor, Head of Department of Macroeconomics and Public Administration, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman, Kyiv, Ukraine.

Grischuk O.K., Ph.D. in Technical Science, professor, Vice Rector for Academic Affairs, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ДОРОЖНЯ ГАЛУЗЬ В ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ:
ПРИНЦИП ВЗАЄМОДОПОВНЕННЯ І ВЗАЄМОДІЇ

Левіщенко О.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна

ROAD INDUSTRY IN THE ECONOMY OF UKRAINE:
THE PRINCIPLE OF COMPLEMENTARITY AND INTERACTION

Levishchenko O.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ В ЭКОНОМИКЕ УКРАИНЫ:
ПРИНЦИП ВЗАИМОДОПОЛНЕНИЯ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Левищенко Е.С., Национальный транспортный университет, Украина

Постановка проблеми. Сьогодні унікальне географічне положення України та її колосальний транзитний потенціал використовується лише на чверть. На думку О.Вілчула розвиток сфери дорожнього будівництва і підвищення логістичного потенціалу України можуть підвищити ВВП країни на 5%. Саме тому для України одним з ключових напрямів є реалізація проектів з будівництва і реконструкції доріг.

Інвестиції в розвиток дорожньої мережі забезпечать не лише підвищення якості доріг, а й створення логістичних центрів, хабів, точок перевалки вантажів на авіаційний, залізничний і морський транспорт. За словами віце-прем'єра Олександра Вілчула, в Європі зараз біля третини інвестицій у розвиток транспортної системи здійснюється в рамках державно-приватного партнерства.

24 квітня 2013 року Олександр Вілчул представив на засіданні Кабінету Міністрів Концепцію розвитку дорожнього господарства України. Документ передбачає: створення умов для застосування механізму державно-приватного партнерства; реформування системи управління «Укравтодору» за рахунок створення регіональних компаній, запровадження європейської системи контролю якості; реалізацію програми розвитку автомобільних доріг у 2013-2018 рр. для підвищення транзитного потенціалу, розширення мережі автомобільних доріг і нарощування ВВП тощо[1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Актуальні питання розвитку дорожньої галузі та транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України досліджено багатьма вітчизняними і іноземними науковцями в сфері економіки та дорожнього господарства, серед яких праці: І.Я. Аксьонова, О.О. Бакаєва, В.М. Бугроменка, Ю.Ф. Кулаєва, Ю.Є. Пашенко, А.М. Новікова, Т.В.Блудова, Е.В. Танцюра, Г.Є.Ліпського, Л.Г. Зайончика, Д. Прейгера, Є.М. Сича, В.О. Галушко та інших. Проте проблема фінансування і розвитку дорожнього господарства, а також підвищення ефективності використання існуючої мережі автодоріг є вкрай актуальною.

Метою роботи є дослідження залежності поліпшення дорожніх умов на зниження логістичних витрат, і собівартості продукції всіх, хто користується дорогами, включаючи автотранспорт як підгалузь.

Виклад основного матеріалу. Останні роки для дорожньої галузі України були вкрай складними, що визвано соціально-економічною кризою та воєнними діями в країні. Єдиним продуктивним чинником у частковому покращенні результатів дорожнього господарства було ЄВРО-2012, що спонукало урядовців виділити кошти на покращення дорожніх умов для проведення чемпіонату. Шляховики з поставленою на той момент задачею впорались. Але дорожня мережа і досі потребує суттєвого відновлення та розбудови. Зараз цю проблему ще більше посилює ситуація на сході країни, де дорожнє полотно дуже сильно пошкоджено, а іноді, і взагалі зруйновано.

Недофінансування галузі призводить до зношення існуючої дорожньої мережі та лише часткової розбудови нових автомобільних доріг. Транспортно-експлуатаційний стан переважної

більшості автомобільних доріг України не відповідає сучасним вимогам за міцністю та рівністю і потребує покращення відповідно до соціально-економічних потреб держави і суспільства. Через недостатнє фінансування порушуються міжремонтні нормативні терміни, не має можливості здійснити технічне переоснащення дорожньої галузі, широко запровадити нові технології, машини, механізми, матеріали і конструкції.

Швидкий розвиток руйнувань дорожніх конструкцій, на які існуюча мережа доріг не розрахована, обумовлений збільшенням вагових навантажень від транспортних засобів, інтенсивності руху, статичного та динамічного впливу тимчасових рухомих навантажень;

Досі недостатньо розвинені транспортні зв'язки з європейськими країнами. Мережа автомобільних доріг загального користування в Україні сформована для забезпечення функціонування народного господарства колишнього СРСР. Сучасні тенденції розвитку транзитного потенціалу України повинні передбачати розвиток сучасних автомобільних доріг по всіх транспортних коридорах, які проходять територією України.

Розв'язання зазначених проблем можливо здійснювати системними методами, поєднавши комплекс заходів нормативно-правового забезпечення, поєднанням бюджетних та небюджетних джерел фінансування дорожнього господарства, проведенням реформи управління автомобільними дорогами.

З цією метою була розроблена та затверджена Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 – 2018 роки, завдяки якій очікуються наступні результати:

1. Протягом 2013-2015 років реалізація Плану діяльності дасть змогу забезпечити:

- ефективне функціонування, належне утримання та забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування державного та місцевого значення загальною протяжністю 169,5 тис. км;

- виконання робіт з будівництва, реконструкції та ремонтів автомобільних доріг, в першу чергу, за напрямками автомобільних транспортних коридорів, на підходах до великих міст, під'їздах до сільських населених пунктів та на дорогах з найвищою інтенсивністю руху;

- підвищення рівня безпеки руху, швидкості, комфортності та економічності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

- поступовий перехід до нормативного фінансування ремонтно-будівельних робіт відповідно до науково-обґрунтованих ДерждорНДІ потреб.

2. Виконання програми сприятиме підвищенню рівня зайнятості населення [2].

Залежність дорожнього господарства від розвитку економіки країни очевидна, але постає зустрічне питання: наскільки дорожники можуть поліпшити якість життя населення, як сприяють зростанню економіки. Відомо, що інтегральним показником економічного благополуччя є ВВП. Але якраз розрахунок прямого впливу автодоріг на зростання ВВП просто відсутній. Причини дві, і обидві об'єктивні.

Перша – двоїста економічна природа інфраструктури, яка не виробляє матеріальних цінностей, а продукує послуги у вигляді загальних, більш сприятливих умов життєдіяльності і господарювання.

Економічні особливості дорожньої інфраструктури ведуть до недообліку випуску продукції дорожньої галузі в простій формулі: $VBP = \text{випуск} - \text{проміжне споживання}$. Галузі, що використовують поліпшені дорожні послуги, зменшують своє проміжне споживання і за рахунок цього показують підвищений внесок своєї галузі у ВВП. За даними розрахунку Міністерства інфраструктури України недооблік продукції транспорту становить 1,1%, а згідно з дослідженнями В.М. Бугроменка не менш 20%.

Якщо скласти всі прирости по галузях можна отримати реальний внесок дорожньої галузі у ВВП країни. Поки ми маємо тільки сумарні витрати на дороги у відсотках від ВВП, але щоб судити про суспільну ефективність галузі, треба мати і другу половину – приріст ВВП від вироблених витрат. Система національних рахунків у статистиці ігнорує двоїсту природу інфраструктури.

Про частку дорожньої галузі у ВВП економісти говорять давно. Але реального просування при всій важливості проблеми для дорожньої галузі немає. Вирішення цієї проблеми ніяк не втратило своєї актуальності. Тому необхідно дослідити залежність поліпшення дорожніх умов на зниження логістичних витрат, і собівартості продукції (а не тільки собівартості перевезень) всіх, хто користується дорогами, включаючи автотранспорт як підгалузь.

У зв'язку з тим, що такий облік на місцях не ведеться, зробити це можна лише за допомогою моделювання, в даному випадку з використанням множинного регресійного аналізу, де в лівій частині стоїть собівартість продукції, а в правій – змінні, що впливають на неї у тому числі дорожні умови.

Згідно з дослідженнями Бугроменка В.М., відомо, що при фактичному зниженні фінансування нижче мінімально допустимого рівня внесок дорожньої галузі у ВВП наближається до нуля.

Друга причина, по якій відсутні розрахунки прямого впливу доріг на зростання ВВП – синергетика інфраструктури в цілому, і автодоріг зокрема. У цьому випадку, суть синергетики полягає в тому, що корисні економічні ефекти від функціонування автошляхів проявляються не синхронно з поліпшенням їх споживчих властивостей (як в абсолютній більшості матеріальних і нематеріальних виробництв), а накопичуються причому (часовий лаг накопичення похідний від навколишнього соціально-економічного середовища, якості споживання) відповідно до нелінійної парадигми економіки в певні моменти часу «вистрілюють» (іноді навіть «не в ту сторону»), тобто має місце біфуркація [3].

Тому існує певна «зона» законодавчих рішень з фінансування транспорту, нижче яких опускатися не можна, так як це призводить до різкого спаду економіки, а вище підніматися не слід, оскільки недофінансування інших галузей також призведе до негативних наслідків. (Для різних регіонів країни рівень фінансування може варіюватися від 1,0 до 3,6% від ВВП).

Висновки. Тепер є можливість і дорожникам відповісти на виклик про подвоєння ВВП. Багато економістів вважають, що потенціалом подвоєння володіють далеко не всі галузі. Головними двигунами виступають обробна промисловість, торгівля, транспорт, які здатні щорічно додавати приблизно по 10%. Слід нагадати, що ефективність самої інфраструктурної діяльності від ВВ не виявляється, як і вплив ефективності функціонування підгалузей інфраструктури один на одного. Тоді як зворотний зв'язок простежується явно-регресійні залежності довжини доріг з твердим покриттям і душевого ВВП статистично достовірні майже на 100%.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Доповідь О.Вілчула про розвиток сфери дорожнього будівництва: <http://economics.unian.ua/transport/789784-vilkul-rozpoviv-yak-za-dopomogoyu-dorig-pidvischiti-vvp.html>.
2. Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013 – 2018 роки» від 11 липня 2013 № 696. [<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF>]
3. Бугроменко В. Дорожная отрасль и экономика: принцип сообщающихся сосудов// Автомобильные дороги.- 2004. – №4. – с. 12-15.

REFERENCES

1. Report O.Vilkul development of the field of road construction: <http://economics.unian.ua/transport/789784-vilkul-rozpoviv-yak-za-dopomogoyu-dorig-pidvischiti-vvp.html>. (Ukr).
2. CMU Resolution "On approval of the State target economic development program of public roads for 2013 – 2018" from July 11, 2013 № 696. (Ukr).
3. V. Bugromenko road sector and the economy: the principle of communicating vessels // Car roads.- 2004. – №4. – P. 12-15. (Rus).

РЕФЕРАТ

Левіщенко О.С. Дорожня галузь в економіці України: принцип взаємодоповнення і взаємодії / О.С. Левіщенко // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті проведено поглиблений аналіз взаємозалежності економіки та ефективного функціонування дорожнього господарства країни.

Недофінансування галузі призводить до зношення існуючої дорожньої мережі та лише часткової розбудови нових автомобільних доріг. Транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості автомобільних доріг України не відповідає сучасним вимогам за міцністю та рівністю і

потребує покращення відповідно до соціально-економічних потреб держави і суспільства. Через недостатнє фінансування порушуються міжремонтні нормативні терміни, не має можливості здійснити технічне переоснащення дорожньої галузі, широко запровадити нові технології, машини, механізми, матеріали і конструкції.

Залежність дорожнього господарства від розвитку економіки країни очевидна. Відомо, що інтегральним показником економічного благополуччя є ВВП. Але якраз розрахунок прямого впливу автодоріг на зростання ВВП просто відсутній. Причини дві, і обидві об'єктивні.

Перша – двоїста економічна природа інфраструктури, яка не виробляє матеріальних цінностей, а продукує послуги у вигляді загальних, більш сприятливих умов життєдіяльності і господарювання. Друга причина, по якій відсутні розрахунки прямого впливу доріг на зростання ВВП – синергетика інфраструктури в цілому, і автодоріг зокрема.

Тому існує певна «зона» законодавчих рішень з фінансування транспорту, нижче яких опускатися не можна, так як це призводить до різкого спаду економіки, а вище підніматися не слід, оскільки недофінансування інших галузей також призведе до негативних наслідків.

Об'єкт дослідження – дорожня галузь як складова економіки України.

Мета статті – дослідити взаємозалежність дорожньої галузі і економіки країни в цілому.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДОРОЖНЯ ГАЛУЗЬ, АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ, ЕКОНОМІКА, ПОКАЗНИКИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

ABSTRACT

Levishchenko O.S. Road industry in the economy of Ukraine: the principle of complementarity and interaction. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article conducted in-depth analysis of the interdependence of the economy and the efficient functioning of the country road.

Underfunding field leads to deterioration of the existing road network and only partial construction of new roads. Transportation and operational condition of the vast majority of roads Ukraine does not meet modern requirements for durability and equality and needs to be improved in accordance with the socio-economic needs of the state and society. Due to lack of funding violated regulations turnaround time, is unable to carry out technical upgrading transport industry, widely introduce new technologies, machine, machinery, materials and design.

Dependence of the road sector economic development is obvious. It is known that a combined measure of economic welfare is GDP. But precisely calculate the direct impact of roads on GDP growth is simply absent. There are two reasons, both objective and.

The first – the dual nature of the economic infrastructure that does not produce wealth and produce services as general more favorable living conditions and management. The second reason why no payments direct impact of roads on GDP growth – Synergetics infrastructure in general, and in particular road.

Therefore, there is a "zone" legislative decisions on financing transport below which you can not fall, because it leads to a sharp economic downturn and rise above should not be because of underfunding other industries will also lead to negative consequences.

Object of study – travel industry as part of Ukraine's economy.

The purpose of the article – explore the interdependence of the road sector and the economy as a whole.

KEY WORDS: ROAD INDUSTRY, ROADS, ECONOMY, INDICATORS OF ECONOMIC DEVELOPMENT.

РЕФЕРАТ

Левищенко Е.С. Дорожная отрасль в экономике Украины: принцип взаимодополнения и взаимодействия / Е.С. Левищенко // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье проведен углубленный анализ взаимозависимости экономики и эффективного функционирования дорожного хозяйства страны.

Недофинансирование отрасли приводит к износу существующей дорожной сети и только частичной развития новых автомобильных дорог. Транспортно-эксплуатационное состояние подавляющего большинства автомобильных дорог Украины не отвечает современным требованиям по прочности и равенством и нуждается в улучшении в соответствии с социально-экономических потребностей государства и общества. Из-за недостаточного финансирования нарушаются межремонтные нормативные сроки, не имеет возможности осуществить техническое переоснащение дорожной отрасли, широко внедрить новые технологии, машины, механизмы, материалы и конструкции.

Зависимость дорожного хозяйства от развития экономики страны очевидна. Известно, что интегральным показателем экономического благополучия является ВВП. Но как раз расчет прямого воздействия автодорог на рост ВВП просто отсутствует. Причины две, и обе объективные.

Первая – двойственная экономическая природа инфраструктуры, которая не производит материальных ценностей, а производит услуги в виде общих, более благоприятных условий жизнедеятельности и хозяйствования. Вторая причина, по которой отсутствуют расчеты прямого воздействия дорог на рост ВВП – синергетика инфраструктуры в целом, и автодорог в частности.

Поэтому существует определенная «зона» законодательных решений по финансированию транспорта, ниже которых опускаться нельзя, так как это приводит к резкому спаду экономики, а выше подниматься не следует, поскольку недофинансирование других отраслей также приведет к негативным последствиям.

Объект исследования – дорожная отрасль как составляющая экономики Украины.

Цель статьи – исследовать взаимозависимость дорожной отрасли и экономики страны в целом.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ДОРОЖНАЯ ОБЛАСТЬ, АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ, ЭКОНОМИКА, ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

АВТОР:

Левіщенко Олена Степанівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: ges-82@mail.ru, тел. +3080672536818, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 314.

AUTHOR:

Levishchenko Olena S., National Transport University, Assistant Professor, department of economics, e-mail: ges-82@mail.ru, tel. +3080672536818, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 314.

АВТОРЫ:

Левищенко Елена Степановна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e – mai : ges-82@mail.ru , тел . +3080672536818 , Украина , 01010 , г. Киев, ул. Суворова 1, к. 314.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Варналій Захарій Степанович, доктор економічних наук, професор, Київського державного університету імені Тараса Шевченка, професор кафедри фінансів, Київ, Україна.

Гришук Олександр Казимирович, проректор з навчальної роботи, кандидат технічних наук, завідувач кафедри туризму Національного транспортного університету, професор, Київ, Україна.

REVIEWER:

Varnaliy Z. S., Doctor of Economics, Professor, Kyiv State Taras Shevchenko University, Professor of Department of Finance, Kyiv, Ukraine.

Gryshuk O. K. Vice Rector for Scientific Affairs Ph.D in Technical Science, Head of Department Tourism NTU, Professor, Kyiv, Ukraine.

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ВИРОБНИЧОГО ПРОЦЕСУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОСЕРВІСУ

Литвишко Л.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Васьківська Н.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

EVALUATION OF PRODUCTION PROCESS CAR SERVICE STATIONS

Litvishko L.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Vaskivska N.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОСЕРВИСА

Литвишко Л.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Васьковская Н.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Питання оцінки ефективності виробничого процесу підприємств автосервісу України стає актуальним в умовах ринкової економіки. Оцінка ефективності виробничого процесу дозволяє проаналізувати якість та об'єм послуг, які надаються автосервісним підприємством, їх затребуваність та структуру, необхідність доповнення та розширення їх переліку, конкурентоспроможність підприємства на ринку. Це є важливим для успішного функціонування підприємства в умовах стрімкого зростання кількості автотранспорту і підприємств, які надають послуги автосервісу.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти створення, функціонування та розвитку підприємств автосервісу досліджували такі автори: Арістов О.В., Бідняк М.Н., Бичков В.П., Бочаров В.С., Волгін В.В., Зорін В.А., Лудченко О.А., Марков О.Д., Пеншин Н.В., Сарбаєв В.І., Хлявич А.І., Фастовцев Т.Ф. та ін. До цієї та суміжних тем у статтях та дисертаціях звертались Бугайчук О.С., Гарачук Ю.О., Лобода А.В., Ломакін Д.О., Мастепан М.А., Мастепан С.М., Нікульшин С.В., Пустовойтенко С.В., Рибалко Н.В., Рудковський О.В., Субочев О.І., Нікульшин С.В. та ін.

Метою статті є узагальнення наукових досліджень та аналіз існуючих тенденцій у виробничому процесі підприємств автосервісу.

Виклад основного матеріалу. Сучасний ринок автосервісних послуг представляє собою взаємовідносини між автовласниками і підприємствами системи автосервісу у сфері купівлі та продажу послуг, що сприяють підтримці працездатності автомобіля протягом його експлуатації [9]. Послуги, які надаються для підтримки і відновлення працездатності автомобілів, складаються із послуг по діагностуванню (контролю технічного стану), технічному обслуговуванню (гарантійному, регламентному, сезонному) і ремонту автомобілів, кузовів, агрегатів.

З кожним роком в Україні збільшується ринок автосервісних послуг. Це пояснюється тим, що в останні роки стрімко зростає чисельність автопарку в особистому користуванні, переважно легкового. В цій структурі переважно збільшується кількість іномарок, підтримка яких у відповідному технічному стані є набагато дорожчою і складнішою, ніж автомобілів вітчизняного виробництва. З іншого боку розширення сфери, яку охоплює малий бізнес в складовій автотранспортних послуг, супроводжується збільшенням чисельності невеликих підприємств і індивідуальних підприємців, а також їхнього автопарку. Підприємцям економічно не вигідно мати і утримувати ремонтну базу. Вони звертаються за автосервісними послугами до автотранспортних

підприємств, які мають гарну ремонтну базу і використовують її на комерційній основі, а також користуються відповідними послугами спеціалізованих станцій технічного обслуговування (СТО) [1].

Має місце і зворотній зв'язок. Зміцнення та розвиток ринку автосервісних послуг зі свого боку сприяє подальшому росту автомобільного парку у країні, особливо легкового. Як відмічається в роботі [9] збільшення потужностей автосервісної галузі, нарощення мережі автосервісних послуг і підвищення їх комплексності в умовах конкурентної боротьби за клієнта суттєво підвищили якість обслуговування автотранспортних засобів. Ця обставина разом із зростанням доходів найбільш забезпечених і середніх верств населення стимулює зростання парку автомобілів та загальне підвищення ступеня автомобілізації країни.

Послуги сучасних автосервісних підприємств поділяються на виробничі і невиробничі. До перших відносять технічне обслуговування та ремонт автомобілів, оскільки ці послуги носять виробничий характер і по своєму змісту є його продовженням і доповненням. До невиробничих послуг відносять послуги з продажу автомобілів, запасних частин і матеріалів, оскільки це торгові послуги. Станції технічного обслуговування – це підприємства, які здійснюють технічне обслуговування і ремонт автомобілів індивідуальних власників, автотранспортних підприємств, інших підприємств, індивідуальних підприємців, продаж автомобілів, запасних частин і супутніх товарів. Вони є основною ланкою системи автосервісу. Послуги, які надаються станціями технічного обслуговування поділяються на три групи (рис. 1) [4].

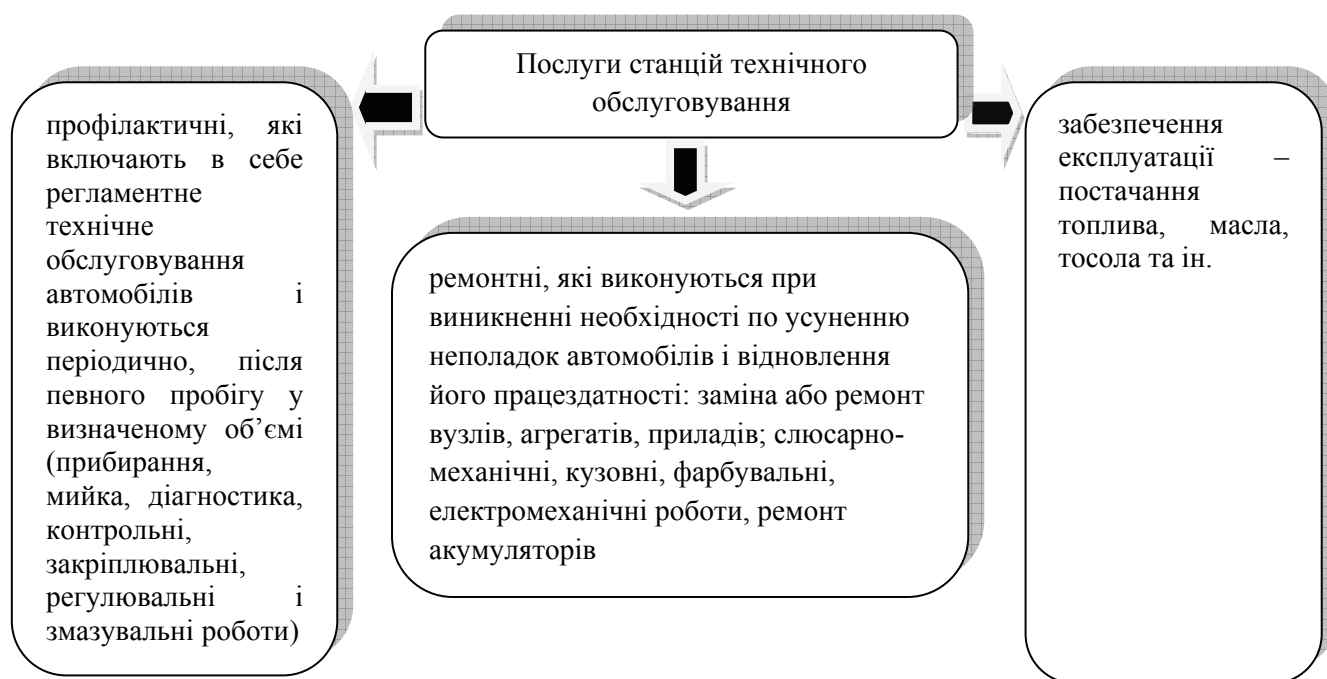


Рисунок 1 – Схема поділу послуг станцій технічного обслуговування

Цілий ряд факторів сприяє тенденції збільшення попиту на використання послуг СТО та їх широкого поширення на ринку автосервісних послуг України:

- ✓ новостворені автотранспортні підприємства не комплектуються ремонтною базою, покладаючи цю ділянку роботи на автосервісні підприємства;
- ✓ намагаючись знизити собівартість діючі автотранспортні підприємства позбавляються від ремонтних цехів, надаючи перевагу обслуговуванню їх машин за договорами на автосервісних підприємствах;
- ✓ підприємства-власники найновіших моделей, намагаючись уникнути додаткових витрат на спеціалізоване обладнання та навчання ремонтників, теж звертаються до послуг підприємств автосервісу.

Проблемі ефективності виробничого процесу в ринкових умовах приділяється особлива увага. Ефективність можна окреслити таким чином: «Ефективність – це одне з найбільш загальних економічних понять, які характеризують систему, зокрема, економічну, з точки зору співвідношення затрат і результатів її функціонування» [5].

Найбільш важливі загальнометодологічні аспекти ефективності охоплюють таке коло питань:

- ✓ визначення сутності категорії ефективності виробничого процесу;
- ✓ формулювання її критеріїв;
- ✓ обґрунтування системи показників оцінки ефективності.

Ефективність виробничого процесу надання автосервісних послуг – це співвідношення між результатом виробництва і сукупною витраченою працею [6]. Формула для вираження ефективності процесу надання автосервісних послуг може бути представлена, як співвідношення кінцевих результатів виробничого процесу до затрат або використаних ресурсів. Уявлення про те, ціною яких ресурсів чи затрат було досягнуто певного ефекту, дає рівень економічної ефективності. Економічна ефективність автосервісних послуг є тим вищою, чим більшого ефекту було досягнуто при мінімізації затрат [5]. Вибір і обґрунтування критеріїв і показників оцінки ефективності автосервісних послуг є основним питанням визначення ефективності надання автосервісних послуг [2].

Розглянемо розрахунок деяких техніко-експлуатаційних показників, значення яких знаходиться в прямій залежності від ефективності технічного впливу при виконанні автосервісних послуг. Коефіцієнт технічної готовності парку автомобілів за 1 робочий день α_m [3]:

$$\alpha_m = \frac{A_{ГЭ}}{A_C}, \quad (1)$$

де $A_{ГЭ}$ – кількість автомобілів, готових до експлуатації;

A_C – кількість автомобілів за списком.

На величину коефіцієнта технічної готовності впливають умови експлуатації автомобілів, вік рухомого складу і число нових автомобілів на підприємстві, позапланові простой при ремонті і ТО-2, простой у святкові дні, простой через відсутність роботи, незабезпеченість паливом, шинами, недостатньому складі.

Коефіцієнт випуску автомобілів за один робочий день [3]:

$$\alpha_m = \frac{A_{ЭК}}{A_C}, \quad (2)$$

де $A_{ЭК}$ – кількість автомобілів в експлуатації.

Скорочення простоїв автомобілів на ТО і ремонті, а також у вихідні і святкові дні збільшують коефіцієнт випуску автомобілів на лінію. Неповний випуск рухомого складу на лінію, який залежить від технічної готовності, знижує загальні показники роботи автомобільного транспорту. Продуктивність рухомого складу за час в наряді визначається добутком грузопідйомності автомобіля q і коефіцієнта використання його грузопідйомності γ_{CT} на кількість їздок n_e , здійснених автомобілем [2]:

$$Q = q\gamma_{CT}n_e, \quad (3)$$

Якщо у формулу визначення продуктивності рухомого складу Q підставити значення кількості їздок і час одної їздки, то отримаємо вираз для продуктивності, яка залежить від техніко-експлуатаційних показників роботи рухомого складу [3]:

$$Q = q\gamma_{CT}n_e = \frac{q\gamma_{CT}T_H}{t_e} = \frac{q\gamma_{CT}T_H}{\frac{l_{er}}{\beta_e v_t} + t_{n-p}} = \frac{q\gamma_{CT}T_H\beta_e v_t}{l_{er} + \beta_e v_t t_{n-p}}, \quad (4)$$

Отже, продуктивність рухомого складу формується під впливом декількох техніко-експлуатаційних показників, які характеризують окремі сторони роботи автомобільного транспорту. В свою чергу, кожний із показників знаходиться під впливом різноманітних факторів, включаючи

організаційно-економічні і матеріально-технічні, впливаючи на які можна змінити значення показників, а отже і значення продуктивності автомобільного парку. З цього випливає, що необхідність і напрям впливу можна встановити на основі аналізу рівня показників використання автомобільного парку.

Ефективність автосервісних послуг об'єктивно впливає на технічний стан рухомого складу і в кінцевому підсумку на продуктивність автомобільного транспорту. Таким чином, аналізуючи формулу визначення продуктивності автомобільного транспорту і підставляючи в неї значення техніко-експлуатаційних показників, таких як час у наряді, пробігу, технічної швидкості, значення яких залежить від технічного стану автомобілів, підтверджуємо зроблені висновки.

На підвищення ефективності виробництва автосервісних послуг повинні бути направлені також результати аналізу рентабельності. Зниження собівартості автосервісних послуг, покращення продуктивності праці є резервами росту рентабельності. Також, це ліквідація понаднормових запасів матеріальних цінностей, реалізація зайвих основних виробничих фондів, скорочення і усунення непланових витрат і збитків. Розвиток автосервісних послуг характеризується першочерговим розширенням видів цих послуг в обслуговуванні споживачів на регіональному рівні [3].

Через це особливе значення в умовах ринку слід надавати своєчасному оновленню автосервісу, вивчати попит клієнтів і розвивати нові види автосервісних послуг. Загальний підхід до визначення економічної ефективності виробництва нових видів автосервісних послуг на сучасному етапі можна звести до наступного [8]:

- ✓ визначаються варіанти нових видів автосервісних послуг;
- ✓ по кожному з варіантів визначаються затрати, результати і економічний ефект;
- ✓ кращим визнається той варіант, який має максимальну величину економічного ефекту.

Економічний ефект розраховуємо за формулою [3]:

$$\mathcal{E} = P - Z, \quad (5)$$

де $\mathcal{E}$ – економічний ефект від впровадження нових видів автосервісних послуг;

P – доходи від реалізації нових видів автосервісних послуг;

Z – вартісна оцінка затрат.

Приведені різночасові затрати і результати всіх років періоду реалізації до розрахункового року здійснюєм шляхом множення їх величини за кожен рік на коефіцієнт приведення, який розраховується за формулою [3]:

$$K_{np} = (1 + E_n)^{p-t}, \quad (6)$$

де E_n – норматив витрат і результатів, чисельно рівний нормативу ефективності капіталовкладень ($E_n = 0,1$);

t_p – розрахунковий рік;

t – рік, затрати і результати якого приводяться до розрахункового року.

Вартісна оцінка результатів за розрахунковий період визначається наступним чином [3]:

$$P = \sum_{t_n}^{t_k} P_t, \quad (7)$$

де P_t – вартісна оцінка результатів в t -році розрахункового періоду;

t_n – початковий рік розрахункового періоду;

t_k – кінцевий рік розрахункового періоду.

Затрати ресурсів при організації нових видів автосервісних послуг розраховуються наступним чином [3]:

$$Z = \sum_{t_n}^{t_k} Z_t = \sum_{t_n}^{t_k} (I_t + K_t + L_t) t, \quad (8)$$

де Z_t – величина затрат всіх ресурсів протягом року t ;

I_t – поточні витрати при виробництві нових видів автосервісних послуг протягом року t без врахування амортизаційних відрахувань на реновацію;

K_t – одноразові затрати при виробництві нових видів автосервісних послуг протягом року t ;

L_t – залишкова вартість основних фондів, які вибувають протягом року t .

В якості узагальнюючого показника ефективності виробництва автосервісних послуг можна застосувати регіональний коефіцієнт успіху, який визначається за формулою [3]:

$$K_{py} = \frac{D_{TZO}}{Z_{TZO}}, \quad (9)$$

де D_{TZO} – сума прибутків від організації нових видів автосервісних послуг в регіоні;

Z_{TZO} – сума витрат при організації автосервісних послуг.

Величина економічного ефекту від впровадження нових видів автосервісних послуг в регіоні визначається [3]:

$$\mathcal{E}_p = \frac{K_t}{K_{(t-1)}}, \quad (10)$$

де K_t – коефіцієнт успіху в поточному році; $K_{(t-1)}$ – коефіцієнт успіху в наступному році.

В підвищенні рівня якості автосервісних послуг зацікавлений і споживач, і виробник цих послуг. Показник якості цих послуг, який оцінюється споживачем за встановленими стандартами і нормами, є одним із найбільш важливих і значущих показників при оцінці автосервісних послуг. Споживачу важливо, щоб автосервісні послуги надавались якісно і надійно, а їх ціна відповідала рівню цих послуг. Таким чином, рівень якості автосервісних послуг повинен бути орієнтований на споживача. Це можливо у випадку виконання таких умов:

- ✓ визначення вимог споживача до певного виду автосервісної діяльності;
- ✓ перетворення цих вимог у програму дій, в основу якої покладено новітні досягнення в цій області;
- ✓ оцінка результатів роботи і ступеня задоволення споживача.

Отже, успіх стратегії завоювання ринку автосервісних послуг залежить від забезпечення необхідного рівня якості цих послуг, їх привабливості для споживача і одночасного використання всього науково-технічного потенціалу в цьому виді діяльності.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Організація ефективного виробничого процесу на сучасних автосервісних підприємствах – це складний процес в якому повинні бути враховані багато факторів. Серед них основні тенденції розвитку ринку послуг автосервісу в Україні: стрімке зростання числа автотранспортних засобів, серед яких є багато машин, як вітчизняного так і іноземного виробництва зі значним строком використання, загальна тенденція до росту об'ємів надання послуг; збільшення долі ремонтних робіт в порівнянні з профілактичними. Наявність цих тенденцій свідчить про необхідність створення оптимальних умов для прискореного розвитку ринку автосервісних послуг. Також до факторів, які необхідно враховувати відносяться такі недоліки автосервісу: низький рівень виробничо-технічної бази більшості СТО, недосконала система забезпечення запасними частинами, великий об'єм послуг, який надається тіньовим сектором економіки, низький рівень інформаційного забезпечення автосервісних підприємств та ін. Подальші дослідження і практичні дії у напрямку збільшення ефективності виробничого процесу надання автосервісних послуг повинні враховувати новітні досягнення в цій галузі, і організовувати їх найширше втілення в практику.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бідняк М.Н., Біліченко В.В. Виробничі системи на транспорті теорія і практика. Монографія – Вінниця: УНІВЕРСУМ – Вінниця, 2006. – 176 с.;

2. Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия. – М.: Инфра-М, 2006. – 382 с.;
3. Бычков В.П., Пеньшин Н.В. Эффективность производства и предпринимательство в автосервисе: Учеб. пособие. – Тамбов: Тамб. гос. техн. ун-та, 2007. – 304 с.;
4. Волгин В.В. Автосервис: маркетинг и анализ: Практическое пособие. – М.: Дашков и К, 2005. – 496 с.;
5. Гончаров Н.В. Эффективность производственной инфраструктуры предприятия / В.Н. Гончаров, А.И. Вавин. – Луганск, 1994. – 164 с.;
6. Квитко Х.Д. Эффективность использования грузовых автомобилей. – М.: Транспорт, 1979. – 174 с.;
7. Леонтьев В.В. Экономическое ссе. – М.: Политиздат, 1990. – 415 с.;
8. Лукавин В.Н. Основы эксплуатации автомобильного транспорта и бухгалтерского учета автомобильного транспорта и бухгалтерского учета автотранспортных средств. – М.:, 1998. – 557 с.;
9. Миротина Л.Б. Управление автосервисом: Учеб. пособие. – М.: Экзамен, 2004. – 320 с.

REFERENCES

1. Bidnyak M.N., Bilichenko V.V. Manufacturing systems transport theory and practice. Monograph – Vinnitsa: UNIVERSUM – Vinnitsa, 2006. – 176 p. (Ukr);
2. Bychkov V.P. Economy motor enterprise. – M.: Infra-M, 2006. – 382 p. (Rus);
3. Bychkov V.P., Peshyn N.V. Efficiency of production and entrepreneurship in avtoservyse: Textbook. certainly appreciate. – Tambov: Tambov. state. sc. university press, 2007. – 304 p. (Rus);
4. Volhyn V.V. Avtoservys: marketing and analysis: Practical certainly appreciate. – M: Dashkov and K, 2005. – 496 p. (Rus);
5. Goncharov V.N. Efficiency proizvodstvennoe enterprise infrastructure / Goncharov V.N., Vavyn A.I. – Lugansk, 1994. – 164 p. (Ukr);
6. Kvitko H.D. Efficiency Using hruзовых cars. – M.: Transport, 1979. – 174 p. (Rus);
7. Leontev V.V. Ekonomicheskoe sucks. – M.: Politizdat, 1990. – 415 p. (Rus);
8. Lukavyn V.N. Fundamentals of operation of road transport and automotive Accounting Accounting Accounting Transport and motor means. – M.: 1998. – 557 p. (Rus);
9. Mirotin L.B. Manage service centers: Textbook. certainly appreciate. – M.: Exam, 2004. – 320 p. (Rus).

РЕФЕРАТ

Литвишко Л.О. Оцінка ефективності виробничого процесу підприємств автосервісу. / Л.О. Литвишко, Н.В. Васильківська // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К.: НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті запропоновано метод оцінки ефективності виробничого процесу на підприємствах автосервісу.

Об'єкт дослідження – виробничий процес на підприємствах автосервісу.

Мета дослідження – узагальнення наукових пошуків та аналіз вже існуючих тенденцій у виробничому процесі підприємств автосервісу, визначення ефективності виробничого процесу на підприємствах автосервісу.

Метод дослідження – аналіз науково-теоретичних напрацювань у даній галузі.

Організація ефективного виробничого процесу на сучасних автосервісних підприємствах – це складний процес в якому повинні бути враховані багато факторів. Серед них основні тенденції розвитку ринку послуг автосервісу в Україні: стрімке зростання числа автотранспортних засобів, серед яких є багато машин, як вітчизняного так і іноземного виробництва зі значним строком використання, загальна тенденція до росту об'ємів надання послуг; збільшення долі ремонтних робіт в порівнянні з профілактичними. Наявність цих тенденцій свідчить про необхідність створення оптимальних умов для прискореного розвитку ринку автосервісних послуг. Також до факторів, які необхідно враховувати відносяться такі недоліки автосервісу: низький рівень виробничо-технічної бази більшості СТО, недосконала система забезпечення запасними частинами, великий об'єм послуг, який надається тіньовим сектором економіки, низький рівень інформаційного забезпечення

автосервісних підприємств та ін. Подальші дослідження і практичні дії у напрямку збільшення ефективності виробничого процесу надання автосервісних послуг повинні враховувати новітні досягнення в цій галузі, і організовувати їх найширше втілення в практику.

Результати статті можуть бути враховані при організації виробничого процесу на сучасних автосервісних підприємствах для підвищення його ефективності.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкту дослідження – пошук оптимальних шляхів організації виробничого процесу, підвищення його ефективності та розробка методів її оцінки.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВТОСЕРВІСНЕ ПІДПРИЄМСТВО, ВИРОБНИЧИЙ ПРОЦЕС, ЕФЕКТИВНІСТЬ, ПОСЛУГИ, ПОПИТ, СПОЖИВАЧІ.

ABSTRACT

Litvishko L.A., Vaskivska N.V. Evaluating the effectiveness of the production process car service stations. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The paper proposes a method for evaluating the effectiveness of the production process at service centers.

Object of the study – the production process at service centers.

Purpose of the study – to summarize research findings and analysis of existing trends in the manufacturing process of car service stations, determining the efficiency of the production process at service centers.

Method of the study – an analysis of scientific and theoretical developments in this area.

Increasing efficiency of production at today's auto service business – is a complex process which must be taken into account many factors. Among them are the main trends in the market auto services in Ukraine: the rapid growth in the number of vehicles, including many cars, both domestic and foreign production with a significant term use, a general tendency to increase the volume of service provision; increase the share of repairs compared to prevention. The presence of these trends indicates the need to create optimal conditions for the rapid development of the service center services. Also, the factors that must be considered include the following shortcomings service centers: low level of industrial and technological base of most stations, imperfect system providing spare parts, a large amount of services supplied shadow economy, low level of information support auto service companies and others. Further research and practical steps towards increasing the efficiency of the delivery of service center services should consider the latest developments in this field, and to organize their widest implementation in practice.

The results of the article can be taken into account during the production process in modern auto service business to improve its performance.

Forecast assumptions about the object of study – the search for optimal ways of organizing the production process, improve its efficiency and to develop methods of assessment.

KEYWORDS: AUTOSERVICE ENTERPRISE, PRODUCTION PROCESSES, EFFICIENCY, SERVICES, DEMAND, CONSUMER.

РЕФЕРАТ

Литвишко Л.А. Оценка эффективности производственного процесса предприятий автосервиса. / Л.А. Литвишко, Н. В. Васьковская // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье предложен метод оценки эффективности производственного процесса на предприятиях автосервиса.

Объект исследования – производственный процесс на предприятиях автосервиса.

Цель исследования – обобщение научных поисков и анализ уже существующих тенденций в производственном процессе предприятий автосервиса, определение эффективности производственного процесса на предприятиях автосервиса.

Метод исследования – анализ научно-теоретических наработок в данной области.

Организация эффективного производственного процесса на современных автосервисных предприятиях – это сложный процесс в котором должны быть учтены многие факторы. Среди них

основные тенденции развития рынка услуг автосервиса в Украине: стремительный рост числа автотранспортных средств, среди которых много машин, как отечественного так и иностранного производства со значительным сроком использования, общая тенденция к росту объемов предоставления услуг; увеличение доли ремонтных работ по сравнению с профилактическими. Наличие этих тенденций свидетельствует о необходимости создания оптимальных условий для ускоренного развития рынка автосервисных услуг. Также к факторам, которые необходимо учитывать относятся такие недостатки автосервиса: низкий уровень производственно-технической базы большинства СТО, несовершенная система обеспечения запасными частями, большой объем услуг, который предоставляется теневым сектором экономики, низкий уровень информационного обеспечения автосервисных предприятий и др. Дальнейшие исследования и практические действия в направлении увеличения эффективности производственного процесса предоставления автосервисных услуг должны учитывать новейшие достижения в этой области, и организовывать их широкое воплощение в практику.

Результаты статьи могут быть учтены при организации производственного процесса на современных автосервисных предприятиях для повышения его эффективности.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – поиск оптимальных путей организации производственного процесса, повышение его эффективности и разработка методов ее оценки.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: АВТОСЕРВИСНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПРОЦЕСС, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, УСЛУГИ СПРОС, ПОТРЕБИТЕЛИ.

АВТОРИ:

Литвишко Лілія Олександрівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджмент, e-mail: flower_liliya@bigmir.net, тел. +380953015429, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 241

Васьківська Ніна Володимирівна, аспірант 1-го курсу кафедри менеджмент, Національний транспортний університет, e-mail: vaskovskayanina@ukr.net, тел. +380669730202, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 241

AUTHOR:

Litvishko Liliya Alexandrovna, Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of management, e-mail: flower_liliya@bigmir.net, tel. +380953015429, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 241

Vaskivska Nina Vladimirovna, a graduate student of 1st year, National Transport University, e-mail: vaskovskayanina@ukr.net, tel. +380669730202, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 241

АВТОРЫ:

Литвишко Лилия Александровна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента, e-mail: flower_liliya@bigmir.net, тел. +380953015429, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 241

Васьковская Нина Владимировна, аспирант 1-го курса кафедры менеджмент, Национальный транспортный университет, e-mail: vaskovskayanina@ukr.net, тел. +380669730202, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 241

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Ложачевська О.М., доктор економічних наук, професор, Національний авіаційний університет, завідувач кафедри міжнародної економіки, Київ, Україна.

Бойко В.В., доцент, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, Київ, Україна.

REVIEWER:

Lozhachevska A.M., Economics (Dr.), professor, National Aviation University, head of Department of International Economics, Kyiv, Ukraine.

Boyko V.V., Ph.D., National Transport University, associate professor of Economics, Kyiv, Ukraine.

ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ

Назаренко Я. Я., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

FORMING OF FINANCIAL RESOURCES OF TRANSPORT ENTERPRISES

Nazarenko I.I., Ph. D., National Transport University, Kiev, Ukraine

ФОРМИРОВАНИЕ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТА

Назаренко Я.Я., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Транспортна галузь в структурі економіки держави забезпечує нормальне функціонування і розвиток інших галузей, основа їх взаємозв'язків, взаємодії і комплексного розвитку. Автомобільний транспорт як елемент транспортної системи країни забезпечує своєчасну мобільність, гнучкість, швидкість реакції транспортної системи на зовнішні чинники і на регулювання держави, зв'язує підгалузі, що виробляють товари, сировину, продукцію, забезпечує транспортування громадян до місця їх роботи, проживання та відпочинку. Автомобільний транспорт України є основною транспортною системою країни поряд з іншими видами транспорту. Більш того, займає лідируючі позиції щодо перевезення вантажів та пасажирів, приймає участь у вирішенні транспортних завдань в усіх галузях економіки країни. Так у 2013 році підприємствами транспорту перевезено 757,6 млн.т. вантажів, з них автомобільним транспортом 183,5 млн.т., що становить 24,2% і займає друге місце після залізничного. Перевагами автомобільного транспорту з перевезення вантажів є його мобільність, маневреність та можливість доставки вантажів від дверей до дверей та у місця куди неможливо дістатись іншими видами транспорту. Послугами пасажирського транспорту у 2013 р. скористалися 6,6 млрд. пасажирів, виконано пасажирську роботу в обсязі 128,5 млрд.пас.км., з них автомобільним транспортом перевезено 3340,8 млн. пасажирів. В сучасних економічних умовах розвитку України одним із важливих факторів забезпечення оптимального функціонування автомобільного транспорту є забезпечення ефективності використання фінансових ресурсів підприємства.

Аналіз досліджуваної проблеми. Питання визначення та формування фінансових ресурсів підприємства висвітлені у працях таких українських та закордонних вчених як О.Д.Василика, А.І.Балабанова, І.Т.Балабанова, О.М.Бандурка, В.Г.Білопецького, Н.П.Злепко, Т.О.Кізіма, М.Я.Коробова, Л.А.Лахтіонової, С.В.Мочерного, В.М.Опаріна, П.І.Орлова, К.Я.Петрова, О.Р.Романенко, П.А.Стецюка, М.М.Тріпак, В.М.Федосов, С.В.Хачатуряна, Г.Я.Шахової, С.І.Юрія. Так на думку Опаріна В.М. фінансові ресурси є передумовою виробництва та створення ВВП, результати їх використання відображаються в отриманих підприємством доходах [1]. Він визначає фінансові ресурси як суму коштів спрямованих в основні засоби та обігові кошти підприємства. С.І.Юрій визначає фінансові ресурси як акумульовані підприємством із різних джерел грошові кошти, які надходять у його обіг і призначені для покриття потреб підприємства [2]. Окрім усіх грошових коштів, які знаходяться у розпорядженні підприємства А.М.Поддєрьогін відносить до фінансових ресурсів і ту частину грошових коштів, яка використовується в не фондівій формі [3].

В.М.Родіонова вважає, що формування фінансових ресурсів підприємства відбувається за рахунок власних і притриманих до них коштів, мобілізації ресурсів на фінансовому ринку і надходження грошових коштів від фінансово-банківської системи під час перерозподілу. Основним джерелом фінансових ресурсів на діючих підприємства В.М.Родіонова вважає вартість реалізованої продукції, послуг, різні елементи якої в процесі розподілу виручки приймають форму грошових доходів та накопичень [4]. В.С.Леонтьєв під фінансовими ресурсами розуміє всю сукупність наявних і можливих фондів і засобів підприємства, які мають грошову оцінку та можуть бути використані для отримання прибутку [5]. Балабанов І.Т. зазначає, що фінансові ресурси підприємства являють собою

капітал в грошовій формі, який призначений для розвитку виробництва [6]. Основною метою вкладання капіталу в підприємства є отримання прибутку. Отже, аналіз публікацій свідчить про те, що поняття фінансових ресурсів є складним, багаторівневим, багатогранним, має різні форми прояву та немає одностайного визначення змісту і інтерпретації та потребує подальшого визначення як в умовах кризи та хронічної нестачі фінансових ресурсів так і в умовах в яких опинилася Україна сьогодні.

Метою роботи є визначення ролі фінансових ресурсів підприємств пасажирського транспорту та формування раціональної структури джерел фінансових ресурсів для продуктивного та сталого функціонування підприємства.

Виклад основного матеріалу. Сьогодні у більшості підприємств нашої країни спостерігається нестача фінансових ресурсів для фінансування своєї діяльності. Особливо гостро їх брак відчувається у період фінансових криз, коли підприємство не може забезпечити фінансування своєї діяльності та своїх зобов'язань. Під фінансовими ресурсами зазвичай розуміють грошові кошти підприємства, які перебувають у його розпорядженні на постійній або тимчасовій основі. Більшість вчених сходяться у думці, що формування фінансових ресурсів здійснюється за рахунок власних та прирівняних до них коштів, а також залучених джерел. До власних джерел фінансових ресурсів відносять: статутний капітал, амортизаційні відрахування, стійкі пасиви, цільові внески трудового колективу, доходи та прибутки підприємства від своєї діяльності. Також до цих джерел відносяться кошти акціонерних товариств, отримані від додаткової емісії акцій та емісійного доходу, призначені для фінансування витрат підприємства зі збільшення його активів. Державні та комунальні підприємства можуть також залучати кошти державного чи місцевого бюджетів, які інвестовані у підприємство на безоплатній основі.

У разі нестачі власних та прирівняних до них коштів для фінансування своєї діяльності підприємство може залучати зовнішні, боргові фінансові ресурси. Залучені фінансові ресурси підприємства формуються за рахунок отриманих кредитів, пайових та інших внесків, коштів мобілізованих на фінансових ринках. На процес залучення зовнішніх фінансових джерел підприємствами транспорту впливає перш за все висока вартість таких ресурсів, адже сьогодні вартість банківських кредитів в Україні є дуже високою порівняно з країнами Європи. Ще одним стримуючим чинником залучення цього виду ресурсів є трудомісткість їх оформлення, брак знань та обмежені можливості до їх залучення. Зважаючи на плачевний фінансовий стан переважної більшості підприємств пасажирського та вантажного транспорту це джерело фінансових ресурсів для більшості з них залишається недоступним.

У процесі здійснення своєї фінансово-господарської діяльності підприємство здійснює формування фінансових ресурсів, які в подальшому використає для забезпечення своїх поточних операційних потреб, розширення своєї діяльності, інвестиційної діяльності. Механізм формування фінансових ресурсів підприємства представлений на рис.1. Метою формування механізму фінансових ресурсів підприємств, окрім визначення доступних джерел формування, є, перш за все, ефективний їх розподіл в умовах гострої нестачі фінансових ресурсів та забезпечення самоокупності та самофінансування підприємства, організація фінансової діяльності підприємства таким чином, щоб окупити кошти інвестовані у підприємство, за рахунок отриманого прибутку та інших власних фінансових ресурсів і повністю виконати зобов'язання перед постачальниками ресурсів, фінансовими установами та бюджетом, забезпечення розвитку підприємства.

Першим етапом у реалізації фінансового механізму формування фінансових ресурсів є розробка поточних виробничих, інвестиційних та фінансових планів діяльності підприємства з метою визначення усіх доступних для підприємства джерел фінансових ресурсів та гарантування фінансового забезпечення діяльності підприємства фінансовими ресурсами і виконання зобов'язань підприємства. У процесі формування та розподілу фінансових ресурсів підприємства слід виокремити їх за власними та залученими джерелами формування. Використання залучених фінансових джерел поряд із власними дозволяє раціональніше використовувати та зберігати власний оборотний капітал підприємства, розширювати свою діяльність, своєчасно реалізовувати інвестиційні проекти. У процесі формування і розподілу фінансових ресурсів не слід забувати і про створення фінансових резервів та фондів цільового призначення у формах високоліквідних активів. Особливо актуальним це є в умовах мінливої ринкової кон'юнктури. Це дозволить гарантувати стабільну діяльність підприємства та виконувати свої зобов'язання навіть у періоди спаду та кризи.



Рисунок 1 – Механізм формування фінансових ресурсів підприємствами транспорту

Важливим етапом у забезпеченні ефективності формування і використання фінансових ресурсів підприємства є створення ефективної системи контролю за дотриманням фінансової та платіжної дисципліни підприємства.

Під час формування джерел фінансування підприємств транспорту слід враховувати особливості функціонування підприємств транспорту та здійснюваних ними послуг. Діяльність автомобільного транспорту пов'язана зі здійсненням великої кількості робіт та послуг, що пов'язані не лише з організацією перевезень вантажів та пасажирів, виконанням транспортно-експедиційних послуг, технічним обслуговуванням рухомого складу, забезпечення безпеки транспортного обслуговування. Також на процес надання послуг транспортними підприємствами впливає і стан маршрутної мережі, доріг, оптимальна швидкість, можливість забезпечення безперервності надання послуг, пропускної здатності, можливості пересування рухомого складу з заданими параметрами в будь-яку пору року і за будь-яких погодних умов, рівня автосервісних послуг.

В умовах, в яких сьогодні перебуває Україна особливу увагу слід звернути і на такі чинники (рис. 2), що теж впливають на процес формування фінансових ресурсів підприємства як економічна криза, анексія Криму, військові дії, що відбуваються на сході нашої країни. Тому в окрему групу слід виокремити трансформаційні фактори. Загальноекономічна криза та процеси, що відбуваються в державі призвели до зростання безробіття, зниження рівня добробуту основної частини населення,

зростання цін на основні групи товарів, зниження платоспроможного попиту населення та зниження доходів.

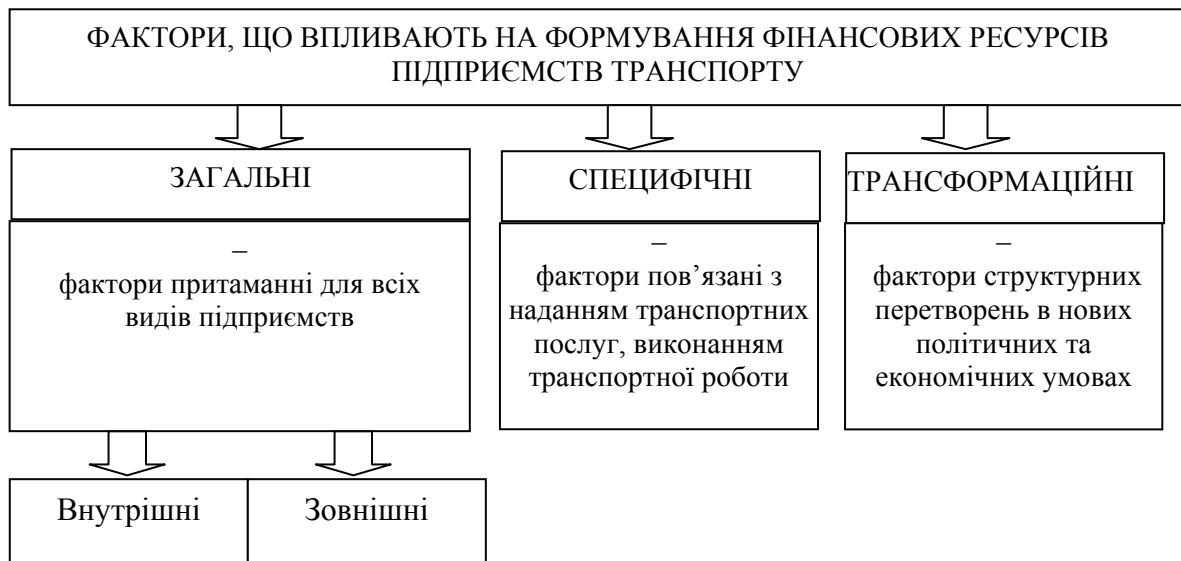


Рисунок 2 – Фактори, що впливають на формування фінансових ресурсів підприємств транспорту

Висновки. В умовах економічних криз та хронічної нестачі фінансових ресурсів для забезпечення поточної діяльності підприємствам транспорту необхідно особливо ретельно підходити до процесу формування фінансових ресурсів. Під час їх формування доцільно враховувати не лише зовнішні фактори та особливості існуючої економічної ситуації, а й чинники, які пов'язані з особливостями функціонування підприємств транспорту та надання транспортних послуг.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Опарін В. Фінансова система України (теоретико-методичні аспекти): монограф./ В. Опарін. // – К.: КНЕУ, 2005. – 240 с.
2. Фінанси: вишкіл студії: [навч. посібник / С.І.Юрій, Т.О.Кізима, Н.П.Злепко, М.М.Тріпак] / за ред. С.І.Юрія. // Тернопіль: Карт-бланш, 2002. 357 с.
3. Поддєрьогін А.М., Білик А.М., Буряк Л.Д. Фінанси підприємств [Текст]: підручник / Кер. кол. авт. і наук. ред .проф .А.М.Поддєрьогін. – 5-те вид., перероб. та допов. // – К.: КНЕУ, 2004. – 546 с.
4. Родионова В.М. Финансы./ В.М.Родионова // М.: Финансы и статистика, 1995. С.115.
5. Леонтьев В.Е. Финансовые ресурсы организаций (предприятий). / В.Е.Леонтьев // СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2001 с.70.
6. Балабанов Т.И. Основы финансового менеджмента. Учеб.пособие. / Т.И.Балабанов // М.: Финансы и статистика, 2000. С.65.
7. Бронштейн Л.А., Шульман А.С Экономика автомобильного транспорта. Учебник для вузов. / Л.А. Бронштейн, А.С. Шульман М.// Т – т, 1976 -350 с.
8. Дажин С., Шарыпов Н., Люськин Д. О системе дотаций пассажирских перевозок / С. Дажин, Н. Шарыпов, Д. Люськин // Автомобильный транспорт. № 4. 1996.- С. 12-18.
9. Игудесман Я.Е. Экономика автомобильного транспорта: Учебное пособие для вузов. / Я. Е. Игудесман // – Мн.: Высш. шк., 1987 – 327 с.
10. Кононова Г.А. Экономика автомобильного транспорта: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Г.Будрин, Е.В. Будрина, М.Г. Григорян и др.; Под ред. Г.А. Кононовой. // – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 320 с.

REFERENCES

1. Oparin V. Financial system of Ukraine (teoretiko-methodical aspects): monograph. Kyiv: KNEU, 2005. 240 p. (Ukr)
2. Finances: teaching of studio: [train aid / S.I.Yuriy, T.O.Kizyma, N.P.Zlepko, M.M. Tripak] Ternopil: Kart-blansh, 2002. 357 p.
3. Poddyeryogin A.M., Bilyk A.M., Buryak L.D. Finances of enterprises [Text]: textbook. Kyiv: KNEU, 2005. 546 p. (Ukr)
4. Rodionova V.M. Finances. Moscow: Finances and statistics, 1995. 115 p. (Rus)
5. Leontiev V.E. Financial resources of organizations (enterprises). Sankt Petersburg. Publishing house SPbGUEF, 2001. 70 p. (Rus)
6. Balabanov T.I. Bases of financial management. Train aid. Moscow: Finances and statistics, 2000. 65 p. (Rus)
7. Bronshtein L.A. Shulman A.C. Economy of motor transport. Transport, 1976. 350 p. (Rus)
8. Dagin S., Sharipov N., Liuskin D. About the system of grants of passenger transportations. Motor transport .№ 4. 1996. P. 12-18. (Rus)
9. Igudesman Ya. E. Economy of motor transport. Minsk: Higher school. 1987. p. 327. (Rus)
10. Kononova G.A. Economy of motor transport. Moscow: Publishing center «Academy». 2005. p. 320. (Rus)

РЕФЕРАТ

Назаренко Я.Я. Формування фінансових ресурсів підприємств транспорту. / Я.Я. Назаренко // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті досліджені особливості формування фінансових ресурсів підприємств транспортної галузі.

Об'єкт дослідження – теоретичні аспекти формування фінансових ресурсів підприємств транспорту.

Мета роботи – дослідження та визначення ролі фінансових ресурсів підприємств пасажирського транспорту та формування раціональної структури джерел фінансових ресурсів для продуктивного та сталого функціонування підприємства

Метод дослідження – узагальнення фундаментальних робіт вітчизняних та зарубіжних учених економістів в системі формування фінансових ресурсів, діалектичний підхід, фундаментальні положення економічної теорії, системно-логічний підхід до дослідження економічних явищ і процесів.

Сьогодні у більшості підприємств нашої країни спостерігається нестача фінансових ресурсів для фінансування своєї діяльності. Особливо гостро їх брак відчувається у період фінансових криз, коли підприємство не може забезпечити фінансування своєї діяльності та своїх зобов'язань. Під фінансовими ресурсами зазвичай розуміють грошові кошти підприємства, які перебувають у його розпорядженні на постійній або тимчасовій основі. Формування фінансових ресурсів здійснюється за рахунок власних та прирівняних до них коштів, а також залучених джерел. До власних джерел фінансових ресурсів відносять: статутний капітал, амортизаційні відрахування, стійкі пасиви, цільові внески трудового колективу, доходи та прибутки підприємства від своєї діяльності. У разі нестачі власних та прирівняних до них коштів для фінансування своєї діяльності підприємство може залучати зовнішні, боргові фінансові ресурси. Залучені фінансові ресурси підприємства формуються за рахунок отриманих кредитів, пайових та інших внесків, коштів мобілізованих на фінансових ринках.

В умовах економічних криз та хронічної нестачі фінансових ресурсів для забезпечення поточної діяльності підприємствам транспорту необхідно особливо ретельно підходити до процесу формування фінансових ресурсів. Під час їх формування доцільно враховувати не лише зовнішні фактори та особливості існуючої економічної ситуації, а й чинники, які пов'язані з особливостями функціонування підприємств транспорту та надання транспортних послуг, здійснювати ретельний контроль за процес їх розподілу та використання.

Результати статті можуть бути упроваджені в роботі служб підприємств транспортного комплексу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РЕСУРСИ, ФІНАНСОВІ РЕСУРСИ, ДЖЕРЕЛА ФІНАНСОВИХ РЕСУРСІВ, ПІДПРИЄМСТВО ТРАНСПОРТУ.

ABSTRACT

Nazarenko I.I. Forming of financial resources of transport enterprises. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

In the article features of forming of financial resources of transport enterprises are investigational.

Object of study – theoretical aspects of forming of financial resources of transport enterprises.

Purpose – research and determination of financial resources role and forming the rational structure of financial resources is for the productive and permanent functioning of enterprise.

Method study – generalization of fundamental works of Ukrainian and foreign scientists of economists is in the internal checking system, dialectical going, fundamental positions of economic theory, system-logical approach near research of the economic phenomena and processes.

Today in most enterprises of our country there is a lack of financial resources for financing of the activity. Especially sharply their shortage is felt in period financial crises, when an enterprise can not provide financing of the activity and obligations. Under financial resources usually understand the money of enterprise, which are in his order on permanent or temporal basis. Forming of financial resources is carried out due to an own and equated with them money, and also attracted sources.

In the conditions of economic crises and chronic lack of financial resources for providing of current activity the enterprises of transport it is necessary especially carefully to go near the process of forming of financial resources. During their forming it is expedient to take into account not only external factors and features of existent economic situation but also factors, what functionings of enterprises of transport and grant of transport services related to the features, carry out careful control for the process of their distributing and use.

The results of the article can be inculcated in-process services of enterprises of a transport complex.

KEYWORDS: RESOURCES, FINANCIAL RESOURCES, SOURCES of FINANCIAL RESOURCES, ENTERPRISE of TRANSPORT.

РЕФЕРАТ

Назаренко Я.Я. Формирование финансовых ресурсов предприятий транспорта. / Я.Я. Назаренко // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье исследованные особенности формирования ресурсов предприятий транспортной отрасли.

Объект исследования – теоретические аспекты формирования финансовых ресурсов предприятий транспорта.

Цель работы – исследование и определение роли финансовых ресурсов предприятий транспорта и формирование рациональной структуры источников финансовых ресурсов для продуктивного и стабильного функционирования предприятия.

Метод исследования – обобщение фундаментальных работ отечественных и зарубежных ученых экономистов в системе формирования финансовых ресурсов, диалектический подход, фундаментальные положения экономической теории, системно-логический подход к исследованию экономических явлений и процессов.

Сегодня в большинстве предприятий нашей страны наблюдается недостаток финансовых ресурсов для финансирования своей деятельности. Особенно остро их нехватка чувствуется в период финансовых кризисов, когда предприятие не может обеспечить финансирования своей деятельности и своих обязательств. Под финансовыми ресурсами обычно понимают денежные средства предприятия, которые находятся в его распоряжении на постоянной или временной основе.

Формирование финансовых ресурсов осуществляется за счет собственных и приравненных к ним средств, а также привлеченных источников. К собственным источникам финансовых ресурсов относят: уставный капитал, амортизационные отчисления, стойкие пассивы, целевые взносы трудового коллектива, доходы и прибыли предприятия, от своей деятельности. В случае недостатка собственных и приравненных к ним средств для финансирования своей деятельности предприятие может привлекать внешние, долговые финансовые ресурсы. Привлечены финансовые ресурсы предприятия формируются за счет полученных кредитов, паевых и других взносов, средств мобилизованных, на финансовых рынках.

В условиях экономических кризисов и хронического недостатка финансовых ресурсов для обеспечения текущей деятельности предприятиям транспорта необходимо особенно тщательным образом подходить к процессу формирования финансовых ресурсов. Во время их формирования целесообразно учитывать не только внешние факторы и особенности существующей экономической ситуации, но и факторы, какие связанные с особенностями функционирования предприятий транспорта и предоставления транспортных услуг, осуществлять тщательный контроль за процесс их распределения и использования.

Результаты статьи могут быть внедрены в работе служб предприятий транспортного комплекса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РЕСУРСЫ, ФИНАНСОВЫЕ РЕСУРСЫ, ИСТОЧНИКИ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ, ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ.

АВТОРИ:

Назаренко Ярослава Ярославівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: serrena@ukr.net, тел. +380679479956, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.424.

AUTHOR:

Nazarenko Iaroslava I., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: serrena@ukr.net, tel. +380679479956, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 424.

АВТОРЫ:

Назаренко Ярослава Ярославовна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: serrena@ukr.net, тел. +380679479956, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Іванов О.К., доктор технічних наук, доцент, Національний університет, професор кафедри організації, Київ, Україна.

Петров О.К., доктор економічних наук, професор, Національний університет, професор кафедри організації, Київ, Україна.

REVIEWER:

Ivanov O.K., Ph.D., Engineering (Dr.), associate professor, National University, professor, department of organizations, Kyiv, Ukraine.

Petrov O.K., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University, professor, department of organizations, Kyiv, Ukraine.

РЕЗУЛЬТАТИ ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ВПРОВАДЖЕННЯ КОНТРОЛІНГУ
В УМОВАХ ПІДПРИЄМСТВА

Софійчук К. К., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

THE RESULT OF THE IMPLEMENTATION OF CONTROLLING
IN THE ENTERPRISE ENVIRONMENT

Sofiychuk K.K., National Transport University, Kyiv, Ukraine

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ВНЕДРЕНИЯ КОНТРОЛЛИНГА
В УСЛОВИЯХ ПРЕДПРИЯТИЯ

Софийчук К. К., Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Постановка проблеми. Підприємство можна розглядати як складну відкриту динамічну систему, основним призначенням якої є компенсація збурень зовнішнього середовища. Однак, сучасне зовнішнє середовище відрізняється великою складністю та невизначеністю. Тому особливої уваги на сьогодні необхідно приділяти розробці нових ефективних інструментів управління в агресивних умовах функціонування. Останнім часом в Україні особливої популярності набула технологія контролінгу – як ефективний інструмент в боротьбі за фінансово – господарську стійкість підприємства. Актуальним є питання розробки та експериментального впровадження контролінгу в умовах українських підприємств.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемам контролінгу присвячені роботи: А. А. Блажевича, А. Дайле, С. М. Петренко, Н. В. Кідрякової, В. В. Прохорової, М. В. Гунченко, М. Таран – Лали, О. Терещенка. Здебільшого праці вітчизняних та зарубіжних вчених зосереджені на розробці теоретичних аспектів контролінгу, в той час як його практичне впровадження є недостатньо висвітленим у літературі.

Постановка завдання. Мета експериментального дослідження полягає в апробації розробленої моделі контролінгу на прикладі фінансової стратегії, яка є провідною у загальній сукупності функціональних стратегій компанії.

Основні результати дослідження. Важливим етапом науково – дослідної роботи є експериментальне дослідження. Наукова цінність експерименту полягає у тому, що він дає змогу досліджувати об'єкти у їх початковому вигляді та отримувати нові знання про об'єкт та предмет експерименту, а також перевірити ефективність розроблених теоретичних моделей.

Для проведення експериментального дослідження обрано автотранспортне підприємство приватної форми власності, яке здійснює міжміські вантажні та пасажирські перевезення по визначених постійних маршрутах. У структурі доходів компанії від перевезень домінують вантажні перевезення. В останні кілька років умови, в яких функціонувало підприємство, значно погіршились, оскільки зросла кількість конкурентів, значно погіршилось політичне становище у країні, знизилась обсяги виробництва по всім галузям промисловості, що знизило попит на перевезення.

З 2013 року на підприємстві реалізується корпоративна стабілізаційна стратегія та конкурентна стратегія фокусування, що направлена на фіксацію свого сегменту ринку перевезень і концентрацію зусиль компанії на його підтримці. З метою забезпечення реалізації корпоративної та конкурентної стратегії на підприємстві топ – менеджментом були розроблені відповідні функціональні стратегії.

Період реалізації фінансової стратегії, прийнятої у січні 2013 року – становить 3 роки. Основними орієнтирами довгострокової фінансової стратегії є збереження платоспроможності, ліквідності, достатньої фінансової незалежності підприємства.

Загалом фінансова стратегія характеризується у двох аспектах: як діяльність, і як система фінансових планів.

Як діяльність фінансова стратегія здійснює встановлення відносин з фінансовими, страховими, кредитними організаціями, акціонерами, фінансовим ринком [2, с. 42].

Як система планів, фінансова стратегія – це сукупність взаємопов'язаних бюджетів, виконання яких забезпечує реалізацію довгострокових цілей компанії.

Для проведення експериментального дослідження обрані основні фінансові завдання, встановлені системою стратегічних фінансових нормативів, що відображаються в основному бюджеті: «Бюджет прибутків та збитків», та його складових бюджетів: «Бюджет загальновиробничих накладних витрат», «Бюджет управлінських витрат», «Бюджет комерційних витрат», «Бюджет прямих матеріальних витрат», «Бюджет прямих затрат на оплату праці», «Бюджет продажу». Всі бюджети розробляються на рік з розподілом планових значень по кварталах та місяцях.

Інформаційною базою експерименту стала автоматизована система управлінського обліку підприємства, що включає електронні звітні документи. Основними документами інформаційної бази управлінського обліку на досліджуваному підприємстві є бюджети, які мають вигляд таблиць середовища MS Office Excel та інтегруються в автоматизовану систему управління – «1С. Підприємство». Ці документи є джерелами оперативної інформації для контролінгу про поточний стан контрольних точок – показників відповідних бюджетів та стан показників внутрішнього середовища компанії. Управлінський облік на підприємстві здійснюється окремо за пасажирськими та вантажним автотранспортними перевезеннями. Для здійснення експерименту були використані фактичні дані управлінського обліку по реалізації фінансової стратегії на вантажних перевезеннях.

Джерелом інформації про загрози зовнішнього середовища була офіційна статистична звітність державного комітету статистики, матеріали досліджень аналітичних компаній, матеріали аналітичних звітів відділу маркетингу підприємства про стан зовнішнього середовища, що зберігається у вигляді електронних звітів у загальній системі управлінського обліку.

Об'єктивним часом проведення експерименту, тобто періодом, до якого відноситься досліджувана інформація є другий квартал 2014 року. В цей період було проведено дослід, який дав змогу реалізувати розроблені моделі контролінгу. Початок експерименту припав на 10-те число квітня 2014 року. У ході експерименту незмінними залишались планові показники основного бюджету – «бюджету прибутків та збитків».

До числа змінних параметрів віднесені загрози внутрішнього та зовнішнього середовища організації. Загрози внутрішнього та зовнішнього середовища можуть спричиняти несприятливу зміну показників Бюджету прибутків та збитків.

Змінними параметрами та загрозами внутрішнього середовища є відхилення поточних показників бюджетів: «Бюджет загальновиробничих накладних витрат», «Бюджет управлінських витрат», «Бюджет комерційних витрат», «Бюджет прямих матеріальних витрат», «Бюджет прямих затрат на оплату праці», «Бюджету продажу».

Змінними параметрами та загрозами зовнішнього середовища є показники зовнішнього середовища, що впливають на контрольні точки і посилюють внутрішні загрози.

Проведений експеримент відноситься до числа пасивних експериментів, оскільки, в процесі реалізації моделі контролінгу, відбувається фіксація фактичних показників бюджету підприємства та загроз зовнішнього та внутрішнього середовища, які є некерованими параметрами, та їх аналіз з подальшим виробленням корегуючих дій в процесі реалізації стратегії для досягнення запланованих значень контрольних точок на кінець кварталу.

Відповідно до розробленої концептуальної моделі системи контролінгу на підприємстві, що наведена у [7], на першому етапі реалізації системи контролінгу здійснюється підготовча робота.

Відповідно до змісту бюджету прибутків та збитків у якості контрольних точок обрані такі показники: A_1 – виручка від реалізації транспортних послуг; A_2 – виробнича собівартість реалізації автотранспортних послуг; A_3 – управлінські витрати; A_4 – комерційні витрати. Саме ці показники формують фінансовий результат діяльності підприємства.

Для визначення відповідальних осіб за досягнення планових значень контрольних точок, відповідно до місця їх формування, було обрано осіб, що відповідають за показники визначених зон контролю – планових бюджетів, реалізація яких дозволяє досягнути контрольні точки бюджету прибутків та збитків. Розподіл відповідальних осіб по зонах контролю зображено у таблиці 1.

Таблиці 1 – Розподіл відповідальних осіб за контрольні точки у відповідності до зон контролю

Контрольна точка	Джерело формування контрольної точки	Відповідальна особа
A_1 – виручка від реалізації транспортних послуг	Бюджет продажу	Керівник відділу продажу
A_2 – виробнича собівартість реалізації автотранспортних послуг	Бюджет матеріальних затрат, Бюджет прямих витрат на оплату праці, Бюджет загальновиробничих накладних витрат;	Керівник виробничого відділу
A_3 – управлінські витрати	Бюджет управлінських витрат	Комерційний директор
A_4 – комерційні витрати	Бюджет комерційних витрат	Комерційний директор

Для формування загальних масивів внутрішніх та зовнішніх загроз, спираючись на інформаційну систему управлінського обліку, доцільно сформувати загальні масиви можливих загроз, що можуть зашкодити реалізації фінансової стратегії, а саме досягненню контрольних точок «Бюджету по прибутку та збитку». Цей перелік може переглядатись після закінчення циклу контролінгу і періоду реалізації стратегії. Ці загрози наведені у таблиці 2.

Таблиця 2 – Масиви ймовірних внутрішніх та зовнішніх загроз підприємства у квітні 2014 року.

Контрольна точка	Внутрішні загрози	Зовнішні загрози
A_1	B1 – зниження обсягу продажу; B2 – зниження ціни реалізації;	C1 – загроза падіння попиту на перевезення внаслідок політичної кризи, яка зменшує загальний товарооборот; C2 – збільшення долі ринку компаній – прямих конкурентів; C3 – зниження загального вантажообороту у країні; C4 – зниження роздрібного товарообороту в країні; C5 – збільшення темпу інфляції;
A_2	B3 – зростання витрат на матеріали на 1 ткм. пробігу, грн. B4 – збільшення прямих витрат праці на 1 ткм. пробігу; B5 – зростання вартості ремонту основних засобів, млн. грн.; B6 – зростання інших постійних витрат, млн. грн.	C6 – збільшення вартості запасних частин; C7 – зростання ціни на енергоносії; C8 – зростання вартості пального; C9 – збільшення вартості оплати праці у галузі;
A_3	B7 – зростання витрат на електроенергію; B8 – збільшення витрат на заробітну плату офісного персоналу; B9 – збільшення управлінських витрат (послуги зв'язку, канцелярські витрати, витрати на відрядження).	C10 – збільшення вартості утримання споруд; C11 – збільшення ціни орендної плати; C12 – підвищення ціни на послуги зв'язку; C13 – підвищення податків;
A_4	B10 – Зростання змінних комерційних витрат; B11 – зростання планових постійних витрат маркетингового відділу.	C13 – підвищення цін на рекламу;

Наступним кроком експерименту стало формування бази даних кількісних значень показників внутрішнього та зовнішнього середовища, які є чинниками зовнішніх та внутрішніх загроз підприємства.

Для формування вектору загроз внутрішнього та зовнішнього середовищ було обрано двох експертів – працівників досліджуваного підприємства, що приймали участь в розробці фінансової стратегії та двох експертів – науковців, кандидатів економічних наук, які займаються теоретичними та практичними проблемами управління на автотранспортних підприємствах більше 10 років. Серед експертів практиків перший експерт – магістр з фінансів та права – практик в області управління підприємствами, що брав участь у розробці бюджетів підприємства, другий експерт – начальник відділу організації перевезень досліджуваного підприємства.

Обробка результатів експертного дослідження була здійснена за допомогою експертної моделі формування векторів загроз зовнішнього та внутрішнього середовищ [6].

Експертами були оцінені показники ймовірності ($P_{j,k}$) та небезпечності ($L_{j,k}$) настання кожної внутрішньої та зовнішньої загрози. На основі цих оцінок був проведений розрахунок показника інтегрального рівня важливості кожної j – тої та k – тої загрози – $R_{j,k}$ по z – тому експерту. Результати цієї оцінки за квітень 2014 року наведений у таблиці 3

Таблиця 3 – Результати обробки експертного опитування та розрахунок показника інтегрального рівня важливості

Найменування загрози	Експерт №1			Експерт №2			Експерт №3			Експерт №4		
	$P_{j,k}$	$L_{j,k}$	$R_{j,k} = \frac{L_{j,k} * P_{j,k}}{P_{j,k}}$	$P_{j,k}$	$L_{j,k}$	$R_{j,k} = \frac{L_{j,k} * P_{j,k}}{P_{j,k}}$	$P_{j,k}$	$L_{j,k}$	$R_{j,k} = \frac{L_{j,k} * P_{j,k}}{P_{j,k}}$	$P_{j,k}$	$L_{j,k}$	$R_{j,k} = \frac{L_{j,k} * P_{j,k}}{P_{j,k}}$
B1	1	5	5	0,6	5	3	0,9	5	4,5	1	5	5
B2	0,3	3	0,9	0,1	1	0,1	0,1	1	0,1	0,8	3	2,4
B3	1	5	5	1	5	5	0,8	4	3,2	1	5	5
B4	0,9	5	4,5	0,1	1	0,1	0,2	4	0,8	0,1	1	0,1
B5	1	2	2	1	5	5	0,3	4	1,2	1	3	3
B6	0,5	3	1,5	0,7	5	3,5	0,2	3	0,6	0,1	1	0,1
B7	1	3	3	1	3	3	0,1	3	0,3	1	3	3
B8	0,3	2	0,6	0,8	1	0,8	0,2	1	0,2	0,1	1	0,1
B9	0,7	3	2,1	1	5	5	0,6	4	2,4	0,5	2	1
B10	1	4	4	1	5	5	0,9	5	4,5	1	5	5
B11	1	4	4	1	5	5	1	5	5	1	5	5
C1	1	5	5	1	5	5	1	5	5	0,9	5	4,5
C2	0,7	3	2,1	1	5	5	0,9	5	4,5	0,8	4	3,2
C3	0,5	3	1,5	0,1	5	0,5	0,1	4	0,4	0,5	3	1,5
C4	0,7	4	2,8	0,5	3	1,5	0,3	4	1,2	0,6	3	1,8
C5	0,9	5	4,5	0,7	4	2,8	0,8	5	4	0,7	4	2,8
C6	1	5	5	1	5	5	0,9	5	4,5	1	5	5
C7	1	5	5	1	5	5	0,8	5	4	1	5	5
C8	0,8	5	4	0,9	5	4,5	0,3	3	0,9	0,9	5	4,5
C9	0,2	2	0,4	0,1	1	0,1	0,3	3	0,9	0,1	2	0,2
C10	0,2	2	0,4	0,1	1	0,1	0,2	1	0,2	0,1	1	0,1
C11	0,3	3	0,9	0,2	1	0,2	0,1	2	0,2	0,1	1	0,1
C12	0,3	2	0,6	0,2	1	0,2	0,1	2	0,2	0,4	1	0,4
C13	0,8	4	3,2	0,6	5	3	0,9	5	4,5	0,3	3	0,9

Для перевірки узгодженості думок експертів був розрахований коефіцієнт конкордації Кендела – К. Для цього була побудована таблиця рангів показників інтегрального рівня важливості кожної загрози по кожному експерту за допомогою функції «Ранг» програми Excel. Були визначені суми рангів по кожній загрозі – F_j ; F_k та їх середньоарифметичне значення – $\overline{F_{jk}}$, що склало 45,33.

Були визначені відхилення суми рангів кожної загрози від їх середньоарифметичного значення – Δ_j ; Δ_k . Результати цих розрахунків наведені у таблиці 4.

Таблиця 4 – Ранжування інтегральних оцінок експертів та розрахунок квадрату відхилення суми рангів від середньоарифметичного значення рангу.

Загроза	f_1	f_2	f_3	f_4	$F_j; F_k$	$\Delta_j; \Delta_k$	$(\Delta_{j,k})^2$
1	2	3	4	5	6	7	8
B1	1	12	3	1	17	-28,33	802,58
B2	19	21	24	13	77	31,67	1002,98
B3	1	1	10	1	13	-32,33	1045,22
B4	6	21	16	20	63	17,67	312,2
B5	16	1	12	10	39	-6,33	40,06
B6	17	11	17	20	65	19,67	386,90
B7	12	12	19	10	53	7,67	58,82
B8	21	17	20	20	78	32,67	1067,3
B9	14	1	11	16	42	-3,33	11,08
B10	8	1	3	1	13	-32,33	1045,22
B11	8	1	1	1	11	-34,33	1178,54
C1	1	1	1	7	10	-35,33	1248,20
C2	14	1	3	9	27	-18,33	335,98
C3	17	18	18	15	68	22,67	513,92
C4	13	16	12	14	55	9,67	93,50
C5	6	15	8	12	41	-4,33	18,74
C6	1	1	3	1	6	-39,33	1546,8
C7	1	1	8	1	11	-34,33	1178,5
C8	8	10	14	7	39	-6,33	40,06
C9	23	21	14	19	77	31,67	1002,98
C10	23	21	20	20	84	38,67	1495,36
C11	19	19	20	20	78	32,67	1067,32
C12	21	19	20	18	78	32,67	1067,32
C13	11	12	3	17	43	-2,33	5,49
Сума	281	254	280	273	1088	1183744	16565,33

Коефіцієнт Конкордації – К розраховувався за формулою:

$$K = \frac{12 \times \sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^w (\Delta_{jk})^2}{Z^2 \times (Q^3 - Q)}, \quad (1)$$

де $\sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^w (\Delta_{jk})^2$ — сума квадратів відхилень суми рангів кожного об'єкта експертизи від

середнього арифметичного всіх рангів;

Q – сукупна кількість внутрішніх та зовнішніх загроз;

Z – кількість експертів;

За даними таблиці 4 був розрахований коефіцієнт конкордації K , який становив 0.9, що свідчить про високу достовірність та узгодженість експертних оцінок.

Також були розраховані середні значення показників інтегрального рівня важливості за всіма експертами по кожній окремій загрозі – $\overline{R}_j$ та $\overline{R}_k$. Далі було проведене порівняння $\overline{R}_j$ та $\overline{R}_k$ із показником R_{gr} , що встановлений на рівні – 3, та прийняте рішення у розрізі кожної окремої загрози щодо подальшого включення загроз у вектори найбільш небезпечних та ймовірних загроз – $\overline{B}$ та $\overline{C}$. Результати цих розрахунків наведені у таблиці 5 та таблиці 6.

Таблиця 5 – Таблиця порівняння середнього показника інтегрального рівня важливості по всім внутрішнім загрозам та всім експертам із граничним значенням $R_{gr}=3$

Найменування загрози	$\overline{R}_j$	Висновок про включення до вектору загроз
B1	4,38	Загроза включається
B2	0,88	відкидається
B3	4,55	Загроза включається
B4	1,38	відкидається
B5	2,80	відкидається
B6	1,43	відкидається
B7	2,33	відкидається
B8	0,43	відкидається
B9	2,63	відкидається
B10	4,63	Загроза включається
B11	4,75	Загроза включається

За результатами таблиці таблиці 5 сформовано вектор найбільш небезпечних внутрішніх загроз $\overline{B}$, що включає такі загрози:

B1- зниження обсягу продажу;

B3 – зростання витрат на матеріали на 1 ткм. пробігу, грн.;

B10 – зростання змінних комерційних витрат;

B11 – зростання планових постійних витрат маркетингового відділу

За результатами, що наведені у таблиці 6 був сформований вектор найбільш ймовірних та небезпечних зовнішніх загроз – $\overline{C}$.

Вектор найбільш ймовірних та небезпечних зовнішніх загроз – $\overline{C}$. включав такі загрози:

C1 – загроза падіння попиту на перевезення ;

C2 – загроза збільшення долі ринку компаній конкурентів;

C5 – загроза значного збільшення темпу інфляції;

C6 – загроза збільшення вартості запасних частин;

C7 – збільшення вартості пального;

C8 – зростання ціни на комунальні платежі підприємств ;

Таблиця 6 – Порівняння середнього показника інтегрального рівня важливості по всім зовнішнім загрозам та всім експертам із граничним значенням

C	$\overline{R_k}$	Висновок про включення до вектору загроз
C1	4,88	Загроза включається
C2	3,70	Загроза включається
C3	0,98	відкидається
C4	1,83	відкидається
C5	3,53	Загроза включається
C6	4,88	Загроза включається
C7	4,75	Загроза включається
C8	3,48	Загроза включається
C9	0,40	відкидається
C10	0,20	відкидається
C11	0,35	відкидається
C12	0,35	відкидається
C13	2,90	відкидається

На основі сформованих векторів найбільш ймовірних зовнішніх та внутрішніх загроз була побудована модель чотирьохрівневої ієрархії факторів внутрішнього та зовнішнього середовищ за методом Т. Сааті [4]. Дана модель будується для розрахунку величини кількісного впливу внутрішніх та зовнішніх загроз на обрані контрольні точки. Вона дає змогу відобразити і врахувати зв'язки між її елементами – внутрішніми і зовнішніми загрозами та контрольними точками. Першим рівнем ієрархії вважається мета моделювання – визначення кількісного впливу загроз на контрольні точки. Другим рівнем є контрольні точки реалізації стратегії, третій рівень – внутрішні загрози підприємства, четвертий – загрози зовнішнього середовища.

Реалізація методу передбачає визначення локальних та глобальних пріоритетів кожної окремої контрольної точки, внутрішньої та зовнішньої загроз. Локальний пріоритет – це є значення вагового коефіцієнту елемента у сукупності елементів одного рівня ієрархії. Глобальний пріоритет – це є значення вагового коефіцієнту кожного елемента ієрархії нижчого рівня у відношенні до елементів ієрархії вищого рівня.

В результаті здійснення попарних порівнянь, що передбачається методом Т. Сааті сформована результуюча матриця нормалізованих оцінок векторів локальних пріоритетів внутрішніх загроз (елементів третього рівня) у відповідності до контрольних точок та на їх основі розраховані значення глобальних пріоритетів внутрішніх загроз, що наведені у таблиці 7.

Таблиця 7 – Матриця нормалізованих оцінок векторів локальних пріоритетів внутрішніх загроз у відповідності до контрольних точок та глобальних пріоритетів внутрішніх загроз.

Локальні пріоритети контрольних точок, U_i	Внутрішні загрози	Нормалізовані оцінки векторів локальних пріоритетів внутрішніх загроз по контрольним точкам, W_{ij}				Глобальний пріоритет, $\overline{P_j} = \prod_{i=1}^n U_i W_{ij}$
		A 1	A2	A3	A4	
0,65	B1	0,58	0,06	0,06	0,06	0,418379286
0,21	B3	0,28	0,22	0,22	0,22	0,152597799
0,10	B10	0,07	0,12	0,12	0,12	0,034025606
0,04	B11	0,07	0,60	0,60	0,60	0,38442706

Дані про глобальні пріоритети дали можливість ранжувати загрози внутрішнього середовища. За даними таблиці 7 видно, що найбільший вплив на контрольні точки мають загрози В1, зниження обсягів продажу послуг та В11, зростання планових постійних витрат, оскільки значення їх глобальних пріоритетів становлять відповідно 41,8 % та 38,4 %. Значно менший вплив на всі контрольні точки справляє загроза В3 – зростання витрат на матеріали на 1 тнкм. пробігу, оскільки її глобальний пріоритет становить 15%. Майже не впливає на реалізацію фінансової стратегії загроза В10 – зростання змінних комерційних витрат, для якої значення глобально пріоритету склало – 3,3%.

На наступному кроці реалізації моделі контролінгу були побудовані матриці попарних порівнянь елементів четвертого рівня, тобто загроз зовнішнього середовища (C_k).

За вищенаведеними даними сформована результуюча матриця нормалізованих значень локальних пріоритетів загроз зовнішнього середовища (четвертого рівня) – Z_{jk} , що наведені у таблиці 8.

Таблиця 8 – Матриця нормалізованих оцінок локальних пріоритетів зовнішніх загроз по внутрішнім загрозам та значень «глобальних пріоритетів» елементів четвертого рівня

Зовнішня загроза, C_k	Вектор глобальних пріоритетів внутрішніх загроз, $\overline{P_j}$				Глобальний пріоритет зовнішніх загроз $G_k=\prod_{k=1}^6 P_j * Z_{jk}$
	0,42	0,15	0,03	0,38	
	Нормалізовані оцінки векторів локальних пріоритетів зовнішніх загроз по відношенню до внутрішніх загроз, Z_{jk}				
	B 1	B3	B10	B11	
C1	0,3790	0,3790	0,3790	0,3790	0,3714
C2	0,2894	0,2894	0,2894	0,2894	0,2836
C5	0,0931	0,0931	0,0931	0,0931	0,1412
C6	0,1269	0,1269	0,1269	0,1269	0,1469
C7	0,0762	0,0762	0,0762	0,0762	0,0284
C8	0,0353	0,0353	0,0353	0,0353	0,0132

В результаті визначення глобальних пріоритетів елементів вектору зовнішніх загроз можна зробити висновок, що найбільший негативний вплив на контрольні точки та на внутрішні загрози у квітні 2014 року чинять загрози С1 і С2, оскільки вони мають найбільший глобальний пріоритет 37% і 28 % відповідно. Відносно невеликий вплив чинять загрози С5 і С6 – по 14 %. Найменший вплив на стратегію мають загрози С7 і С8.

Перспективи подальшого дослідження. На основі проведеного дослідження зробити висновок про необхідність подальшого вдосконалення процесів управління на основі контролінгу.

Висновки. В результаті реалізації експертної моделі оцінки внутрішніх та зовнішніх загроз було сформовано вектори найбільш ймовірних та небезпечних загроз середовища підприємства. Ці вектори були оцінені за допомогою побудованої моделі кількісної оцінки за методом Т. Сааті. Результати ієрархічного моделювання дозволили оцінити кількісний вплив загроз зовнішнього та внутрішнього середовища на реалізацію фінансової стратегії у квітні 2014 року. За даними контролінгу у квітні місяці при корегуванні параметрів стратегії треба в першу чергу враховувати негативний вплив на стан внутрішнього середовища такі зовнішні чинники: загроза падіння попиту на перевезення та загроза збільшення долі ринку прямих конкурентів. Вони можуть провокувати виникнення внутрішніх загроз таких як: зниження обсягу надання транспортних послуг, та зростання планових витрат маркетингового відділу.

Станом на 10 квітня 2014 року керівникам компанії було надано перелік найбільш ймовірних та небезпечних загроз, які в найближчому майбутньому могли реалізуватись. Виходячи із зазначеної інформації, керівництвом було розроблено корегуючі впливи, в результаті яких відбулось покращення стану контрольних точок у порівнянні з їх прогностичними значеннями.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Маркіна І. А. Контролінг для менеджерів [текст] : навч. посіб. / І. А. Маркіна, О. М. Таран-Лала, М. В. Гунченко – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 304 с.
2. С.Б. Довбня, А.О. Найдовська, М.М. Хитько. Стратегія підприємства. Частина 1: Навч. посібник. – Дніпропетровськ: Мета, 2011. – 71 с.
3. Терещенко О.О. Антикризисное фінансове управління на підприємстві. – К.: КНЕУ, 2006. – 268 с.
4. Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий. М: Радио и связь. 1993, 320 с.
5. Циглик І. І. Контролінг. Сутність і основи формування та функціонування на підприємствах України / Циглик І. І., Мозіль І. О., Кідрякова Н. В. // Економіка. Фінанси. Право.– 2004. – № 4
6. Чеснакова Л. С. ,Софійчук К. К. Експертна модель формування векторів загроз зовнішнього та внутрішнього середовищ у контролінгу/ Л.С. Чеснакова, К. К. Софійчук//Економіка та держава.- 2014.-Вип. 11
7. Чеснакова Л. С. ,Софійчук К. К. Концептуальна модель контролінгу на підприємстві. /Л.С. Чеснакова, К. К. Софійчук// Економіка транспортного комплексу: збірник наукових праць. – Х.: ХНАДУ. – 2013. – вип. 21. – 112 с.

REFERENCES

1. Markina IA Controlling for Managers: teach. guidances. / IA Markina, A. Taran-Lala, M. V. Hunchenko – K. “Center of educational literature”, 2013. – 304 p. (Ukr)
2. S.B. Dovbnya, A. Naydovska, M.N. Hytko. The strategy of the company. Part 1: Teach. guide. – Dnepropetrovsk: Meta, 2011. – 71 p. (Ukr)
3. Tereschenko A.A. Crisis financial management in the enterprise. – K.:KNEU, 2006. – 268 p. (Ukr)
4. T. Saaty Adoption decisions. The method of analysis yerarhyy. M: Radio and Communications. 1993, 320 p. (Rus)
5. Controlling Tsyhlyk I.I. (2004) The essence and basis for the formation and functioning in Ukraine / Tsyhlyk I.I., Mozil I.O., Kidryakova N.V. // Economy. Finance. Pravo.- Vol. 4. (Ukr)
6. Chesnakov L.S., Sofiychuk K.K. (2014) The expert model of threat vectors of external and internal environments in controlling / L.S. Chesnakova, K.K. Sofiychuk // Economy and derzhava., Vol. 11. 113-120 p. (Ukr)
7. Chesnakova L.S., Sofiychuk K. K. (2013) Conceptual model of controlling the company. /L.S. Chesnakov, KK Sofiychuk // Economics of the transport sector: Collected Works. – H.: HNADU. Vol. 21 – 112 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Софійчук К.К. Результати експериментального впровадження контролінгу в умовах підприємства / К. К. Софійчук // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К.: НТУ, 2014. – Вип. 30.

У статті викладені результати експериментальної реалізації розроблених моделей контролінгу. Визначені експериментальним шляхом основні внутрішні та зовнішні загрози підприємства.

Об’єкт дослідження – процес реалізації фінансової стратегії підприємства.

Предмет дослідження – виявлення та кількісна оцінка впливу загроз середовища підприємства на контрольні точки реалізації фінансової стратегії.

Метою дослідження є експериментальне впровадження моделей контролінгу для виявлення найбільш ймовірних та небезпечних загроз підприємства та оцінка їх впливу на контрольні точки стратегії.

Методи дослідження – метод експертного оцінювання та метод аналізу ієрархій.

Необхідність впровадження контролінгу зумовлена недосконалістю діючих управлінських систем своєчасного реагування на зміни у середовищі. Для превентивного виявлення та аналізу загроз

середовища підприємства у процесі реалізації фінансової стратегії була розроблена модель експертного виявлення найбільш ймовірних та небезпечних загроз та модель кількісної оцінки впливу загроз на контрольні точки. Для апробації цих моделей було проведено експеримент на автотранспортному підприємстві, у процесі якого були виявлені найбільш ймовірні та небезпечні загрози внутрішнього та зовнішнього середовищ, що впливають на реалізацію стратегії. Отримані загрози були включені до векторів небезпечних внутрішніх та зовнішніх загроз. Елементи цих векторів загроз були оцінені за допомогою моделі кількісної оцінки, що заснована на методі аналізу ієрархій. За результатами проведеної оцінки було визначено кількісний вплив кожної окремої загрози на стратегію та розроблений перелік корегуючих превентивних впливів на стратегію.

Результати експериментального дослідження були використані у практичній діяльності транспортного підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНТРОЛІНГ, ЕКСПЕРТНА МОДЕЛЬ, МЕТОД АНАЛІЗУ ІЄРАРХІЙ, ЗАГРОЗИ ЗОВНІШНЬОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА.

ABSTRACT

Sofiychuk K. The results of the experimental introduction of controlling in terms of enterprise. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article presents the results of an experimental implementation of the controlling models, the major internal and external threats of the enterprise were determined experimentally.

The object of the research – is the process of implementing financial strategy.

The subject of the study – is an identification and quantification the impact of environmental threats on a control points of financial strategies.

The purpose of the study is an implementation models controlling for identifying the most likely and dangerous threats in the enterprise and evaluating its impact on control points of the strategy

Methods – an expert assessment method and the analytic hierarchy process. The need for introduction of controlling caused by shortcomings in the current management of timely response to changes in the environment. For preventive detection and analysis of threats to the environment in the implementation of financial strategies expert model was developed to identify the most likely and dangerous threats and model the quantitative impact assessment of threats to the checkpoints. To test these models experiment on transport company was conducted, during which were found the most likely and dangerous threats of internal and external environments that affect on the strategy. Received threats were incorporated into vectors dangerous internal and external threats. The elements of these vectors threats were evaluated using quantitative evaluation model that is based on the analytic hierarchy process.

The results of the evaluation were identified quantitative impact of each individual threat and a list of corrective actions for prevention was made. The results of the pilot study were used in the practice of transport company.

KEY WORDS: CONTROLLING, EXPERT MODELS, THE ANALYTIC HIERARCHY PROCESS, THE THREAT OF EXTERNAL AND INTERNAL ENVIRONMENT.

РЕФЕРАТ

Софийчук К.К. Результаты экспериментального внедрения контроллинга в условиях предприятия / К. К. Софийчук // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье изложены результаты экспериментальной реализации разработанных моделей контроллинга. Определены экспериментальным путем основные внутренние и внешние угрозы предприятия.

Объект исследования – процесс реализации финансовой стратегии предприятия.

Предмет исследования – выявление и количественная оценка влияния угроз среды предприятия на контрольные точки реализации финансовой стратегии.

Целью исследования является экспериментальное внедрение моделей контроллинга для выявления наиболее вероятных и опасных угроз предприятия и оценка их влияния на контрольные точки стратегии.

Методы исследования – метод экспертной оценки и метод анализа иерархий.

Необходимость внедрения контроллинга обусловлена несовершенством действующих управленческих систем своевременного реагирования на изменения в среде. Для превентивного выявления и анализа угроз среды предприятия в процессе реализации финансовой стратегии была разработана модель экспертного выявления наиболее вероятных и опасных угроз и модель количественной оценки влияния угроз на контрольные точки реализации стратегии. Для апробации этих моделей был проведен эксперимент на автотранспортном предприятии, в процессе которого были выявлены наиболее вероятные и опасные угрозы внутренней и внешней среды, влияющие на реализацию стратегии. Полученные угрозы были включены в векторы наиболее опасных внутренних и внешних угроз. Элементы этих векторов были оценены с помощью модели количественной оценки, основанной на методе анализа иерархий. По результатам проведенной оценки было определено количественное влияние каждой отдельной угрозы на стратегию и разработан перечень корректирующих превентивных воздействий на стратегию.

Результаты экспериментального исследования были использованы в практической деятельности транспортного предприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КОНТРОЛЛИНГ, ЭКСПЕРТНАЯ МОДЕЛЬ, МЕТОД АНАЛИЗА ИЕРАРХИЙ, УГРОЗЫ ВНЕШНЕГО И ВНУТРЕННЕГО СРЕДЫ.

АВТОРИ:

Софійчук Катерина Костянтинівна, аспірант, Національний транспортний університет, асистент кафедри менеджменту і туризму, e-mail: Kateryna13095555@gmail.com, тел. +380932589128, Україна 04208, м. Київ, вул. Василя Порика, 17-А, кв. 60.

AUTHOR:

Sofiychuk Katerina Kostyantynivna, National Transport University, assistant of the Department of management and tourism, e-mail: Kateryna13095555@gmail.com, tel. +380932589128, Ukraine 04208, Kyiv, vul. Vasilya Porika, 17-A, m. 60.

АВТОРЫ:

Софійчук Екатерина Константиновна, аспирант, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры менеджмента и туризма, электронная почта: Kateryna13095555@gmail.com, тел. +380932589128, Україна 04208, г. Київ, вул. Василя Порика, 17-А, кв. 60.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бідняк М. Н. доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту і туризму, Київ, Україна

Галанін В.Д., кандидат економічних наук, доцент, Університет сучасних знань, доцент кафедри економіки та менеджменту, Київ, Україна

REVIEWER

Bidnyak M. N., PhD, Professor, National Transport University, Associate Professor of Management and Tourism, Kyiv, Ukraine

Galanin V. D., PhD, Associate Professor, University of current knowledge, Associate kafedry ekonomiky and Management, Kyiv, Ukraine

ЗАСТОСУВАННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ФОРМУВАННЯ СПОЖИВЧОГО
КОШИКА У ПІДВИЩЕННІ ЯКОСТІ ЖИТТЯ УКРАЇНЦЯ

Теслюк Н.П., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Горобінська І.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

USE OF FOREIGN EXPERIENCE IN FORMATION OF CONSUMER
BASKET IN QUALITY LIFE UKRAINIAN

Teslyuk N.P., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Gorobinska I.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА ФОРМИРОВАНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ
КОРЗИНЫ В ПОВЫШЕНИИ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ УКРАИНЦА

Теслюк Н.П., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Горобинская И.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Одним з головних завдань економічних реформ є підвищення рівня життя населення країни. Рівень життя населення визначається розміром доходів та доступністю певного набору необхідних товарів та послуг. Держава при цьому гарантує мінімальні стандарти, що виражаються «споживчим кошиком», який не відповідає вимогам сучасності.

Актуальність даного дослідження полягає у перегляді методики формування споживчого кошика для встановлення оптимального рівня прожиткового мінімуму, а також заробітної плати, пенсій та інших соціальних виплат. В умовах євроінтеграції необхідно перебудувати державу за сучасними стандартами, що передбачає необхідність приведення норм і нормативів соціального забезпечення українського законодавства до стандартів, які визначені в Конвенціях МОП, Європейській соціальній хартії, Європейському Кодексі соціального забезпечення. Це дасть можливість забезпечити Україні відхід від соціальних мінімумів і наблизить до європейських соціальних стандартів.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Експерти зазначають, що розміри мінімальних державних соціальних стандартів занижені. Особливо це стосується прожиткового мінімуму, який не виконує функцію базового соціального стандарту для забезпечення достатнього рівня життя населення. Питання необхідності приведення прожиткового мінімуму до реального розміру та вдосконалення структури споживчого кошика постійно обговорюються на всіх рівнях держави, особливу увагу цій проблемі приділяє Федерація професійних спілок України[1].

Грунтовними є розроблені Науково-дослідним інститутом соціально-трудових відносин Міністерства соціальної політики України «Інформаційно-аналітичні матеріали до слухань Комітету Верховної Ради України з питань соціальної політики та праці «Прожитковий мінімум: методика визначення та напрями використання у якості інструменту державної соціальної політики»[2] та матеріали Національного інституту стратегічних досліджень «Щодо удосконалення методики визначення споживчого кошику»[3].

Спроби змінити Закон України «Про прожитковий мінімум» були зроблені у 2010 р. та 2013 р. Аналіз запропонованих законопроектів вказує на різномасштабність змін, що вносилися. Законопроект № 6565 від 22.06.2010 р.[4], внесений народним депутатом України О. Шевчуком, містив зміни методики визначення споживчого кошику та процедури розрахунку його вартості. В законопроекті № 2250 від 08.02.2013 р.[5], розробленому народними депутатами України: А. Яценюком, А. Іванчуком, П. Петренком, М. Бурбаком – зміни стосувалися лише строків перегляду мінімального споживчого кошика.

Питання вдосконалення соціальних стандартів та підвищення якості життя населення вивчали вітчизняні і зарубіжні науковці та практики: В. Балюк, Н. Баранова, К. Бондарчук, Т. Білокінь, В. Вітер, І. Гнибіденко, Л. Денисова, О. Ігнатова, В. Костюк, Т. Кір'ян, В. Компанієць, Е. Лібанова, Е.

Лоулер, М. Мальований, В. Медведєва, М. Папєв, Н. Поляк, М. Портер, О. Платонов, Д. Синк, В. Токар, Дж. Хекман, Ф. Хміль, Л. Черенько, Б. Шнайдер та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Структура та вартість споживчого кошику товарів та послуг розраховується на основі Постанови Кабінету Міністрів України № 656 від 14.10.2000 р. «Про затвердження наборів продуктів харчування, наборів непродовольчих товарів та наборів послуг для основних соціальних і демографічних груп населення». Запроваджені у 2012 році останні зміни в його складі не мали істотного впливу на наближення соціального стандарту до реального рівня та підвищення якості життя населення. Тому на сьогодні залишається невирішеним питання структурного та нормативного оновлення споживчого кошика, який має забезпечити людині гідні умови проживання і праці.

Постановка завдання. Метою роботи є розробка практичних рекомендацій щодо оптимізації структури споживчого кошика на основі розрахунку реального рівня прожиткового мінімуму відповідно до європейських стандартів життя та обґрунтування необхідності зміни методики визначення розміру прожиткового мінімуму для забезпечення максимальної відповідності стандарту реальній вартості споживчого кошика товарів та послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження. Якість життя населення залежить від його сукупних доходів, що формуються з грошових та натуральних надходжень до сімейного бюджету: оплати праці, доходів від підприємницької діяльності, доходів від особистого господарства, пенсій, стипендій тощо. Сформовані в економічно-розвинених країнах високі стандарти рівня життя досягаються, головним чином, через високі доходи від зайнятості, і саме це є важливим мотивом активізації поведінки населення на ринку праці. Основною складовою сукупних доходів населення виступає заробітна плата. На жаль, сьогодні в Україні навіть середня заробітна плата не забезпечує людині достойні умови проживання, не кажучи вже про мінімальну, яка формується на основі вартості споживчого кошика товарів і послуг, обсяг якого не відповідає реальним потребам людини.

Щодо методики визначення складу та вартості споживчого кошика, а на його основі прожиткового мінімуму та мінімальної заробітної плати, є різні варіанти розрахунку. Статистичний – прожитковий мінімум встановлюється на рівні доходів, які мають 10-20% найменш заможніших громадян країни, застосовується у країнах з високим рівнем доходу (США). Соціологічний – базується на проведенні соціологічних опитувань населення про бажаний мінімальний дохід (Німеччина). Ресурсний – виходить з можливості економіки забезпечити прожитковий мінімум, застосовується у найрозвинутіших країнах (Швейцарія). Відносний – базується на визначенні медіанного доходу, коли половина населення має більший дохід, а інша – менший, застосовується в розвинутих країнах (Австрія). Нормативний – полягає у встановленні вартісної величини прожиткового мінімуму через споживчий кошик (Україна). Комбінований – поєднує кілька методів.

Цікавим є досвід Німеччини, де Федеральна статистична агенція обирає 60 тисяч волонтерів, які протягом п'яти років записують власні витрати, а потім ці дані зводяться в загальнодержавну статистику, тобто самі громадяни, виходячи з власних можливостей та потреб, формують необхідну для них структуру та вартість споживчого кошика.

У розвинених країнах склад споживчого кошика визначається згідно зі статистичними даними та за результатами опитування населення. Наприклад, у США набір, що входить до кошика, визначається за бюджетом Геллера на основі тих товарів і послуг, які громадяни вважають необхідними для повноцінного життя, при цьому продукти харчування складають 30%, послуги – 23%, непродовольчі товари – 47%.

В Україні застосовується нормативний метод, який полягає у встановленні вартісної величини прожиткового мінімуму через мінімальний набір продуктів харчування, непродовольчих товарів та послуг. Виконуючи роль державного соціального стандарту, прожитковий мінімум в Україні застосовується для загальної оцінки спроможності споживчого кошика працюючої людини.

Сьогодні в споживчому кошику українця 300 товарів і послуг, в той час як в європейських країнах їх кількість більша: Німеччина – 475, Іспанія – 480, Англія – 350. Крім того, більше 50% прожиткового мінімуму українець витрачає на продукти харчування, у країнах Європи цей показник не перевищує 20%, у Франції, Німеччині, Іспанії – 13%.

Що стосується мінімальної заробітної плати, то в Польщі, Словаччині, Угорщині, Чехії та прибалтійських країнах вона становить 280 – 400 євро на місяць, Бельгії, Нідерландах, Ірландії, Франції, Німеччині 1024 – 1358 євро на місяць. Погодинна мінімальна оплата праці у Німеччині – 8,5 євро, Прибалтиці 5,5 – 5,9 євро, Болгарії – 3,5 євро, Румунії – 4,2 євро, Франції – 34,2 євро, Швеції – 39,3 євро, в Україні – 6,6 грн. (приблизно 0,3 євро).

На якість життя впливає рівень задоволення людиною своїх матеріальних, духовних та культурних потреб. Визначальними факторами, які впливають на якість життя населення, є забезпеченість роботою, достатній рівень оплати праці, соціальний захист, охорона праці та споживчий кошик. Реальний споживчий кошик має відображати споживання товарів і послуг, забезпеченість предметами культурно-побутового та господарського призначення у відповідності з науково обґрунтованими нормами та нормативами задоволення раціональних потреб людини.

Проведемо дослідження реального «споживчого кошика» українця (табл.1).

Таблиця 1 – Розрахунок реальної вартості «споживчого кошика» в Україні (розроблено авторами за даними [6], [7])

Найменування статті витрат	Кількість (на добу \ за місяць)	Ціна за 1 кг, грн.	Кількість на сім'ю з 3-х осіб	Всього, грн.
Продукти				
Хліб житній	100 г\ 3 кг	7	9 кг	63
Хліб пшеничний	150 г\ 4.5 кг	5	13.5 кг	68
Мука	0.3 кг	5	1 кг	5
Крупи (гречка, вівсянка, рис)	200 г\ 6 кг	15	18 кг	270
Овочі (залежності від сезону: борщовий набір або огірки, помідори т.ін.)	500 г\ 15 кг	5	45 кг	225
Фрукти або ягоди	250 г\ 7.5 кг	18	22.5 кг	405
Чай	6 г\ 180 г	20 за 100 г	540 г	60
Цукор	60 г\ 1.8 кг	9	5.4 кг	49
Сіль	5 г\150 г	3	0.5 кг	1.5
Олія	25 г\750 г	12 за л	2.5 л	30
М'ясо (яловичина, свинина)	100 г\ 3 кг	60	9 кг	540
Птиця	100 г\ 3 кг	35	9 кг	315
Риба	100 г\ 3 кг	30	9 кг	270
Сало	30 г\ 0.9 кг	30	2.7 кг	81
Яйце	40 г\1.2 г (1 \ 30)	9 за 10 шт.	90 шт.	81
Молоко	125 г\3.8 кг	10 (за л)	12 л	120
Сметана	30 г\0.9 кг	30	2.7 кг	81
Сир	45 г\1.4 кг	60	4 кг	240
Масло	25 г\ 750 г	20 (за 200г)	2 кг	200
Послуги				
Найменування статті витрат	Кількість (на добу \ за місяць)	Примітка (на двох працюючих)		Всього, грн.
Транспортні:				
Метро (проїзний)	2\60	проїзний - 95 грн.		190
Маршрутні перевезення	2\60	серед.тариф - 4 грн.		480
Комунальні платежі				600
Зв'язок (м.тел, інтернет)				150
Інше				
Найменування статті витрат	Примітка			Всього, грн.
На школу	канцелярія, книжки та ін.			100
Ліки	відвідування стоматолога			200
На гігієну	мило, ст. порошок, зубна паста тощо			100
На одяг і взуття	на рік - 3 тис. грн. на одну особу			750
На дозвілля	2 відвідування в місяць: кіно або театр – 50 грн. на одну особу			300
На побутову техніку та посуд	на 5 років - 20 тис. грн. на сім'ю			335
На меблі	на 10 років – 15 тис. на сім'ю			125

Згідно таблиці в статтях витрат враховано українську специфіку споживання певних товарів та послуг. Продукти, що увійшли в «кошик» повинна споживати кожна людина для забезпечення свого здоров'я та життєдіяльності. В переліку продуктів обов'язково крім вуглеводів, жирів та білків враховані й вітаміни. Для розрахунку загальної суми доходу, ціни на продукти та послуги були визначені за середнім значенням ринкової ціни по м. Києву на початок 2015 року (прогнозовано зростання тарифів на транспортні послуги).

Звичайна середньостатистична українська сім'я, що складається з двох працюючих дорослих середнього віку та однієї дитини – школяра, повинна отримувати в місяць доходів не менше 6 336 грн. Згідно розрахунків, щоб відчувати себе гідно в сучасних ринкових умовах і мати можливість виховувати здорову дитину кожен з працюючий батьків повинен отримувати мінімальну заробітну плату на руки в розмірі 3 168 грн. У перелік витрат не були враховані такі послуги, як відвідування гуртків, відпочинок батьків та оздоровлення дитини, свята та день народження друзів, родичів і всі інші статті без яких не можливо прожити повноцінне й якісне життя.

У сучасних умовах євроінтеграції, перед Урядом країни стає одне із головних завдань – це підвищення якості життя суспільства. Якщо порівняти отримані значення з даними ООН, середня вартість споживчого кошика для однієї особи має становити 17 доларів США на день, тобто в перерахунку за місяць ця сума складатиме 510 доларів США. Середня заробітна плата працюючого українця повинна становити 11 220 грн., в перерахунку за курсом долара, що закладений в бюджет України на 2015 р. (22 грн. за 1 долар США). В реальному ж житті мінімальна заробітна плата, що закладена в бюджеті на 2015 р. становить лише 1 257 грн. (57 доларів США) на місяць.

Висновки. Дослідження свідчить про нагальні проблеми, що існують в Україні, які повинні вирішуватись вже сьогодні, враховуючи соціальну напруженість в суспільстві. Необхідно підвищити суму мінімальної заробітної плати спираючись на обґрунтований розрахунок статей витрат в методиці формування споживчого кошика, з урахуванням реальних цін в економіці країни. Історичний аналіз європейських країн свідчить, що одним із ефективних інструментів виходу з економічної та соціальної кризи є саме збільшення доходів населення. За рахунок збільшення споживання товарів та послуг відбувається стимулювання виробництва, що призводить до економічного зростання країни.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Інформація про стан забезпечення соціальної справедливості в Україні. Додаток до Постанови Президії Федерації професійних спілок України від 11.12.2012 м. Київ № П-15-7 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.fpsu.org.ua/component/content/article/142-den-socialnoi-spravedlivosti/602-zahodysoctprav-2>.

2. Прожитковий мінімум: методика визначення та напрями використання у якості інструменту державної соціальної політики. Інформаційно-аналітичні матеріали до слухань Комітету Верховної Ради України з питань соціальної політики та праці / Науково-дослідний інститут соціально-трудова відносин Міністерства соціальної політики України / Розробники: С.В. Мельник, Н.С. Гаєвська, А.І. Жиліна, Ю.В. Косинська. – Луганськ, 2013. – 57 С.

3. Щодо удосконалення методики визначення споживчого кошику. Аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1233/>

4. Проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про прожитковий мінімум» № 6565 від 22.06.2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=6565&skl=7.

5. Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо порядку формування та перегляду розміру прожиткового мінімуму)» № 2250 від 08.02.2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=45714.

6. Суточная норма питания человека [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://psy.tom.ru/diet/day-norm.html>

7. Откуда вам доставить продукты? [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakaz.ua>

REFERENCES

1. Information on the state of social justice in Ukraine. Annex to Resolution of the Presidium of the Federation of Trade Unions of Ukraine of 11.12.2012 m. Kyiv number P-7.15 [electronic resource]. - Access: <http://www.fpsu.org.ua/component/content/article/142-den-socialnoi-spravedlivosti/602-zahodysocsprav-2>. (Ukr)
2. Subsistence level: method definition and use of a tool in social policies. Information-analytical materials to the hearings of the Verkhovna Rada of Ukraine on Social Policy and Labour / Research Institute of Social and Labour Relations Ministry of Social Policy of Ukraine / Developers: S. Miller, N. Gajewski, A. Zilina, Y. Kosinski. - Lugansk, 2013. - 57 S. (Ukr)
3. On improvement of methods for determining the consumer basket. Memorandum / National Institute for Strategic Studies [electronic resource]. - Access: <http://www.niss.gov.ua/articles/1233/> (Ukr)
4. Draft Law of Ukraine «On Amendments to the Law of Ukraine «On living wage» № 6565 from 22.06.2010 [electronic resource]. - Access: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=6565&skl=7. (Ukr)
5. Draft Law of Ukraine "On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine (regarding the formation and revision of the subsistence minimum)» № 2250 from 08.02.2013 [electronic resource]. - Access: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=45714. (Ukr)
6. Sutochnaya human nutrition norm [electronic resource] - Access: <http://psy.tom.ru/diet/day-norm.html> (Rus)
7. Otkuda produkty you deliver? [Electronic resource] - Access: <https://zakaz.ua> (Rus)

РЕФЕРАТ

Теслюк Н.П. Застосування зарубіжного досвіду формування споживчого кошика у підвищенні якості життя українця / Н.П. Теслюк, І.В. Горобінська // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

Стаття присвячена розрахунку «споживчого кошика», що відповідав би реальним умовам проживання. Дослідження проводилося на прикладі середньостатистичної сім'ї, що складається з двох працюючих дорослих середнього віку та однієї дитини – школяра.

Об'єктом дослідження виступає методика розрахунку споживчого кошика товарів і послуг.

Мета дослідження – розробка практичних рекомендацій щодо оптимізації структури споживчого кошика на основі розрахунку реального рівня прожиткового мінімуму відповідно до європейських стандартів життя та обґрунтування необхідності зміни методики визначення розміру прожиткового мінімуму для забезпечення максимальної відповідності стандарту реальній вартості споживчого кошика товарів та послуг.

Методи дослідження – порівняльний та експертний аналіз, діалектичний метод, методи економічного, історичного, логічного та системного аналізу і синтезу.

В ході дослідження проаналізовано різні підходи і методики щодо формування прожиткового мінімуму, проведено порівняльну характеристику «споживчого кошика» в Україні та інших країнах, вивчено досвід зарубіжних країн щодо формування «споживчого кошика» та зроблено висновки щодо невідповідності методики його формування в Україні європейським стандартам життя. В роботі розроблена оптимальна структура «споживчого кошика» відповідно до європейських стандартів життя та розраховано реальний рівень мінімальних доходів, який має забезпечити людині гідні умови проживання і праці.

Висновки – історичний аналіз європейських країн свідчить, що одним із ефективних інструментів виходу з економічної та соціальної кризи є саме збільшення доходів населення. За рахунок збільшення споживання товарів та послуг відбувається стимулювання виробництва, що призведе до економічного зростання країни. Необхідно підвищити суму мінімальної заробітної плати, спираючись на обґрунтований розрахунок статей витрат в методиці формування споживчого кошика з урахуванням реальних цін в економіці країни.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЯКІСТЬ ЖИТТЯ, СПОЖИВЧИЙ КОШИК, ПРОЖИТКОВИЙ МІНІМУМ, МІНІМАЛЬНА ЗАРОБІТНА ПЛАТА.

ABSTRACT

Teslyuk N.P., Gorobinska I.V. Forming of inter-branch multiplicative effects is as a result of investments in a transport complex. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article is devoted to the calculation of "market basket" that would meet the real living conditions. The study was conducted by the example of average family consisting of two middle-aged working adults and one child - student.

The object of the research is the method of calculating the "market basket" of goods and services.

The aim - to develop practical recommendations for optimizing the structure of the consumer basket based on the calculation of the real subsistence level in accordance with European standards of living and justification of the need to change the methodology for determining the subsistence level to maximize the real value of standard market basket of goods and services.

Methods - comparative and expert analysis, the dialectical method, methods of economic, historical, logical and systematic analysis and synthesis.

The survey analyzed different approaches and techniques on forming a living wage, conducted comparative description of "market basket" in Ukraine and other countries, studied the experience of foreign countries to the formation of "market basket" and conclusions regarding discrepancies methods of its formation in Ukraine European standards of life. The work developed optimal structure "market basket" according to European standards of living and calculated actual level of allowances, which should provide a person living conditions and labor.

Conclusions - historical analysis of European countries shows that one of the effective tools to overcome the economic and social crisis is just increasing incomes. By increasing the consumption of goods and services is to stimulate production, leading to economic growth. It is necessary to increase the amount of the minimum wage, based on a reasonable calculation of cost items in the consumer basket formation method based on actual prices in the economy.

KEY WORDS: QUALITY OF LIFE, MARKET BASKET, A LIVING WAGE, MINIMUM WAGE.

РЕФЕРАТ

Теслюк Н.П. Использование зарубежного опыта формирования потребительской корзины в повышении качества жизни украинца / Н.П. Теслюк, И.В. Горобинская // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

Статья посвящена расчету «потребительской корзины», которая отвечала бы реальным условиям жизни. Исследование проводилось на примере среднестатистической семьи, которая состоит из двух работающих взрослых среднего возраста и одного ребенка – школьника.

Объектом исследования выступает методика расчета потребительской корзины товаров и услуг.

Цель исследования – разработка практических рекомендаций относительно оптимизации структуры потребительской корзины на основе расчета реального уровня прожиточного минимума в соответствии с европейскими стандартами жизни и обоснования необходимости изменения методики определения размера прожиточного минимума для обеспечения максимального соответствия стандарта реальной стоимости потребительской корзины товаров и услуг.

Методы исследования – сравнительный и экспертный анализ, диалектический метод, методы экономического, исторического, логического и системного анализа и синтеза.

В ходе исследования проанализированы разные подходы и методики относительно формирования прожиточного минимума, проведена сравнительная характеристика «потребительской корзины» в Украине и других странах, изучен опыт зарубежных стран относительно формирования «потребительской корзины» и сделаны выводы относительно несоответствия методики его формирования в Украине европейским стандартам жизни. В работе разработана оптимальная структура «потребительской корзины» в соответствии с европейскими стандартами жизни и рассчитан реальный уровень минимальных доходов, который должен обеспечить человеку достойные условия обитания и труда.

Выводы – исторический анализ европейских стран свидетельствует, что одним из эффективных инструментов выхода из экономического и социального кризиса есть само увеличение доходов населения. За счет увеличения потребления товаров и услуг происходит стимулирование производства, которое приведет к экономическому росту страны. Необходимо повысить сумму минимальной заработной платы, опираясь на обоснованный расчет статей расходов в методике формирования потребительской корзины с учетом реальных цен в экономике страны.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КАЧЕСТВО ЖИЗНИ, ПОТРЕБИТЕЛЬСКАЯ КОРЗИНА, ПРОЖИТОЧНЫЙ МИНИМУМ, МИНИМАЛЬНАЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА.

АВТОРИ:

Теслюк Наталія Петрівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: natalitesluk@gmail.com, тел. +380442809937, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424.

Горобінська Ірина Владиславівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: vladislavovna@list.ru, тел. +380442809937, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424.

AUTHOR:

Teslyuk Natalia P., Ph.D., associate professor, National transport university, associate professor of department of finances, account and audit, e-mail: natalitesluk@gmail.com, tel. +380442809937, Ukraine, 01010, Kyiv, street Suvorova 1, k. 424.

Gorobinska Iryna V., National transport university, assistant of department of finances, account and audit, e-mail: vladislavovna@list.ru, tel. +380442809937, Ukraine, 01010, Kyiv, street Suvorova 1, k. 424.

АВТОРЫ:

Теслюк Наталья Петровна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: natalitesluk@gmail.com, тел. +380442809937, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 424.

Горобинская Ирина Владиславовна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: vladislavovna@list.ru, тел. +380442809937, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна.

Ільчук В.П., доктор економічних наук, професор, Чернігівський національний технологічний університет, професор кафедри фінансів, Чернігів, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National transport university, professor of department of finances, account and audit, Kyiv, Ukraine.

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Tchernihiv national technological university, professor of department of finances, Tchernihiv, Ukraine.

ПІДВИЩЕННЯ СТУПЕНЯ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ ПІДПРИЄМСТВА АВТОСЕРВІСУ
НА ОСНОВІ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ КОНТРОЛІНГУ

Червякова В.В., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

INCREASING OF THE LEVEL OF CAR SERVICE ENTERPRISE STRATEGY IMPLEMENTATION
ON THE BASIS OF IMPROVEMENT OF CONTROLLING SYSTEM

Chervyakova V.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПОВЫШЕНИЕ СТЕПЕНИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ ПРЕДПРИЯТИЯ АВТОСЕРВИСА
НА ОСНОВЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЛИНГА

Червякова В.В., Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Ефективність діяльності підприємства в сучасних умовах господарювання обумовлюється обґрунтованим формуванням та ефективною реалізацією стратегії його розвитку. За таких умов особливої актуальності набуває впровадження і удосконалення контролінгу як новітньої управлінської технології, яка являє собою інтегровану систему інформаційно-аналітичної та методичної підтримки менеджерів в процесі планування, контролю, аналізу й прийняття управлінських рішень за всіма функціональними сферами діяльності підприємства, орієнтовану на досягнення системи його цілей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблеми. Теоретичні та методичні аспекти досліджуваної проблеми висвітлені у працях багатьох зарубіжних і вітчизняних науковців: П. Хорвата, Д. Хана, Э. Майера, Р. Манна, Х. Фольмута, А. Дайле, Р.С. Каплана, Д.П. Нортон, М.С. Пушкар, Н.Г. Данілочкіної, С.Г. Фалька, А.М. Кармінського, О.А. Ананькіної, Л.А. Малишевої, Н.П. Шульги, Г.А. Семенова, З.В. Задорожного, І.Є. Давидовича, М.В. Тарасюка, О.Д. Гудзинського, Л.О. Лігоненко, О.А. Вержбицького, О.М. Деменіної та ін.

Незважаючи на значну кількість дослідників даного напрямку та наукових праць з окресленої проблеми, багато теоретичних та практичних питань потребують поглибленого дослідження.

Цілі статті. Обґрунтування взаємозв'язку між рівнем зрілості контролінгу та ступенем реалізації стратегії на підприємстві автосервісу.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Для визначення ступеня реалізації стратегії підприємства пропонується використовувати інтегральний показник за всіма аспектами системи збалансованих показників, який включає певну кількість попередньо відібраних показників, що відповідають наступним вимогам: найбільшою мірою впливають на збільшення вартості підприємства шляхом капіталізації прибутку, є відносними, однонаправленими величинами та за оптимальних умов прагнуть до одиниці [1].

Для розрахунку величини показника реалізації стратегії R за певний період часу пропонується використовувати залежність:

$$R = \frac{1}{2} \cdot \sin\left(\frac{360}{L}\right) \cdot (y_1 \cdot y_2 + y_2 \cdot y_3 + \dots + y_L \cdot y_1), \quad (1)$$

де: $y_1, y_2, y_3, \dots, y_L$ – значення інтегральних показників в розрізі відповідних аспектів системи збалансованих показників;

L – кількість аспектів системи збалансованих показників.

Для підприємств автосервісу пропонується застосовувати систему збалансованих показників, яка включає чотири аспекти: «Фінанси», «Ринок та клієнти», «Внутрішні бізнес-процеси», «Навчання та інновації» [2, 3, 4]. В такому випадку формула (1) набуде вигляду:

$$R = \frac{1}{2} \cdot (y_1 \cdot y_2 + y_2 \cdot y_3 + y_3 \cdot y_4 + y_4 \cdot y_1), \quad (2)$$

де y_1, y_2, y_3, y_4 – відповідно значення інтегральних показників в розрізі аспектів системи збалансованих показників «Фінанси», «Ринок та клієнти», «Внутрішні бізнес-процеси», «Навчання та інновації».

Інтегральні показники в розрізі кожного з аспектів системи збалансованих показників підприємства автосервісу пропонується визначати за залежностями [5]:

аспект «Фінанси» –

$$y_1 = 0,190 \cdot x_{11} + 0,272 \cdot x_{12} + 0,133 \cdot x_{13} + 0,224 \cdot x_{14} + 0,181 \cdot x_{15} ; \quad (3)$$

аспект «Ринок та клієнти» –

$$y_2 = 0,248 \cdot x_{21} + 0,262 \cdot x_{22} + 0,176 \cdot x_{23} + 0,219 \cdot x_{24} + 0,095 \cdot x_{25} ; \quad (4)$$

аспект «Внутрішні бізнес-процеси» –

$$y_3 = 0,243 \cdot x_{31} + 0,167 \cdot x_{32} + 0,257 \cdot x_{33} + 0,214 \cdot x_{34} + 0,119 \cdot x_{35} ; \quad (5)$$

аспект «Навчання та інновації» –

$$y_4 = 0,105 \cdot x_{41} + 0,238 \cdot x_{42} + 0,291 \cdot x_{43} + 0,195 \cdot x_{44} + 0,171 \cdot x_{45} , \quad (6)$$

де x_{11} – коефіцієнт забезпеченості оборотних активів власними оборотними активами;

x_{12} – коефіцієнт оборотності активів;

x_{13} – коефіцієнт поточної ліквідності;

x_{14} – коефіцієнт автономії;

x_{15} – ступінь сервісного покриття;

x_{21} – частка ринку;

x_{22} – частка постійних клієнтів;

x_{23} – частка обслуговуваного автопарку;

x_{24} – частка комерційних замовлень;

x_{25} – коефіцієнт еластичності попиту;

x_{31} – коефіцієнт придатності основних засобів;

x_{32} – коефіцієнт оновлення основних засобів;

x_{33} – ступінь завантаження постів і персоналу;

x_{34} – загальний рівень обслуговування;

x_{35} – рівень необхідної кількості запчастин на складі;

x_{41} – коефіцієнт присутності;

x_{42} – коефіцієнт продуктивності;

x_{43} – коефіцієнт ефективності;

x_{44} – частка персоналу, що пройшла професійну підготовку;

x_{45} – коефіцієнт стабільності кадрів.

Для оцінювання ступеня реалізації стратегії підприємства автосервісу пропонується розрахункове значення показника реалізації стратегії оцінити за шкалою, отриманою за результатами моделювання показників реалізації стратегії за планом повного чотирифакторного експерименту (табл. 1).

При максимальній реалізації підприємством системи своїх цілей кожен з інтегральних показників в розрізі аспектів системи збалансованих показників y_i буде дорівнювати еталонному значенню – одиниці, оскільки відібрані ключові показники за оптимальних умов прагнуть до одиниці, а сума їх вагових коефіцієнтів у розрізі кожного аспекту також дорівнює одиниці. Таким чином, максимальне значення показника реалізації стратегії відповідно до залежності (2) становитиме $R_{\max} = 2$. Мінімальне ж значення показника реалізації стратегії буде прагнути до 0.

Так, якщо значення показника реалізації стратегії становить понад 1,5 ($R > 1,5$), це свідчить про високий ступінь реалізації стратегії підприємства автосервісу. При значеннях показника реалізації стратегії менше 0,5 ($R < 0,5$) стратегія підприємства реалізується незадовільно.

Таблиця 1 – Шкала для оцінювання ступеня реалізації стратегії підприємства автосервісу

Значення показника реалізації стратегії	Ступінь реалізації стратегії	Характеристика
< 0,5	незадовільний	Загальнокорпоративна стратегія підприємства відсутня або нечітко сформульована. На підприємстві визначені окремі цільові орієнтири фінансово-господарської діяльності, однак вони недостатньо обґрунтовані і зазвичай мають суперечливий характер. Фінансовий стан підприємства незадовільний через порушення платіжної дисципліни контрагентами та неефективне управління його фінансовою та інвестиційною діяльністю. Підприємство не приділяє належної уваги дослідженню ринку та вивченню уподобань клієнтів. Комунікаційні зв'язки всередині підприємства та із зовнішнім середовищем не налагоджені або неефективні. Рівень автоматизації бізнес-процесів на підприємстві вкрай низький, переважна більшість операцій виконується вручну. Рівень кваліфікації і трудової дисципліни персоналу незадовільний через низький рівень заробітної плати, її несвоєчасну виплату та соціальну незахищеність.
0,5 – 1,0	низький	Загальнокорпоративна стратегія сформульована на основі дуже узагальненої, неповної та недостатньо точної інформації і не охоплює усі напрямки діяльності підприємства автосервісу. Часто стратегія ототожнюється з тактикою діяльності і, як правило, передбачає односторонній розвиток без резервних стратегій і альтернативних варіантів. Фінансовий стан підприємства є вразливим, оскільки при прийнятті управлінських рішень недостатньо враховуються зовнішні і внутрішні фактори, що впливають на його функціонування. Плани і бюджети складаються із використанням необґрунтованих гіпотез і недостовірної інформації, не узгоджуються між собою і, як правило, реалізуються зі значними відхиленнями. Діяльність, спрямована на залучення нових та збереження постійних клієнтів, не має системного характеру. Рівень автоматизації бізнес-процесів на підприємстві низький через застаріле або низькопродуктивне обладнання. Рівень кваліфікації і лояльності персоналу недостатній через високу плинність, відсутність ефективної системи преміювання за результатами досягнення індивідуальних і корпоративних цільових показників та перспектив професійного розвитку.
1,0 – 1,5	помірний	Загальнокорпоративна стратегія визначає основні напрямки і шляхи досягнення цілей щодо зміцнення, зростання та забезпечення виживання підприємства в довгостроковій перспективі на основі концентрації зусиль на певних пріоритетах та переглядається в разі досягнення підприємством поставлених цілей або за умови суттєвих змін у зовнішньому чи внутрішньому середовищах на основі налагодженого зворотного зв'язку. Фінансовий стан підприємства характеризується стабільністю завдяки прийняттю своєчасних обґрунтованих управлінських рішень щодо використання наявних та потенційних можливостей, а також нейтралізації загроз у зовнішньому і внутрішньому середовищах. Підприємство проводить досить ефективні маркетингові заходи із залучення клієнтів, однак взаємодія з існуючими клієнтами налагоджена недостатньо. Більшість бізнес-процесів підприємства автоматизовані, однак організаційна і фінансова структури підприємства є нерациональними і потребують удосконалення. Рівень професіоналізму і мотивації персоналу досить високий завдяки наявності перспективи професійного зростання, конкурентному рівню заробітної плати, наявності соціального пакету та доброзичливій атмосфері в колективі.

Закінчення табл. 1

1	2	3
> 1,5	високий	Загальнокорпоративна стратегія забезпечує високу конкурентоспроможність підприємства завдяки високій гнучкості, вибору адекватних тактик та нагромадження конкурентних переваг. Фінансовий стан підприємства відзначається високою стійкістю та ліквідністю. На підприємстві налагоджено ефективні зв'язки з партнерами, організаціями-регуляторами та громадськістю для формування позитивного іміджу – головного «капіталу» підприємства. Проводиться ефективна робота із залучення нових клієнтів та функціонує програма лояльності для збереження постійних клієнтів. Всі бізнес-процеси на підприємстві автоматизовані з використанням сучасного високопродуктивного обладнання та прогресивних інформаційних технологій. Активно впроваджуються інноваційні методи управління всіма аспектами фінансово-господарської діяльності підприємства. Працівники підприємства є висококомпетентними фахівцями, мають значний досвід роботи зі своїх спеціальностей та постійно підвищують свою кваліфікацію. На підприємстві наявна розвинена система мотивації персоналу, яка включає можливість кар'єрного росту, високий рівень заробітної плати, виплату премій працівникам залежно від їх особистих результатів діяльності та результатів роботи підприємства в цілому, а також розвинену корпоративну культуру.

Ступінь реалізації стратегії підприємства автосервісу тісно пов'язаний із рівнем зрілості контролінгу на підприємстві. Рівень зрілості контролінгу на підприємстві автосервісу пропонується оцінювати на основі моделі зрілості [6, 7], яка передбачає оцінку його ефективності власниками та менеджерами всіх рівнів управління за шістьма напрямками: «Функціональність контролінгу», «Організація контролінгу», «Інформаційне забезпечення контролінгу», «Компетентність контролера», «Мотивація контролера», «Етичність контролера» з використанням 60 параметрів оцінювання (по 10 за кожним виміром). Оцінювання проводиться за кожним виміром (від 0 до 100 балів) з подальшим узагальненням отриманих оцінок та визначенням суми балів за всіма вимірами. Як цільове значення ефективності функціонування контролінгу на підприємстві автосервісу пропонується використовувати зростання рівня зрілості контролінгу за всіма вимірами та доведення його до максимального рівня (600 балів) [8].

Для оцінки рівня зрілості контролінгу на підприємстві автосервісу за ступенем реалізації стратегії пропонується скористатися спеціально розробленою шкалою (табл. 2). Так, якщо рівень зрілості контролінгу становить понад 450 балів, слід очікувати, що підприємство реалізує свою стратегію. При значеннях рівня зрілості контролінгу менше 150 балів – стратегія підприємства реалізується незадовільно.

Таблиця 2 – Шкала для оцінювання рівня зрілості контролінгу на підприємстві автосервісу за ступенем реалізації стратегії

Рівень зрілості контролінгу, балів	Ступінь реалізації стратегії	Характеристика
< 150	незадовільний	Рівень кваліфікації та досвід роботи контролера недостатній. Контролер не бажає навчатись та чинить спротив впровадженню інноваційних підходів у своїй діяльності. Рівень мотивації контролера незадовільний через нестабільну зайнятість, низький рівень заробітної плати, її несвоєчасну та/ або нелегальну виплату. Рівень автоматизації роботи контролера низький через відсутність належної інформаційно-комунікаційної інфраструктури та спеціалізованого програмного забезпечення або їх незадовільне функціонування. На підприємстві відсутні нормативно-правові документи, що регламентують діяльність служби контролінгу. На підприємстві існує система управлінського обліку, однак вона не є цілісною, облік ведеться нерегулярно і його результати не впливають на прийняття управлінських рішень.

1	2	3
150 – 300	низький	Особистісні якості контролера відповідають вимогам займаної посади, однак його недостатні ділові якості, неспроможність переконливо доводити свою думку до колег і керівництва можуть провокувати конфліктні ситуації на підприємстві. Знання та навички контролера мають фрагментарний характер, однак він має бажання і здатність навчатися. Рівень лояльності і продуктивності контролера недостатній через відсутність ефективних систем преміювання, соціального захисту та корпоративної культури на підприємстві. Роботу контролера частково автоматизовано за допомогою управлінсько-облікової інформаційної системи, однак вона не адаптована до специфіки фінансово-господарської діяльності підприємства автосервісу, не оновлюється своєчасно та не задовольняє інформаційні потреби менеджерів і контролерів. На підприємстві наявні деякі документовані процедури, однак вони своєчасно не актуалізуються і не виконуються в повному обсязі. На підприємстві створена і функціонує система управлінського обліку за центрами відповідальності. Здійснюється короткострокове (до одного року) планування і бюджетування. Плани різних підрозділів, як правило, не узгоджені між собою. Використовуються окремі інструменти оперативного контролінгу.
300 – 450	помірний	Контролеру властиві добрі комунікативні та організаторські здібності, однак бракує вміння презентувати результати своєї діяльності. Контролер має достатні знання і досвід зі своєї спеціальності, однак не вміє оптимізувати свою роботу через незнання засобів автоматизації програмного забезпечення. Рівень мотивації контролера досить високий завдяки конкурентній заробітній платі, наявності соціального пакету та сприятливій атмосфері в колективі. Управлінсько-облікова інформаційна система містить модуль контролінгу, адаптована до специфіки фінансово-господарської діяльності підприємства автосервісу, задовольняє інформаційні потреби власників, менеджерів і контролерів підприємства, однак не передбачає належного захисту конфіденційної інформації. На підприємстві сформовано і затверджено систему ключових показників для оцінки результативності окремих підрозділів та підприємства в цілому, а також систему індикаторів раннього попередження у зовнішньому середовищі підприємства автосервісу. Розроблено і затверджено методики розрахунку визначених показників і аналізу відхилень їх фактичних значень від нормативних. На підприємстві створена і функціонує цілісна система управлінського обліку, яка із визначеною періодичністю формує інформаційні дані за центрами відповідальності і за бізнес-процесами підприємства автосервісу. Служба контролінгу забезпечує узгодження планів різних підрозділів між собою, але не проводить процедуру узгодження короткострокових і довгострокових планів і бюджетів підприємства. Використовується весь інструментарій оперативного контролінгу та окремі інструменти стратегічного контролінгу.

> 450	високий	Контролеру властиві відмінні професійно-ділові та морально-етичні якості. Контролер має відмінні знання і значний практичний досвід роботи зі своєї та суміжних спеціальностей, постійно підвищує кваліфікацію та застосовує інноваційні підходи у своїй діяльності. Рівень мотивації і продуктивності контролера дуже високий завдяки стабільній зайнятості, значному рівню заробітної плати, наявності ефективних систем преміювання та соціального захисту, а також розвиненій корпоративній культурі на підприємстві. Контролінгова діяльність повністю автоматизована та адаптована до специфіки фінансово-господарської діяльності підприємства автосервісу, передбачає можливість надання різних рівнів і прав доступу до показників фінансово-господарської діяльності підприємства залежно від посад працівників, постійно вдосконалюється та відповідає інформаційним потребам менеджерів та контролерів. На підприємстві розроблені, затверджені та регулярно актуалізуються всі нормативно-правові документи, що регламентують діяльність служби контролінгу. Контролінг на підприємстві являє собою інтегровану, адаптивну та саморегульовану управлінську технологію інформаційно-аналітичної та методичної підтримки менеджменту в процесі планування, обліку, контролю, аналізу та прийняття управлінських рішень за ключовими компетенціями підприємства, орієнтовану на досягнення системи його цілей. Функції контролінгу виконуються якісно, своєчасно і в повному обсязі.

У графічному вигляді взаємозв'язок між показником реалізації стратегії, рівнем зрілості контролінгу та ступенем реалізації стратегії на підприємстві автосервісу представлено на рис. 1.

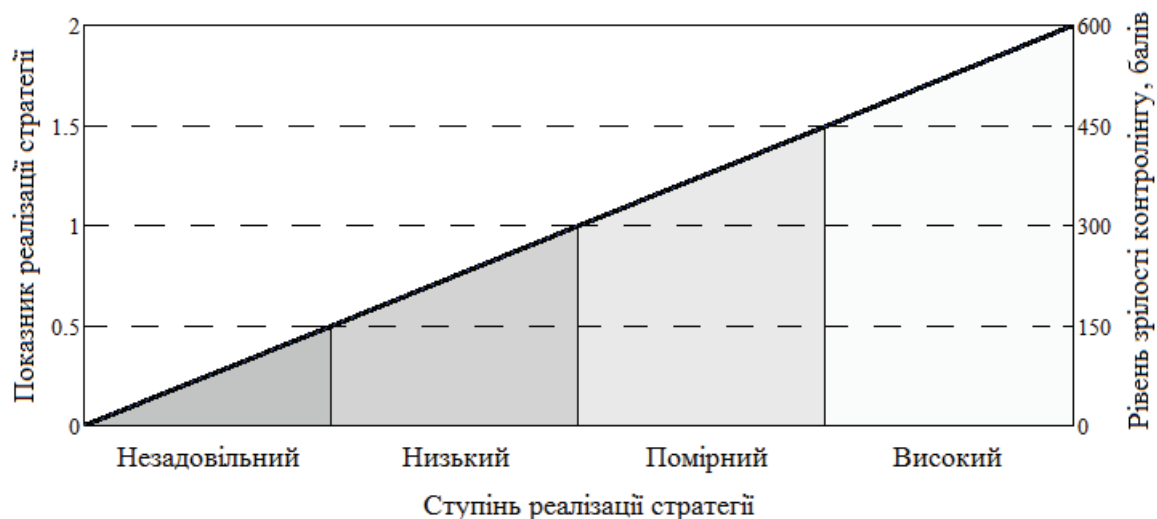


Рисунок 1 – Взаємозв'язок між показником реалізації стратегії, рівнем зрілості контролінгу та ступенем реалізації стратегії на підприємстві автосервісу

Тіснота взаємозв'язку між показником реалізації стратегії і рівнем зрілості контролінгу на підприємстві залежить від об'єктивної політичної та економічної ситуації в державі та обумовлених нею особливостей функціонування та розвитку підприємств. Представлена на рис. 1 закономірність справедлива при стійкому та прогнозованому розвитку економіки. За умов політичних та макроекономічних потрясінь дана закономірність справджується зі значними відхиленнями та потребує поглибленого дослідження та уточнення.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.

Для оцінювання ступеня реалізації стратегії підприємства автосервісу пропонується розрахункове значення показника реалізації стратегії оцінити за спеціально розробленою шкалою. Якщо значення показника реалізації стратегії становить понад 1,5, підприємство автосервісу здатне реалізувати свою стратегію. При значеннях показника реалізації стратегії менше 0,5, стратегія підприємства реалізується незадовільно.

Запропоновано шкалу для оцінювання рівня зрілості контролінгу на підприємстві автосервісу за ступенем реалізації стратегії. Якщо рівень зрілості контролінгу становить понад 450 балів, слід очікувати, що підприємство реалізує свою стратегію. При значеннях рівня зрілості контролінгу менше 150 балів, підприємство автосервісу не здатне реалізувати свою стратегію.

Охарактеризовано ступені реалізації стратегії в залежності від градації значень показника реалізації стратегії та рівнів зрілості контролінгу на підприємстві автосервісу.

Отримані результати дослідження можуть застосовуватись для діагностики ефективності реалізації стратегії підприємства, визначення напрямків і необхідних заходів щодо удосконалення системи контролінгу, а також виявлення і реалізації резервів підвищення ступеня реалізації стратегії підприємства автосервісу для забезпечення його довгострокового успішного функціонування в умовах високої мінливості сучасного економічного середовища.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бирюков В.А. Применение контроллинга в системе управления полиграфическими предприятиями : дис.... канд. экон. наук / Бирюков В.А. – М., 2010. – 172 с.
2. Каплан Р.С. Организация, ориентированная на стратегию / Р.С. Каплан, Д.П. Нортон; пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2003. – 416 с.
3. Каплан Р.С. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию / Р.С. Каплан, Д.П. Нортон; пер. с англ. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2003. – 304 с.
4. Внедрение сбалансированной системы показателей / Horvath & Partners; пер. с нем. – 3-е изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. – 478 с.
5. Червякова В.В. Оцінювання ступеня реалізації стратегії підприємства автосервісу в умовах контролінгу / В.В. Червякова // Вісник НТУ. – К.: НТУ, 2013. – Вип. 28. – С. 510-518.
6. Малышева Л.А. Контроллинг организационных изменений: как не утонуть в море популярных концепций. Учебное пособие. Екатеринбург: ООО «Издательство УМЦ УПИ», 2010. – 386 с.
7. Лігоненко Л.О. Контролінг у торгівлі: монографія / Л.О. Лігоненко, О.А. Вержбицький. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2013. – 268 с.
8. Червякова В.В. Оцінювання ефективності контролінгу на підприємствах автосервісу на основі моделі зрілості / В.В. Червякова // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ. – 2013. – Вип. 12. – С. 343-353.

REFERENCES

1. Biryukov V.A. Primenenie kontrollinga v sisteme upravleniya poligraficheskimi predpriyatiyami : Dis.... kand. ekon. nauk / Biryukov V.A. – M., 2010. – 172 s. (Rus)
2. Kaplan R.S. Organizatsiya, orientirovannaya na strategiyu / R.S. Kaplan, D.P. Norton; per. s angl. – M.: ZAO «Olimp-Biznes», 2003. – 416 s. (Rus)
3. Kaplan R.S. Sbalansirovannaya sistema pokazateley. Ot strategii k deystviyu / R.S. Kaplan, D.P. Norton; per. s angl. – M.: ZAO «Olimp-Biznes», 2003. – 304 s. (Rus)
4. Vnedrenie sbalansirovannoy sistemyi pokazateley / Horvath & Partners; per. s nem. – 3-e izd. – M.: Alpina Biznes Buks, 2008. – 478 s. (Rus)
5. Chervyakova V.V. Otsiniuvannia stupenia realizatsii strategii pidpriemstva avtoservisu v umovakh kontrolingu / V.V. Chervyakova // Visnyk NTU. – K.: NTU, 2013. – Vyp. 28. – S. 510-518. (Ukr)
6. Malysheva L.A. Kontrolling organizatsionnykh izmeneniy: kak ne utonut v more populyarnykh kontseptsiy: Uchebnoe posobie. Ekaterinburg: ООО «Izdatelstvo umc upi», 2010. –386 s. (Rus)
7. Ligonenko L.O. Kontroling u torgivli: monografiia / L.O. Ligonenko, O.A. Verzhbitskii. – K.: Kyiv. nats. torg.-ekon. un-t, 2013. – 268 s. (Ukr)

8. Chervyakova V.V. Otsiniuvannia efektyvnosti kontrolyngu na pidpriemstvakh avtoservisu na osnovi modeli zrilosti / V.V. Chervyakova // Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i logistyka. – K.: NTU. – 2013. – Vyp. 12. – S. 343-353. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Підвищення ступеня реалізації стратегії підприємства автосервісу на основі удосконалення системи контролінгу. / В.В. Червякова // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К.: НТУ, 2014. – Вип. 30.

Стаття присвячена обґрунтуванню взаємозв'язку між рівнем зрілості контролінгу та ступенем реалізації стратегії на підприємстві автосервісу.

Об'єкт дослідження – процес реалізації стратегії підприємства автосервісу.

Мета роботи – обґрунтування взаємозв'язку між рівнем зрілості контролінгу та ступенем реалізації стратегії на підприємстві автосервісу.

Методи дослідження – узагальнення, абстрагування, аналіз, синтез, графічні.

Для оцінювання ступеня реалізації стратегії підприємства автосервісу пропонується розрахункове значення показника реалізації стратегії оцінити за спеціально розробленою шкалою. Запропоновано шкалу для оцінювання рівня зрілості контролінгу на підприємстві автосервісу за ступенем реалізації стратегії. Охарактеризовано ступені реалізації стратегії в залежності від градації значень показника реалізації стратегії та рівнів зрілості контролінгу на підприємстві автосервісу.

Отримані результати дослідження можуть застосовуватись для діагностики ефективності реалізації стратегії підприємства, визначення напрямків і необхідних заходів щодо удосконалення системи контролінгу, а також виявлення і реалізації резервів підвищення ступеня реалізації стратегії підприємства автосервісу для забезпечення його довгострокового успішного функціонування в умовах високої мінливості сучасного економічного середовища.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНТРОЛІНГ, ПІДПРИЄМСТВО АВТОСЕРВІСУ, СТУПІНЬ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ, МОДЕЛЬ ЗРІЛОСТІ КОНТРОЛІНГУ, ЕФЕКТИВНІСТЬ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ.

ABSTRACT

Chervyakova V.V. Increasing of the level of car service enterprise strategy implementation on the basis of improvement of controlling system. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article is devoted to the substantiation of relationship between the maturity level of controlling and the strategy implementation degree in car service enterprises.

Object of study – the process of strategy implementation in car service enterprises.

Purpose – to study the relationship between the maturity level of controlling and the strategy implementation degree in car service enterprises.

Methods of research – generalization, abstraction, analysis, synthesis, graphic.

For evaluation of the strategy implementation degree in car service enterprise was proposed to assess the value of the strategy implementation index according to specially developed scale. The scale for evaluation of the maturity level of controlling in car service enterprise with consideration of the strategy implementation degree was suggested. The degrees of strategy implementation based on gradation of values of the strategy implementation index and maturity levels of controlling in car service enterprise were characterized.

The results of research can be used for diagnostics of efficiency of enterprise strategy implementation, determination of directions and necessary measures for improvement of controlling system, detecting and implementing reserves of increase of strategy implementation degree in car service enterprise in order to ensure its long-term successful functioning in conditions of high variability of current economic environment.

KEYWORDS: CONTROLLING, CAR SERVICE ENTERPRISE, DEGREE OF STRATEGY IMPLEMENTATION, MATURITY MODEL OF CONTROLLING, OF EFFICIENCY OF MANAGEMENT SYSTEM.

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Повышение степени реализации стратегии предприятия автосервиса на основе совершенствования системы контроллинга. / В.В. Червякова // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

Статья посвящена обоснованию взаимосвязи между уровнем зрелости контроллинга и степенью реализации стратегии на предприятии автосервиса.

Объект исследования – процесс реализации стратегии предприятия автосервиса.

Цель работы – обоснование взаимосвязи между уровнем зрелости контроллинга и степенью реализации стратегии на предприятии автосервиса.

Методы исследования – обобщение, абстрагирование, анализ, синтез, графические.

Для оценки степени реализации стратегии предприятия автосервиса предлагается расчетное значение показателя реализации стратегии оценить по специально разработанной шкале. Предложено шкалу для оценки уровня зрелости контроллинга на предприятии автосервиса по степени реализации стратегии. Охарактеризованы степени реализации стратегии в зависимости от градации значений показателя реализации стратегии и уровней зрелости контроллинга на предприятии автосервиса.

Полученные результаты исследования могут применяться для диагностики эффективности реализации стратегии предприятия, определения направлений и необходимых мер по совершенствованию системы контроллинга, а также выявления и реализации резервов повышения степени реализации стратегии предприятия автосервиса для обеспечения его долгосрочного успешного функционирования в условиях высокой изменчивости современной экономической среды.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КОНТРОЛЛИНГ, ПРЕДПРИЯТИЕ АВТОСЕРВИСА, СТЕПЕНЬ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ, МОДЕЛЬ ЗРЕЛОСТИ КОНТРОЛЛИНГА, ЭФФЕКТИВНОСТЬ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ.

АВТОР

Червякова Валентина Володимирівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел. +380679571074.

AUTHOR

Chervyakova Valentina V., National Transport University, Assistant, Department of Economics, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, tel. +380679571074.

АВТОР

Червякова Валентина Владимировна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел. +380679571074.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Воркут Т.А., доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, м. Київ, Україна.

Скрипник М.І., доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри обліку і аудиту Київського національного університету технологій та дизайну, м. Київ, Україна.

REVIEWERS:

Vorkut T.A., PhD, Professor, Head of Department of Logistics and Transport Law, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Skrypnyck M.I., PhD, Associate Professor, Head of Department of Accounting and Audit, Kyiv National University of Technologies and Design, Kyiv, Ukraine.

НОВІ НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ
ВКЛАДЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ІНВЕСТИЦІЙ В ЕКОНОМІКУ ЛАТВІЇ

Чупайленко О.А., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Беро Н.Ю., Ризька міжнародна школа економіки і ділового адміністрування, Рига, Латвія

NEW AVENUES FOR THE IMPROVEMENT OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS
OF INVESTMENTS INTERNATIONAL INVESTMENTS IN THE ECONOMY OF LATVIA

Chupaylenko O.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Bero N.Y., Riga International School of Economics and Business Administration, Riga, Latvia

НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ
ВЛОЖЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭКОНОМИКУ ЛАТВИИ

Чупайленко А.А., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Беро Н.Ю., Рижская международная школа экономики и делового администрирования, Рига, Латвия

Постановка проблеми.

Аналіз міжнародного ринку інвестицій, а також досвіду, насамперед Іспанії і Болгарії показує, що можна підвищити привабливість міжнародних інвестицій в Латвійську економіку. Основними напрямками підвищення міжнародної інвестиційної привабливості в цих країнах є підвищення привабливості вкладення інвестицій в нерухомість в обмін на надання тимчасового дозволу на проживання, пільгового оподаткування, спрощення процесу оформлення та скорочення термінів надання постійного місця проживання. Розглянемо можливість використання цього досвіду у Латвії.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Внесення поправок в «Імміграційний закон» Латвії, що обумовлюють отримання іноземцями дозволу на житло при купівлі нерухомості, дозволило латвійській економіці затвердити свої позиції. Таким чином, Латвія змогла захиститися від небезпеки повторити історію Іспанії і низки інших країн, в яких ціни на житло знижуються кожен рік, а уряд не вживає жодних заходів з ринком житла.

У новому році країни Євросоюзу спробують внести зміни до імміграційних законів, ґрунтуючись на прикладі Латвії. А це означає поява країн-конкурентів з кращими кліматичними умовами, що може призвести до часткового скорочення іноземних інвестицій у латвійську економіку.

Інвестиційні програми, спрямовані на залучення іноземних інвестицій в економіку країни в різних країнах Євразії, являють собою нове явище в галузі міжнародного бізнесу та економіки. З 2010 року, коли Латвійський Сейм прийняв інноваційні поправки до Закону про імміграцію, в міжнародних ділових і політичних колах обговорюються різні аспекти цього питання [1]. Вперше з моменту відновлення політичної незалежності Латвії, не громадяни ЄС отримали можливість претендувати на тимчасовий вид на проживання в Латвії. Наявність таких документів дає можливість безвізового переміщення в країнах Шенгенської зони. На всій території ЄС іноземні інвестори запрошуються зробити внесок в економічний розвиток ЄС, щоб отримати Вид на проживання (ВНП) для себе і членів їх сімей. У контексті географічного положення Латвії, програми "ВНП для інвестицій", виявляється, орієнтовані на громадян Євразії, але відкриті і для громадян ЄС.

Увага дослідників до проблеми залучення іноземних інвесторів до країн-реципієнтів має давню традицію. З часів, коли почалася інтернаціоналізація економіки в системі ринкових відносин, стихійний процес став коригуватися урядами. З'явилися держави, сприятливі для іноземних інвесторів і держави, ворожі до іноземним інвесторам. Дослідники зайнялися збором матеріалу, щоб виявити чинники, що сприяють іноземним інвесторам.

До настання глобальної економічної кризи 2008-2009 років провідні підручники з інвестицій визначилися з факторами, що сприяють іноземним інвестиціям. Набрали чинності глобальні дослідження по цій темі. Аналіз літератури по іноземному інвестуванню показує, що вид на

проживання поки не набув статусу чинника, гідного згадування. Автори монографії «Основи інвестування» (Smart, Gitman, & Joehnk, 2014) [2], як само собою зрозуміле, пишуть: «винагорода або винагорода за інвестування приходить у двох базисних формах: дохід дає збільшення вартості». Професорам з благополучного Заходу в голову не приходить, що головним мотивом досить великих іноземних інвестицій може бути вид на проживання в країні-реципієнті.

В даний час економіка Заходу, в цілому, закінчила подолання наслідків кризи, хоча такі країни, як Латвія лише наблизилися до докризового рівня багатьох ключових макроекономічних показників. Спочивати на лаврах немає підстав, або недопустимо, оскільки, як-то непомітно пролетіли роки і експерти фінансових ринків задаються питанням, коли завершиться черговий цикл підйому. Останні рішення Європейського центрального банку про стимулювання економіки, що включають прецедент від'ємної процентної ставки за депозитами, говорять про серйозну стурбованість. Інвестицій у розвиток країни не вистачає.

Вид на проживання – документ, що засвідчує особу іноземного громадянина або особи без громадянства та підтверджує отримання ним дозволу на постійне проживання в державі перебування. Вид на проживання, як правило, є документом, що дає право на вільний виїзд з країни і в'їзд в неї протягом терміну дії дозволу на постійне проживання. У той же час, у деяких країнах наявність посвідки на проживання не звільняє від необхідності постійно отримувати для проживання на їх території в'їзних і виїзних віз.

Деякі країни (наприклад, Швейцарія, Австрія, Іспанія, Італія, Мальта, Естонія та інші) мають у своєму законодавстві положення, що дозволяють заможним іноземцям отримувати посвідку на проживання без права на роботу. Хоча в перерахованих країнах іноземці можуть отримати й інший тип виду на проживання з правом на роботу [3].

Можливість переходу з тимчасового виду на проживання на постійний вид на проживання (або статус постійного резидента, іменований також ПМП) виникає звичайно через 5 років (більшість країн, що входять у ЄС). Тим не менш, в деяких країнах (Бельгія, Угорщина) перехід з тимчасового на постійний вид на проживання можливий через три роки легального проживання в країні. У Швейцарії в більшості випадків перехід на статус постійного жителя (Permit C) можливий після 10 років у статусі тимчасового мешканця (Permit B) [3].

Наприклад, у Туреччині, як і в більшості держав Євразії немає такої програми. Іноземним громадянам, які бажають жити і/або працювати в Туреччину зобов'язані отримати вид на проживання протягом одного місяця з моменту прибуття в країну і до початку їх роботи. Для довгострокового перебування в Туреччині заявник повинен пред'явити паспорт та виписку з банку в районне відділення міліції, а саме виписка з банку або валютного козання, що свідчить про активів у розмірі 300 доларів США за кожен місяць [3].

Постановка завдання.

Метою даного дослідження є перевірка гіпотези про те, що залучення міжнародних інвестицій в обмін на дозвіл на проживання може бути життєздатним і успішно впроваджено для залучення Євразійських інвесторів. При дослідженні використовувалися якісні і кількісні методи, в тому числі макро – і мікро – економічного аналізу та опитування зацікавлених сторін, що дозволило розробити рекомендації щодо вдосконалення політики залучення іноземних інвестицій в економіку Латвії.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Були проведені порівняльні дослідження по політиці залучення іноземних інвестицій в економіку країн : Латвія, Болгарія та Іспанія.

Латвія

Говорячи безпосередньо про Латвію, іноземець на першому етапі програми ВНП за інвестиції міг претендувати на ВНП в Латвії, вклавши інвестиції не менше певної суми в різні активи, як показано в таблиці 1.

Як видно з таблиці 1, спочатку за програмою ВНП за інвестиції були встановлені пороги, лише один з яких перевищував 1.4 мільйона євро. По нерухомості чітко виділялася столиця і передмістя її. Кадастрова вартість була значно нижче вартості операції з придбання об'єкта нерухомості, що дає право на ВНП [3].

Важливо відзначити, що державна бюрократія готова була задовольнятися зборами від оформлення процедур та частини податків, які нові власники ВНП починали платити, проживаючи в Латвії.

З 1 липня 2010 року в силу вступили зміни до Закону про імміграцію, прийняті парламентом Латвії і передбачають додаткові можливості для отримання ВНП (виду на проживання). Внесення

поправок в законодавство створило для жителів Росії, України, Казахстану та інших країн надзвичайно простий і швидкий спосіб стати жителем ЄС [1].

Вид на проживання в Латвії надає його власникові право на вільне переміщення по території будь-якої країни, що входить у Шенгенську зону.

Таблиця 1 – Фінансові пороги за програмою ВНП за інвестиції в Латвії 2010-2014

Мінімальна сума, євро	Об'єкти інвестицій
142 300	Нерухомість Риги, Єлгави, Даугавпілса, Екабпілса, Лієпая, Резекне, Валмиєри або Вентспілса. Причому кадастрова вартість нерухомості повинна становити не менше 42 690 євро.
71 150	Нерухомість інших міст Латвії. Кадастрова вартість – не менше 14 230 євро.
35 000	Капітал підприємства зі штатом не менш 50 співробітників та річним оборотом не менш 10 млн євро. При цьому компанія повинна сплачувати рік податки на суму не менше 40 тис. євро.
150 000	Капітал підприємства зі штатом не менш 50 співробітників та річним оборотом не менш 10 млн євро. Немає порогу для суми податку.
280 000	Внесок в субординований капітал комерційного банку на п'ять років

Підстав для отримання виду на проживання в Латвії три. По-перше, вкладення в нерухомість. По-друге, вкладення в підприємство. По-третє, вкладення в об'єднаний капітал комерційного банку. У даному дослідженні у фокус вміщено отримання ВНП за інвестиції в нерухомість.

Право на отримання ВНП в Латвії мають не тільки самі інвестори, але і всі члени їх сімей (чоловік, дружина, неповнолітні діти та особи, які перебувають під опікою/під опікою інвестора). Після закінчення терміну дії посвідки на проживання інвестори мають право продовжувати його.

Нижче представлено докладний опис процедури отримання виду на проживання в Латвії.

Документи для реєстрації дійсного дозволу на проживання необхідно подати до територіального відділення Управління у справах громадянства і міграції особисто за 30-90 днів до закінчення терміну реєстрації тимчасового виду на проживання і не пізніше, ніж за 30 днів до закінчення терміну реєстрації постійного виду на проживання.

На практиці проблема отримання та продовження ВНП вирішується, як правило, комерційним банком або агентством нерухомості для конкретних клієнтів, які проводили операцію через ці організації. У штат включені спеціально підготовлені куратори, які по своїй базі даних відстежують наближення чергових строків і нагадують клієнтам про необхідність подати документи на продовження ВНП.

У 2013 році управління отримало 1557 заяв про надання посвідки на проживання в обмін на купівлю нерухомості, в тому числі 1499 осіб отримали ВНП, а 18 було відмовлено [4].

У період з 2010 по 2014 рік в обмін на види на проживання в Латвії (ВНП) найчастіше купували нерухомість вартістю до 200 тис. євро. За 125 тис.-150 тис. євро куплений 1151 об'єкт, за 150 тис.-200 тис. євро – 1085 об'єктів. 364 об'єкта коштували від 200 до 250 тис. євро, 461 об'єкт – від 250 тис. до 500 тис. євро, а 94 об'єкта нерухомості були дорожче 500 тис. євро, у тому числі вартість одного перевищила 3 млн. євро. 472 об'єкта нерухомості в обмін на ВНП було куплено в Ризі, 400 – в Юрмалі.

Baltic sotheby's International Realty привернуло в 2012 році увагу своїм оглядом ринку нерухомості Латвії та прогнозом зростання цін на нерухомість преміум-класу в центрі Риги. За п'ять місяців 2012 року кількість пропозицій в Ризі по об'єктах нерухомості преміум-класу вартістю до 250 000 євро значно скоротилося, в експлуатацію здано всього два нових проекти. Створення дефіциту сприяє висока активність з боку іноземних покупців, тому до кінця року можливий 10% зростання цін. Про це свідчать дані огляду компанії Baltic sotheby's International Realty, що працює з нерухомістю преміум-класу.

«На початок літа 2012 року зберігається тенденція підвищеного попиту на нерухомість преміум-класу в Ризі. Амплітуда цін у Старому місті – 2500-6000 євро/кв. м, в тихому центрі – 2000-

5000 євро/кв. м, найбільша активність спостерігається в ціновому сегменті 150-250 тис. євро за об'єкт», – говорить Ілзе Мазуренко, співвласниця Baltic sotheby's International Realty [4].

За її словами, майже 90% покупців – іноземці. Нерухомість купується не тільки з метою проживання, але і здачі в оренду. «Сьогодні здати в оренду квартиру, розташовану в посольському районі, не становить великої праці. І хоча рівень прибутковості цього бізнесу вже 6 років не змінювався і раніше залишається досить низьким (близько 3-5% річних), іноземці з задоволенням використовують блага змін у законі «Про імміграцію», – стверджує вона. Саме друга категорія покупців орієнтована на об'єкти, розташовані на самому низькому ціновому рівні. Ті, хто вибирає житло для себе, як правило, розглядають апартаменти за ціною 200-500 тис. євро.

Досить непогана програма для тих, хто не хоче розлучатися з великими грошима, але хоче мати вид на проживання в європейській країні і можливість у будь-який час відвідувати країни ЄС в безвізовому режимі. Умовою надання ВНП в Латвії є купівля інвестором нерухомості на суму від 70500 до 141000 євро – це самий низький поріг для отримання ВНП в Європі. Цікаво те, що в Латвії з літа 2010 року скасовано вимогу обов'язкового проживання 6 місяців + 1 рік, що дуже зручно для багатьох бізнесменів. Вартість юридичних послуг з отримання такого виду на проживання становить всього 5000 євро. Недоліком програми є безперспективність даної програми з точки зору другого паспорта. Подвійне громадянство в Латвії заборонено. Якщо інвестор з часом захоче мати громадянство Латвії, то він повинен відмовитися від російського громадянства, володіти латиською мовою, а також довести, що 10 років фізично проживав у Латвії.

Поки в Латвії йдуть дискусії про посилення поправок до Закону про імміграцію, які стосуються програми ВНП, на ринку нерухомості відчувається нервозність. Адже за багатих іноземних інвесторів борються і інші країни, пропонуючи схожі або навіть більш прості програми.

В останні роки видача ВНП допомогла залучити значну кількість іноземних інвестицій і поліпшити розвиток ринку нерухомості Латвії. На організованій в кінці березня Латвійською асоціацією угод по нерухомості дискусії відчувалося хвилювання учасників ринку за майбутнє галузі та їх бізнесу. Одна з причин непевності – конкуренція, з якою Латвії доведеться рахуватися. За останні два роки стали більш доброзичливими програми залучення багатих іммігрантів-інвесторів в Болгарії, на Кіпрі, в Греції, Угорщині, Ірландії, на Мальті, Португалії. Багато з названих країн пропонують постійні ВНП, якщо були зроблені інвестиції, а деякі не вимагають навіть цього.

За даними прозвучавших на конференції досліджень, зараз конкурентами латвійської програми є Болгарія, Кіпр, Греція, Угорщина, Ірландія, Мальта, Португалія, Іспанія, Великобританія. Наприклад, у Болгарії, на Мальті та на Кіпрі інвестори отримують постійні ВНП і громадянство через 5 років, в Угорщині – через 8 років. Найближчим часом планує переглянути умови Іспанія [3].

В іншому дослідженні стверджувалося, що нерухомість в Латвії купують заможні люди, які спочатку купують квартиру, а потім починають тут бізнес. За даними авторів доповіді, 75% власників нерухомості не здають квартиру на той час, поки самі живуть за кордоном. Однак платять тут комунальні та інші платежі, поповнюючи бюджет Латвії.

Цифри говорять самі за себе. Програма ВНП для інвесторів була введена в середині 2010 року. З 2011 по 2013 рік значно зросла кількість первинних ВНП, сказала директор департаменту конкурентоспроможності підприємництва Мінекономіки Ілзе Бейнаре. Вона представила результати дослідження впливу ВНП на залучення інвестицій [4].

Наприклад, у 2004 році первинних ВНП було тільки 2061, а в 2013 році – 7353. З 2010 року йде стабільний приріст: у 2010 році видано 2495 ВНП, в 2011 – 4824, в 2012 – 6365 і в 2013 вже згадувані – 7353 ВНП. В минулому році тільки в зв'язку з інвестиціями було видано 3410 ВНП, це навіть не половина від загальної кількості. У свою чергу, обсяг інвестицій, у порівнянні з 2012 роком зріс на більш ніж 110 мільйонів євро [4].

У свою чергу, президент Латвійської асоціації приватних банків Тому Вейдеманис назвав середньою сумою вкладу на одну заявку 262 108 євро. Купуючи в Латвії нерухомість, покупець набуває і меблі, платить садівнику, щось покращує або ремонтує у своєму майні, він тут харчується, розважається, купує машину, платить за комунальні послуги, так що реальний внесок помітно більше [4].

Таким чином, на кожне потрібне євро мінімального внеску насправді вкладник забезпечує латвійській економіці в середньому 2,38 євро. Прогнозується, що за п'ять років з початку програми Латвія може отримати від заможних іммігрантів-інвесторів більше 2,5 мільярдів євро. Однак саме Латвія зі своїм найнижчим рейтингом конкурентоспроможності серед трьох балтійських країн може пережити найбільший спад обсягу прямих іноземних інвестицій, якщо програма ВНП не буде посилена.

Болгарія

Згідно з останніми поправками (лютий 2013) у законодавство Болгарії введена опція прискореного отримання громадянства. Заяву можна подати протягом одного року після отримання ВНП. Необхідний розмір інвестицій EUR 512000, які повинні бути вкладені в так звані «проекти пріоритетного інвестування» (це ризиковані проекти в сільській місцевості або в областях з високим рівнем безробіття). Повернення інвестиції державою не гарантується. Ця програма схожа на американську програму EB5, в якій повернення інвестиції також не гарантується державою. Інвестор зобов'язаний підтримувати інвестицію протягом як мінімум двох років після отримання болгарського громадянства. З позитивних моментів відзначимо наступне [5]:

- 1) проживати в Болгарії після отримання ВНП не вимагається,
- 2) знати болгарську мову для отримання громадянства не потрібно,
- 3) відмовлятися від попереднього громадянства не потрібно,
- 4) разом з інвестором ВНП і громадянства можуть отримати найближчі члени родини (дружина та діти до 18 років),

5) після отримання громадянства інвестор і члени його сім'ї можуть жити і працювати в будь-якій країні ЄС, включаючи Великобританію.

Болгарія безсумнівно дружелюбна і приваблива для росіян. Краса природи, м'який клімат, високо розвинена інфраструктура відпочинку гарантують цій країні постійний потік туристів. Рельєф країни відрізняється великою різноманітністю – тут є гірські ланцюги і масиви, великі рівнини, горбисті райони і полонини, піщане і скелясте морське узбережжя довжиною близько 370 км.

Найбільш популярні райони для придбання нерухомості: на північному узбережжі між Бальчиком і Варною – Золоті Піски, Альбена, Рів'єра, Кранево; на південному узбережжі ближче до Бургасу – Несебр, Сонячний берег, Поморіє, Елените; а також, підвищений інтерес проявляється до гірських курортів (Вітоша, Банско, Пампорово, Боровець) і бальнеологічних центрів.

Перевагою інвестування в Болгарії є те, що з 2007 р. вона входить до складу ЄС, а також стабільна економіка і низька інфляція. Країна робить ставку на активний розвиток туризму, і вкладає ресурси в інфраструктуру курортів як на узбережжі, так і в горах. Житлові комплекси, зводяться тут в останні роки, відповідають усім сучасним стандартам. При цьому ціни на нерухомість в Болгарії все ще нижче, ніж в інших курортних країнах Європи. Мінімальна вартість об'єкта в Болгарії складе 9000 євро. Максимальна планка не обмежена. Середня вартість становить приблизно 50 000 євро [6].

Оформлення нерухомості у власність

1. Квартири. Дозволено придбання квартир на іноземну фізичну особу, іноземну юридичну особу і на місцевих осіб. Одночасно оформляється «ідеальна частка» ділянки землі, що знаходиться під будинком і «виділяється» на квартиру. Зазвичай вона становить приблизно 2,5 кв. м і є умовним поняттям. Використання квартири в якості офісу та реєстрація фірми за цією адресою не забороняється. Це відноситься і до квартир, оформлених на нерезидентів. Іноземці – власники квартир володіють тими ж правами, що і болгари, включаючи право здачі.

2. Будинки, ресторани, готелі і т. д.. Набувати будівлі можуть ті ж особи, які мають право на купівлю квартири. Але землю під будинком та прилеглу ділянку при цьому заборонено продавати іноземцям. В якості рішення можна укласти договір оренди ділянки землі на тривалий термін за символічну оплату. Цей варіант підходить при купівлі будинку для літнього відпочинку. Якщо ж покупець планує постійне проживання в Болгарії, то краще оформити землю окремо на юридичну особу, а на спорудження на фізичну особу. Будуть складені 2 нотаріальних акта: на будинок і ділянку землі. У стандартному випадку при купівлі будівлі і землі на одну і ту ж особу, оформлюється 1 нотаріальний акт.

3. Земля і ліси. За конституцією заборонено продаж землі і лісів нерезидентам (фізичним особам). Це відноситься до всіх видів земельних ділянок. Але при цьому дозволено брати ділянки землі в оренду без обмеження її площі. Мінімальний термін оренди 4 роки, максимальний – не обмежений. Іноземні юридичні особи, в тому числі юридичні особи, які організовані на території Болгарії, але засновниками якої є іноземні фізичні або юридичні особи мають право купувати землі і ліс. Така юридична особа має право володіти кількома ділянками.

Оформлення купівлі – продажу.

Порядок оформлення угоди може бути встановлений індивідуально в кожному конкретному випадку, але в основному він виглядає наступним чином:

1. Резерв: сума в розмірі 1500 – 3500 євро;
2. Підписання Попереднього договору, в якому визначено порядок оплати (строки і розміри платежів);

3. Оформлення Нотаріального акту, який є правостановлюючим документом на нерухомість.

Для оформлення нерухомості нерезидент повинен надати закордонний паспорт, а при покупці на юридична особа – установчі документи на фірму.

Податки та інші витрати на утримання нерухомості.

Розмір державного Мита та нотаріальні збори визначаються виходячи з вартості об'єкта, і в середньому становлять 3-5% від суми угоди. Власник зобов'язаний щорічно сплачувати податок на нерухоме майно та збір на побутові відходи, які обчислюються виходячи з вартості об'єкта. Вода, опалення та електрику сплачуються щомісячно за показниками лічильників, телефон почасово.

Іспанія

Нерухомість, власність, купівля, продаж

Іспанія високорозвинена країна, демократична, з конституційною монархією. Має стабільну економіку і відмінну інфраструктуру. Невисокі за середньоєвропейськими мірками ціни на проживання та нерухомість. А так само користується величезним інтересом у туристів. Багата культура і блакитні пляжі приваблюють щорічно приблизно 75 мільйонів людей.

Райони, які користуються найбільшою популярністю для придбання нерухомості: Північне узбережжя Коста Дорада і Коста Брава; Центральне узбережжя Коста Бланка, Коста Асахар; Південне узбережжя Коста дель Сіль; а також острова Майорка, Канари та Ібіца.

Привабливість інвестування в Іспанію обумовлюється такими факторами, як вигідні умови іпотечного кредитування, величезний вибір пропозицій, як за ціною, так і по географії, чітка правова основа, що гарантує права приватної власності, у тому числі спадкування.

При цьому в Іспанії для російського покупця в основному пропонується нерухомість бізнес-класу. Вартість таких об'єктів починається приблизно від 150 тис. євро. Верхня планка практично не обмежена. Проте, можна знайти акційні пропозиції і за 90-100 тис. євро [7].

Оформлення нерухомості у власність

В Іспанії немає обмежень на покупку нерухомості для іноземців. Але при цьому, іспанці дуже вимогливі до документів, необхідних для оформлення угоди. Чіткий перелік встановлюється кожним відділенням поліції індивідуально, але є кілька загальних і обов'язкових документів: ксерокопія першої сторінки паспорта, фотографії, ксерокопія сторінок з візою і штампом в'їзду в Іспанію, сертифікат з іспанського банку, що підтверджує наявність деякої суми на вашому рахунку. А також попередній контракт на купівлю нерухомості і квитанція про оплату резервної суми.

28 вересня 2013 року опублікований Офіційний Державний Бюлетень (Boletín Oficial del Estado – ШЕ) № 233, завірений королівською підписом. Серед численних документів, оприлюднених у цьому виданні, є один, який викликає величезний інтерес іноземців, бажаючих отримати резиденцію в Іспанії. Мова йде про «Закон про підприємців» (Ley de Emprendedores), стаття 63 якого роз'яснює іноземним громадянам, що походять з країн, що не є членами Євросоюзу, порядок отримання виду на проживання в піренейському королівстві на основі інвестицій (не тільки в цінні папери держави, але і в нерухомість країни). Новина, яку довго чекали потенційні резиденти в Іспанії з країн, що не входять в ЄС. Названа ціна питання: будинок за 500 тисяч євро – ваш ВНП в сонячному королівстві [8]. Така економічна політика країни в будь-якому випадку дозволить їй впоратися з кризою, полегшення ринку житла з допомогою заможних іноземних клієнтів – це лише вчасна допомога житлово-будівельному сектору Іспанії та стимулювання потенційних інвесторів. Закон передбачає надання виду на проживання тим підприємцям, які готові оперувати значними інвестиціями, під цим розуміються:

а) інвестиції зі стартовим капіталом не нижче 2 млн євро, якщо мова йде про ринок цінних паперів; не нижче 1 млн євро, якщо йдеться про участь іноземного інвестора в іспанських підприємствах і компаніях, а також розміщення коштів на банківських депозитах в іспанських фінансових структурах;

б) придбання нерухомості в Іспанії на суму від 500000 євро і вище – на кожного здобувача ВНП;

в) участь інвестора в бізнес-проекті, який представляє національний інтерес для Іспанії, що сприяє її економічному розвитку, для цього проект повинен відповідати, як мінімум, 3-м умовам:

- створення робочих місць;
- залучення інвестицій, мають метою соціально-економічний підйом у тому географічному районі країни, в якому активність буде розвиватися;
- надання фінансової підтримки у сфері інноваційних технологій та/або наукових досліджень.

У світлі боротьби з корупцією, ухилянням від сплати податків і «відмиванням» коштів іспанський уряд не вітає гроші, що відбуваються з офшорних рахунків (Закон 10/2010 від 28 квітня 2010 р.). Резиденція спочатку не буде перманентної – в перший раз вона видається на строк до двох років (але не менше року) проживання. Потім її слід оновлювати відповідно до загальним положенням про резидентів в Іспанії. Передбачається, що в процесі продовження ВНП інвестор буде підтверджувати свій фінансово-економічний статус, у тому числі і банківської історією. Це допоможе іспанським властям відсіяти того, хто є «каліфом на годину» – бере велику суму для демонстрації її на своєму банківському рахунку, а після отримання відповідних сертифікатів, повертає гроші реальному власнику.

Податки та інші витрати на утримання нерухомості.

При покупці нерухомості в Іспанії оплачується декілька видів зборів. У першу чергу, податок на додану вартість в розмірі 7% від вартості житла, або 16% при покупці землі або комерційної власності. А також, приблизно 2% від вартості покупки йдуть на інші податки і збори (нотаріальний збір, реєстровий збір, податок на юридичні акти).

В процесі володіння нерухомістю потрібно оплачувати три види щорічних податків: податок на передбачуваний дохід від здачі нерухомості в оренду складе 0,27-0,50% від вартості; податок на дохід від здачі – 25% від суми орендних платежів; та безпосередньо податок на нерухомість – 0,4-1,1% залежно від вартості об'єкта і його розташування. Вартість комунальних послуг оплачується за показниками лічильників.

Порівняння програм ВНП по досліджуваних країнах

Дослідження іноземних інвестицій у нерухомість Латвії показує, що основними інвесторами є громадяни колишніх країн Радянського Союзу (див. рис. 1) [9].

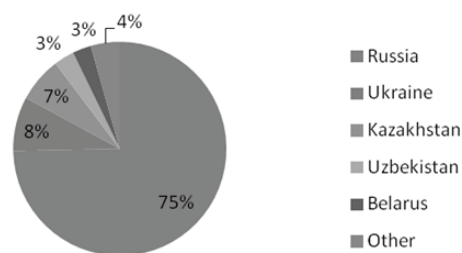


Рисунок 1 – Іноземні інвестиції в нерухомість Латвії

На рис. 1 видно, що з тих, хто отримав в Латвії вид на проживання, 75% – громадяни Росії і 8% є громадянами України. Інвестори також включають резидентів Республіки Казахстан (7%), Узбекистану, Білорусі, Азербайджану, США, Киргизстану, Вірменії, Ізраїлю, Канади, Лівану, Молдови, Ю. Корея, Грузія, Іран, Таджикистан, Туркменістан і Сирії.

Аналіз динаміки отримання дозволів на тимчасове проживання наведено на рис. 2 [9].

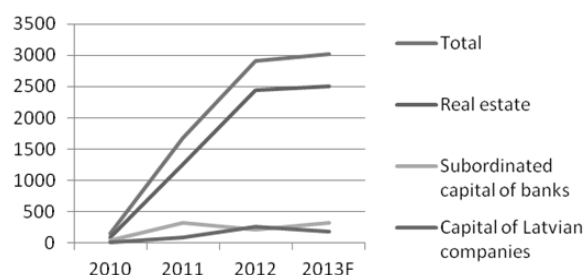


Рисунок 2 – Динаміка отримання дозволів (кількості) на тимчасове проживання за 2010-2013 рр.

З рис.2 видно, що загальна кількість дозволів на отримання ВНП показує тенденцію зростання на 2010-2013 роки, очікується, що таке зростання продовжиться в 2014 році, хоча, можливо, не так швидко. Головною підставою для проведення торгів і отримання ВНП для інвестора і членів його сім'ї виявляється купівля нерухомості. Кількість ВНП, яке отримано на інвестиції в нерухомість в два рази більше в порівнянні з загальною кількістю двох інших причин, а саме інвестиції в об'єднаний капітал банків і капітал латвійських підприємств. Очікується, що цей розрив продовжиться і в

найближчий рік. Опитування зацікавлених сторін показує, що причини переваги інвестицій в нерухомості нерезидентами ЄС Латвії багато.

По-перше, традиційно частиною справжнього середнього класу, представників, що не є членами ЄС, є громадяни колишнього Радянського Союзу, які традиційно любили проводити відпустку в Латвії.

Друга причина – це зручність купівлі та реєстрації нерухомості в Латвії. У порівнянні з процедурами, у багатьох державах Євразії, процедури в Латвії є більш зручними.

Третя причина полягає в освоєнні російської мови більшістю латишів, що робить його зручним для жителів Незалежних Держав, що утворилися на просторах колишнього СРСР і деяких інших держав, щоб вільно спілкуватися з місцевими мешканцями після купівлі будинку або квартири.

Четверта причина, вкладаючи інвестиції в Латвію, у вигляді купівлі нерухомості, ви купуєте високо якісну новобудову. Покупці з Євразії готові платити 3,5 тисячі євро за квадратний метр нової чи сучасно відремонтованої квартири або вілли, які мають вигідне положення і високу якість об'єкта.

По-п'яте, багато хто рятується від екологічних катастроф.

Порівняння можливостей отримання ВНП шляхом інвестицій у нерухомість по країнам Латвія, Болгарія та Іспанія було проведено за такими параметрами: інвестиційний поріг, термін перебування, вимоги до фінансового стану і сплата податків (табл.2).

Таблиця 2 – Порівняння умов надання ВНП по країнам

Показник/країна	Латвія	Болгарія	Іспанія
Поріг інвестицій в нерухомість	72 -143 тис. євро	512 тис. євро	500 тис. євро
Право отримання ВНП для членів сім'ї	є	є	є
Термін обов'язкового проживання для продовження ВНП	немає	1 рік	1 рік
Вартість отримання ВНП	до 5 тис. євро	до 5 % от суми угоди	до 18 % от суми угоди
Проживати в країні після отримання ВНП	потрібно	потрібно	потрібно
Знання мови для отримання громадянства	потрібно	не потрібно	не потрібно
Подвійне громадянство	неможливо	можливо	можливо
Отримання громадянства після проживання в країні	10 років	1 рік	5 років
Віддача на вкладення 1 євро інвестицій	2, 38 євро	1, 79 євро	2, 08 євро

За допомогою методу ключових факторів був проведений порівняльний аналіз умов отримання ВНП для різних країн у табл. 3 [10] .

Проведені дослідження умов отримання ВНП з допомогою методу ключових факторів успіху дозволяють зробити висновок, що Латвія може втратити переваги перших років надання ВНП за умовами інвестицій в нерухомість. Вперед можуть вийти Іспанія та Болгарія за рахунок спрощення умов отримання ВНП. Відрив складає тільки 4 бали по результатам порівняльного розрахунку методу ключових факторів успіху.

Таблиця 3 – Оцінка умов отримання ВНП в різних країнах за допомогою методу ключових факторів успіху

Показник/країна	Питома вага (до 5)	Латвія (оцінка експерта до 5)	Вага факторів	Болгарія (оцінка експерта до 5)	Вага факторів	Іспанія (оцінка експерта до 5)	Вага факторів
Поріг інвестицій в нерухомість	5	5	25	2	10	2	10
Право отримання ВНП для членів сім'ї	4	5	20	5	20	5	20
Термін обов'язкового проживання для продовження ВНП	3	5	15	4	12	4	12
Вартість отримання ВНП	5	5	25	3	15	2	10
Проживати в країні після отримання ВНП	3	5	15	5	15	5	15
Знання мови для отримання громадянства	4	1	4	5	20	5	20
Подвійне громадянство	4	0	0	2	8	2	8
Отримання громадянства після проживання в країні	5	1	5	3	15	3	15
Віддача на вкладення 1 євро інвестицій	5	5	25	3	15	4	20
Загальна вага факторів			134		130		130

Висновки

Дослідження показали, що використовуючи міжнародний досвід, насамперед Іспанії і Болгарії, можна підвищити привабливість міжнародних інвестицій в Латвійську економіку. Основними напрямками підвищення міжнародної інвестиційної привабливості вкладення інвестицій в нерухомість в обмін на надання тимчасового дозволу на проживання в Латвії є: пільгове оподаткування, спрощення процесу оформлення та скорочення термінів надання постійного місця проживання. Важливими факторами залишаються важкі умови надання громадянства, в тому числі – знання латиської мови для отримання громадянства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Закон Латвии «Иммиграционный закон» [Електроний ресурс] // Latvijas Vēstnesis. 20.11.2002. №169. “Ziņotājs”. 2002. №24. – Режим доступу: <http://ru.lextal.ee/4653-иммиграционный-закон-в-латвии>. – Назва з екрану.
2. Fundamentals of Investing (12th Edition) (Pearson Series in Finance) by Scott B Smart, Lawrence J Gitman, Michael D Joehnk. Hardcover, Prentice Hall, 2012. 672 p.
3. Baltic Sotheby's International Realty [Електроний ресурс] // Report of the company 2012. 123 p. – Режим доступу: <http://www.sothebysrealty.com/.../baltic-sotheby-s-international-realty>. – Назва з екрану.
4. Окунёв Ю.В. Вид на жительство при покупке недвижимости за 2013 г. [Електроний ресурс] – Режим доступу: <http://www.offshorewealth.info/index.php/residence-permit-abroad/1599-residence-realestate-purchase-atvia-2013.html>. – Назва з екрану.

5. Новости недвижимости в Болгарии [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.newestate-bulgaria.ru>. – Назва з екрану.
6. Недвижимость Болгарии [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.skygarden.bg/skygarden_контакты. – Назва з екрану.
7. Интернет портал – «Ваш дом за рубежом» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.vd-zr.ru/articles/43/>. – Назва з екрану.
8. Ваш дом в Испании – euromarina.com [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.euromarina.com/ru>. – Назва з екрану.
9. Недвижимость в Испании – Passover.com.ua [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.passover.com.ua>. – Назва з екрану.
10. «Закон о предпринимателях» от 30 сентября 2013 года. (Ley de Emprendedores), статья 63О- официальный Государственный Бюллетень (Boletín Oficial del Estado – BOE) № 233. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.runiga.ru/blog/archives/2714>. – Назва з екрану.

REFERENCES

1. Law of Latvia "Immigration law" [Virtual Resource]. Latvijas Vēstnesis. 20.11.2002. №169. "Ziņotājs". 2002. №24. Available at: <http://ru.lextal.ee/4653-immigration-law-in-Latvia>. (Accessed 01 October 2014). (Rus)
2. Fundamentals of Investing (12th Edition) (Pearson Series in Finance) by Scott B Smart, Lawrence J Gitman, Michael D Joehnk. Hardcover, Prentice Hall, 2012. 672 p.
3. Baltic Sotheby's International Realty [Virtual Resource] // Report of the company 2012. 123 p. Available at: <http://www.sothebysrealty.com/.../baltic-sotheby-s-international-realty>. (Accessed 02 October 2014).
4. Okunev Yu. Century residence permit when buying real estate for 2013 [Virtual Resource] Available at: <http://www.offshorewealth.info/index.php/residence-permit-abroad/1599-residence-realestate-purchase-atvia-2013.html>. (Accessed 10 November 2014). (Rus)
5. News of real estate in Bulgaria [Virtual Resource] Available at: <http://www.newestate-bulgaria.ru>. (Accessed 10 October 2014). (Rus)
6. Bulgaria Property [Virtual Resource] Available at: <http://www.skygarden.bg/skygarden>. (Accessed 10 October 2014). (Rus)
7. Internet portal "Your home abroad" [Virtual Resource] Available at: <http://www.vd-zr.ru/articles/43/>. (Accessed 20 October 2014). (Rus)
8. Your home in Spain – euromarina.com [Virtual Resource] Available at: <http://www.euromarina.com/ru>. (Accessed 20 October 2014). (Rus)
9. Property in Spain – Passover.com.ua [Virtual Resource] Available at: <http://www.passover.com.ua>. (Accessed 20 October 2014). (Rus)
10. Law on entrepreneurs from 30 September 2013. (Ley de Emprendedores), article 63O- official State Bulletin (Boletín Oficial del Estado – BOE) № 233. [Virtual Resource] Available at: <http://www.runiga.ru/blog/archives/2714>. (Accessed 20 October 2014). (Rus)

РЕФЕРАТ

Чупайленко О.А. Нові напрями підвищення інвестиційної привабливості вкладення міжнародних інвестицій в економіку Латвії / О.А. Чупайленко, Н.Ю. Бєро // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті виявлені проблеми підвищення привабливості міжнародних інвестицій в Латвійську економіку. Розглянуті досвід Іспанії і Болгарії у підвищення міжнародної інвестиційної привабливості в цих країнах за рахунок підвищення привабливості вкладення інвестицій в нерухомість в обмін на надання тимчасового дозволу на проживання, пільгового оподаткування, спрощення процесу оформлення та скорочення термінів надання постійного місця проживання. Розглянемо можливість використання цього досвіду у Латвії.

Об'єкт дослідження – ринок міжнародних інвестицій в Латвійську економіку.

Мета роботи – розробка напрямів підвищення привабливості міжнародних інвестицій в Латвійську економіку.

Метод дослідження – статистичний аналіз показників привабливості міжнародних інвестицій.

Дослідження показали, що використовуючи міжнародний досвід, насамперед Іспанії і Болгарії, можна підвищити привабливість міжнародних інвестицій в Латвійську економіку. Аналіз умов

отримання виду на проживання з допомогою методу ключових факторів успіху дозволяють зробити висновок, що Латвія може втратити переваги перших років надання виду на проживання за умовами інвестицій в нерухомість. Вперед можуть вийти Іспанія та Болгарія за рахунок спрощення умов отримання виду на проживання. Основними напрямками підвищення міжнародної інвестиційної привабливості вкладення інвестицій в нерухомість в обмін на надання тимчасового дозволу на проживання в Латвії можуть бути: пільгове оподаткування, спрощення процесу оформлення та скорочення термінів надання постійного місця проживання. Важливими факторами залишаються важкі умови надання громадянства, в тому числі – знання латиської мови для отримання громадянства.

Результати статті можуть бути використані не тільки у Латвії для залучення міжнародних інвестицій, але і в умовах ринкового розвитку України.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – дослідження шляхів залучення міжнародних інвестицій в економіку України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МІЖНАРОДНІ ІНВЕСТИЦІЇ, ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ, НЕРУХОМІСТЬ, ВИД НА ПРОЖИВАННЯ, ПІЛЬГОВЕ ОПОДАТКУВАННЯ.

ABSTRACT

Chupylenko O.A. Bero N.Y. New avenues for the improvement of investment attractiveness of investments international investments in the economy of Latvia. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The article reveals the problem of improving the attractiveness of international investment in the Latvian economy. The experience of Spain and Bulgaria to the rise of international investment attractiveness in these countries by increasing the attractiveness of investment in the property in exchange for the provision of temporary residence permits, preferential taxation, simplifying the process and reducing time of granting permanent residence. Consider using this experience in Latvia.

The object of research – the international investment market in the Latvian economy.

The aim of the study was to develop ways to increase the attractiveness of international investment in the Latvian economy.

Method of research – statistical analysis of indicators of the attractiveness of international investments.

Studies have shown that using international experience, primarily Spain and Bulgaria, you can increase the attraction of international investments in the Latvian economy. The analysis of the conditions for obtaining residence using the method of the key success factors allow us to conclude that Latvia may lose the advantages of the first years of the granting of a residence permit under the terms of the investment property. Forward can leave Spain and Bulgaria due to the simplification of the conditions for obtaining residence permit. The main directions of improving the international investment attractiveness of investing in property in exchange for the granting of a temporary residence permit in Latvia can be: preferential taxation, simplifying the process and reducing time of granting permanent residence. Important factors remain severe conditions of citizenship, including knowledge of the Latvian language for citizenship.

The results of this paper can be used not only in Latvia to attract international investment, but also in terms of market development in Ukraine.

Forecast assumptions about the development of the object of research – the study of the ways of attracting international investment into the Ukrainian economy.

KEYWORDS: INTERNATIONAL INVESTMENT, INVESTMENT ATTRACTIVENESS, PROPERTY, RESIDENCE, PREFERENTIAL TAXATION.

РЕФЕРАТ

Чупайленко А.А. Новые направления повышения инвестиционной привлекательности вложения международных инвестиций в экономику Латвии / А.А. Чупайленко, Н.Ю. Боро // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье выявлены проблемы повышения привлекательности международных инвестиций в Латвийскую экономику. Проанализированы опыт Испании и Болгарии в повышении международной инвестиционной привлекательности в этих странах за счет повышения привлекательности вложения инвестиций в недвижимость в обмен на предоставление временного вида на жительство, льготного

налогообложения, упрощения процесса оформления и сокращения сроков предоставления постоянного места жительства. Рассмотрим возможность использования этого опыта в Латвии.

Объект исследования – рынок международных инвестиций в Латвийскую экономику.

Цель работы – разработка направлений повышения привлекательности международных инвестиций в Латвийскую экономику.

Метод исследования – статистический анализ показателей привлекательности международных инвестиций.

Исследования показали, что используя международный опыт, прежде всего Испании и Болгарии, можно повысить привлекательность международных инвестиций в Латвийскую экономику. Анализ условий получения вида на жительство с помощью метода ключевых факторов успеха позволяют сделать вывод, что Латвия может потерять преимущества первых лет предоставления вида на жительство по условиям инвестиций в недвижимость. Вперед могут выйти Испания и Болгария за счет упрощения условий получения вида на жительство. Основными направлениями повышения международной инвестиционной привлекательности вложения инвестиций в недвижимость в обмен на предоставление временного вида на жительство в Латвии могут быть: льготное налогообложение, упрощение процесса оформления и сокращения сроков предоставления постоянного места жительства. Важными факторами остаются тяжелые условия предоставления гражданства, в том числе – знания латышского языка для получения гражданства.

Результаты статьи могут быть использованы не только в Латвии для привлечения международных инвестиций, но и в условиях рыночного развития Украины.

Прогнозные предположения относительно развития объекта исследования – исследование путей привлечения международных инвестиций в экономику Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ, ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ, НЕДВИЖИМОСТЬ, ВИД НА ЖИТЕЛЬСТВО, ЛЬГОТНОЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ.

АВТОРИ:

Чупайленко Олексій Андрійович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри міжнародних перевезень і митного контролю, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 437.

Беро Ніка Юріївна, студентка, спеціальність – бізнес-менеджер, Різька міжнародна школа економіки і ділового адміністрування, e-mail: info@riseba.lv, тел.: +371 29349122, 6 Ūdens Street(iela), Riga, LV-1007.

AUTHOR:

Chupaylenko Oleksiy A., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of international transportation and customs control, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 232.

Bero Nika Y., student, qualification awarded: business manager, Riga International School of Economics and Business Administration, e-mail: info@riseba.lv, tel.: +371 29349122, 6 Ūdens Street(iela), Riga, LV-1007.

АВТОРЫ:

Чупайленко Алексей Андреевич, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: dozentalexey@yandex.ru, тел. +380975052559, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 232.

Беро Ника Юрьевна, студентка, специальность – бизнес-менеджер, Рижская международная школа экономики и делового администрирования, e-mail: info@riseba.lv, тел.: +371 29349122, 6 Ūdens Street(iela), Riga, LV-1007.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Зеленська Л.М., кандидат економічних наук, доцент, Національна академія керівних кадрів культури і мистецтв, доцент кафедри менеджменту і економіки, Київ, Україна.

Прокудін Г.С., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри міжнародних перевезень і митного контролю, Київ, Україна.

REVIEWER:

Zelenska L.M., PhD, associate professor, National Academy of Culture and Arts, associate professor of management and economics, Kyiv, Ukraine.

Prokudin G.S., PhD, Engineering (Dr.), professor, National Transport University, professor department of international transportation and customs control, Kyiv, Ukraine.

ГЕОЕКОНОМІЧНІ ВИМІРИ СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ

Бойко Г. Ф., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Дулеба Н. В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Бабина Д. А., Національний транспортний університет, Київ, Україна

GEO-ECONOMIC DIMENSIONS OF THE WORLD FINANCIAL CRISIS

Boyko G. F., PhD in economic sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Duleba N. V., PhD in economic sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Babina D. A., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИЗМЕРЕНИЯ МИРОВОГО ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА

Бойко А. Ф., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Дулеба Н. В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Бабина Д. А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Світова економіка пережила другу фазу глобальної кризи, для якої було характерне зниження обсягу виробництва, зростання безробіття, падіння рівня життя і загострення структурних проблем. З фінансового сектору криза перемістилася у сферу реальної економіки і спричинила безпрецедентний спад у світовій торгівлі. Глибину і масштаби кризи передбачити важко, а її наслідки зачепили всі регіони і сектори світового господарства. Всебічне оцінювання складного планетарного економічного явища, яким була світова фінансова криза, стало можливим лише після її завершення. Інформація про повний цикл дає змогу провести аналіз всіх її складових, з'ясувати глибинні причини, соціально-економічні наслідки й удосконалити превентивні антициклічні механізми й інструменти швидкого реагування. Водночас економічна та фінансова статистика свідчать, що протягом останніх 30 років економіки 17 провідних держав зазнали негативного впливу 113 фінансових криз: 37 - у 80-ті роки, 42 - у 90-ті та 34 - на початку XXI ст. Кризи на фондових ринках становили 45% від загальної кількості, кризові явища в банківських системах - 38%, валютні кризи-17%. Наразі можна назвати такі групи факторів, які в сукупності вплинули на характер, визначили масштаби, траєкторію протікання та руйнівну силу світової фінансової кризи на початку XXI ст.:

1. Група факторів, зумовлена глибокими і всеосяжними цивілізаційними, геоекономічними змінами, глобальними трансформаційними процесами.

2. Група факторів, пов'язана з макро - та мікроекономічними диспропорціями і турбуленціями, з інституційними пастками, які проявилися насамперед у головних учасників світової економіки. Визначальним макроекономічним чинником став надлишок ліквідності в економіці США. Основними збудниками фінансової кризи мікроекономічного рівня вважають нові фінансові інструменти — кредитно-дефолтні свопи, використання яких призвело до маскування ризиків.

3. Група факторів, яка корелює з безпосереднім спусковим механізмом світової фінансової кризи, з основним осередком, звідки розпочалася її хвилеподібна спустошлива хода. Фахівці вважають, що першопричиною сучасних кризових явищ стали проблеми на іпотечному ринку США.

Найскладнішою і найважливішою є система факторів першої групи, саме у ній криються шляхи до успішного подолання і уникнення у майбутньому фінансових криз, тому вона потребує детального дослідження. Серед факторів, які охоплює ця група, можна виокремити такі основні [1]:

1. Індустріальний тип виробництва, який забезпечив небачені раніше темпи економічного зростання на основі широкомасштабного залучення природних і людських ресурсів.

2. Зволікання з вирішенням структурних проблем, консервація у світовому господарстві архаїчних доіндустріальних та ранньоіндустріальних економік створюють передумови для повторення криз у гостріших формах. Перспективи структурних зрушень у головних ланках світової економіки показано у табл. 1

Ці дані підтверджують, що нині існують суттєві відмінності в структурах економік розвинутих країн та країн, що розвиваються. Основним критерієм є співвідношення у виробництві товарів і послуг. У перспективі до 2030 р. простежується тенденція до скорочення наявного розриву, хоча між окремими країнами будуть залишатися різні структурні контрасти.

Таблиця 1- Питома вага галузей у валовому випуску продукції (%)

Галузь	ОЕСР		БРІК		Решта світу	
	2001	2030	2001	2030	2001	2030
Сільське господарство	2	1	9	6	8	6
Лісництво і рибальство	0	0	1	1	1	2
Енергетика та гірничодобувна промисловість	3	2	6	4	9	7
Виробництво товарів короткострокового користування	10	7	12	8	14	10
Сектор товарів довгострокового користування	23	17	32	29	24	21
Торгівля і транспорт	£	18	15	16	16	16
Послуги	44	54	25	37	28	38

3. Поглиблення структурних диспропорцій і глобальних дисбалансів між основними світогосподарськими суб'єктами, синхронізація економічних циклів під впливом глобалізації. Основна причина глобальної нерівноваги, яка загострилася останнім часом у зв'язку з надкредитуванням виробництва, полягає у перевищенні глобальної пропозиції над глобальним попитом, отже, необхідно шукати шляхи і механізми підвищення сукупного попиту.

4. Неспроможність міжнародної фінансової системи, її регулюючих та наглядових органів адекватно реагувати на глобалізаційні виклики.

5. Відсутність належних теоретичних, методологічних та прикладних концепцій і моделей оптимального функціонування та антициклічного регулювання глобальних економічних систем. З одного боку, економічна наука розглядає світогосподарські процеси, глобальні економічні явища здебільшого в прикладному контексті, переважно на емпіричному рівні, з іншого - інструментарій класичної та некласичної науки неспроможний опанувати новітні економічні явища глобального рівня на власних парадигмальних засадах.

Визначення наслідків світової фінансової кризи та перспектив виходу з неї потребує окремого дослідження. Загальні втрати від падіння фондових ринків за рік (серпень 2007 - серпень 2008) становили 16 трлн доларів США. Рецесія, яка зачепила найбільш розвинуті країни та глобальну економіку загалом, призвела до скорочення світового ВВП у 2008 р. на 2%, тобто майже на 1,5 трлн доларів США.

Західна Європа вийшла з рецесії в другому кварталі 2013 року. Світовий ВВП зріс на 1,5 відсотка в 2014 і очікується його рівень 1,8 відсотка в 2015 році. Підвищення світового ВВП намітилося у 2010 році, що відбулося насамперед за рахунок країн, де формуються нові ринки. У першу чергу йдеться про Китай, Індію, Бразилію, які в нинішній ситуації набувають статусу головних локомотивів світового економічного розвитку, що означатиме в перспективі поступове переміщення економічних центрів в інші регіони світу з відповідними змінами в структурі та географії глобального ВВП, міжнародної торгівлі, інвестицій, фінансових ресурсів, міграції робочої сили [5].

Шляхами виходу зі світової економічної кризи цікавилася не одне покоління вчених економістів та політологів. У щорічній економічній доповіді ООН за 2012 рік, для поліпшення макроекономічного становища країн було рекомендовано посилення регулювання фінансових ринків і організацій, адекватне забезпечення ліквідності в міжнародному масштабі, перебудову міжнародної

резервної системи і ефективне міжнародне економічне управління, яке б включало в себе більшу кількість сторін [4].

Фахівці ООН відзначали, що за умови, якщо кредитна криза продовжиться і ситуація у фінансовому секторі не відновиться у найближчі роки, в розвинених країнах, і, зокрема, в країнах Єврозони, може наступити глибока рецесія, що в свою чергу приведе до зниження економічного зростання в країнах, що розвиваються до 2,7%. Вони пропонували радикальний і з економічного погляду доволі контрверсійний варіант, а саме – збільшення рівня заробітної плати в країнах, що розвиваються, на теренах яких проживає більшість населення світу. Суперечливість цієї концепції в тому, що рівень заробітної плати визначається не міжнародними угодами, як це пропонується, а її інтенсивністю, продуктивністю та іншими важливими детермінантами. Розв'язання проблеми зовнішніх дисбалансів перебуває в площині їхнього вирівнювання шляхом переоцінювання національних валют (девальвація чи ревальвація). Крім того, мають бути задіяні інші макроекономічні регулятори на основі фіскальної консолідації, підвищення норми заощаджень та інвестицій. Для країн із зовнішнім профіцитом нагальним завданням стає підвищення внутрішнього попиту (абсорбції) на основі активної монетарної та фіскальної політики, а країни із зовнішнім дефіцитом мають стримувати внутрішній попит, заохочуючи експорт. Наприклад, згідно зі стандартною економетричною моделлю у США для зниження відношення поточного рахунку до ВВП на 1% у довгостроковому періоді необхідно девальвувати долар на 10-20%. Але на перебіг світової кризи, в цілому, та на її витоки впливає характер функціонування Бреттон-Вудської-Ямайської валютно-фінансової системи та її основного підрозділу МВФ. Ця система у її нинішньому вигляді має суттєві недоліки. По-перше, вона дає змогу кільком країнам тривалий час зберігати профіцит поточного рахунку чи фінансового рахунку та рахунку руху капіталу (Японія, Китай та ін.), що призводить до гіпертрофованого нагромадження міжнародних резервів. Так, міжнародні резерви Японії: (загальні запаси без урахування золота) з 1968 р. по 1978 р. збільшилися на 1146%, а грошова пропозиція - на 356%. Нині великі золотовалютні резерви зосереджені в Китаї (2033,00 млрд. доларів США, на душу населення -1557 доларів США), Росії (відповідно 435,40 та 3055), Індії (274,20 та 235) та Бразилії (197,40 та 1029)². По-друге, ця система робить залежним економічне зростання багатьох провідних країн від США – найбільшого у світі імпортера та боржника. По-третє, надкредитування, інвестиційний бум останніх років за рахунок рециркуляції доларів США через державні цінні папери призвели до порушення глобальної пропорції між виробництвом і споживанням, що може викликати незворотні дефляційні процеси з усіма соціально-економічними наслідками. З метою реформування міжнародної валютної системи (МВС) Групою 20 було прийняте рішення щодо поліпшення регулювання банків та інших фінансових інституцій, пошуку способу для ефективнішого оцінювання та передбачення ризиків і посилення економічної кооперації. Для цього створюється Рада фінансової стабільності (Financial Stability Board), яка на основі взаємодії з МВФ здійснює раннє попередження про макроекономічні та фінансові ризики. Однак інвестиційні потоки між країнами розвиненими і країнами, що розвиваються, надзвичайно нерівномірні.

Високі темпи зростання прямих інвестицій пов'язані насамперед зі зрушеннями в світовому господарстві. Транснаціональні корпорації почали вивозити за кордон не капітал в колишніх формах, а виробництво, причому пріоритет віддається не тільки можливості отримання прибутку, а й тривалому характеру такого отримання. Загальна сума прямих зарубіжних інвестицій, які знаходяться в структурах ТНК, досягла 2,7 трлн. дол. США в 1995 р., в 2012р. — 11,7 трлн. дол. США.

Таким чином, глобальні перспективи ПІ є досить оптимістичними. ТНК можуть поступово відновити інвестиційні план, хоч і помірковано. Тим не менш, зростання 2013-2014 рр. не дозволяє досягти рівня економічної активності 2008 р. у провідних промислових районах. Безробіття продовжує зростати, що призводить до уповільнення з 2009 р. темпів зростання доходів домашніх господарств. Прямим наслідком кризи є зростання державного боргу, що викликає необхідність розробки ефективної економічної стратегії. З одного боку, безробіття викликає політику додаткового стимулювання економіки, з іншого ж країни, які розвиваються, можуть постраждати від подібної політики. Депресивний ефект, викликаний нею може викликати масову стратегію жорстокої економії з боку розвинених країн.

Подібна ситуація призвела до занепаду домогосподарств, приватного сектору та викликала зниження попиту і падіння цін на житло. Відповіддю на такі зміни у розвинених країнах були спрямовані значні державні кошти, щоб не допустити падіння приватного сектору і забезпечити відновлення економічного зростання. Реалізація подібних стабілізаційних програм помітно вплинула на економічний рівень, викликавши фінансову кризу держав і залишивши по собі гігантську заборгованість. Так, на кінець 2012 року банківський сектор США акумулював втрати на суму в 4,1 трлн доларів, надавши при цьому 3 трлн доларів на покриття збитків, що змусило взяти на баланс федерального бюджету борги банків. Аналогічна ситуація склалася в деяких провідних індустріальних країнах Євросоюзу.

Отже, основними сферами впливу антикризової політики урядів є грошово-кредитна політика, бюджетно-податкова політика, підтримка населення, банківської системи, реального сектора економіки. Механізм застосування та набір антикризових інструментів у кожній з країн світу відрізняється масштабами, спрямованістю, ранжируванням за пріоритетами тощо. В результаті зазначених методів підтримки національних економік, державна заборгованість в 2011 році та загальна державна заборгованість США досягла 11 трлн доларів, що становить 54% ВВП або 67,4% фіскальних доходів. Жодній із великих країн зони Євро не вдалося утримати показник бюджетного дефіциту на рівні 3% ВВП — порогу, встановленого Пактом стабільності і зростання.

Заходи щодо його скорочення, прийняті різними країнами в рамках планів підйому економіки, різняться між собою за масштабами і строками. Так, в 2012 році країни Євросоюзу акумулювали 1600 млрд. євро. Італія взяла кредити на суму в 454 млрд. євро, Німеччина — 386 млрд. євро, Великобританія — 279 млрд. євро. Згідно з підрахунками Базельського Банку міжнародних розрахунків у середньостроковій перспективі державна заборгованість країн ЄС продовжуватиме зростати [4].

Виплати за відсотками заданою заборгованістю складають в середньому по зоні Євро близько 10%, а для Великобританії — 27%. У разі, якщо у світовій економіці зростатиме рівень облікової ставки у зв'язку зі збільшенням інфляції або іншими факторами, то країни Євросоюзу будуть нездатні виплачувати відсотки по таким великим боргам. Країни, що розвиваються, досягли зростання 4,9% ВВП в 2010 році, і 5,2% в 2011 році, що становить більш, ніж у два рази перевищення швидкості прогнозованих показників. У більшості країн з низьким доходом ВВП виріс на 5,3% в 2012 році. Їх перспективи ще більше зміцнилися; їх позиції, зі зростанням на 6,5% та 6,8% в 2013 і 2014 роках, відповідно. Таким чином, країни, що розвиваються, стикаються з трьома основними короткостроковими ризиками: напруженістю європейських фінансових ринків, мінливістю потоків капіталу і зростанням цін на продовольство. Повторення фінансової кризи 2008 року може поставити під загрозу відновлення як в країнах, що розвиваються, так і в розвинених країнах [4, 5].

Висновки. Сучасний стан світової економіки характеризується поширенням негативних кризових тенденцій, до яких можна віднести: зниження обсягу виробництва, зростання безробіття, падіння рівня життя і загострення структурних диспропорцій. З фінансового сектору криза перемістилася у сферу реальної економіки, спричинивши безпрецедентний спад у міжнародній торгівлі. Із другого кварталу 2009 р. світова економіка почала пересилувати рецесію. Зменшення кредитів і обсягу виробництва призвели до відмови від багатьох інвестиційних проектів. При цьому країни змушені постійно залучати нові кошти для фінансування дефіцитів держбюджетів і обслуговування.

Світові ціни на сировинні товари мали тенденцію до зниження в останні два роки, і підйом не прогнозується на період 2015-2016 роки. Світові ціни на нафту різко знизилися в другій половині 2014 року і, за прогнозами, продовжать знижуватися в 2015-2016 роках, а зростання попиту на нафту буде нижчим, ніж її пропозиція.

Прогноз припливу капіталу в країнах, що розвиваються, залишається помірно позитивним. В цілому чистий приплив капіталу, за прогнозами, залишається на тому ж рівні в 2015 році і трохи збільшиться в 2016 році.

Світова економіка продовжує розширюватися протягом 2014 року помірно і нерівномірно. Відновленню світової економіки також перешкоджають ряд несподіваних потрясінь, таких як підвищені геополітичні конфлікти в різних регіонах світу (в тому числі в Україні). Зростання

світового валового продукту оцінюється в 2,6 % в 2014 році, що є трохи краще, ніж зростання на 2,5 % у 2013 році, але нижче ніж прогнозований рівень в 2,9%.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Згуровський М. З. Геоелектронічні сценарії розвитку і Україна: монографія / М. З. Згуровський, Ю. М. Пахомов, А. С. Філіпенко та ін. – К.: ВЦ "Академія", 2010. – 328 с. (Серія "Монограф").
2. Користін О. Є. Економічна безпека: навч. посіб. / О. Є. Користін, О. І. Барановський, Л. В. Герасименко та ін.; за ред. О. М. Джузі. – К.: Алерта; КНТ; Центр учбової літератури, 2010. – 368 с.
3. Мних Є. В. Економічний аналіз: підручник / Є.В. Мних.– К.: Знання, 2011. – 630 с. – (Вища освіта ХХІ століття).
4. World Economic Situation and Prospects 2012, United Nations, New York, 2012, 139 p.
5. World Economic Situation and Prospects 2015, United Nations, New York, 2015, 192 p.

REFERENCES

1. Zgurovsky M. Z. Geo-economic Development Scenarios and Ukraine: Monograph / M. Z. Zgurovsky, Y. M Pakhomov, A. S Filippenko et al. – K.: EC "Academy", 2010. – 328 p. (Series "books") (Ukr)
2. Korystin O. E. Economic Security: teaching aid / O. E. Korystin, O. I. Baranowski, L. V. Gerasimenko, et al.; eds. O. M. Dzhuzhi. – K.: Alerta; CST; Center of educational literature, 2010. – 368 p. (Ukr)
3. Mnykh E. V. Economic Analysis: a Tutorial / E. V. Mnykh. – K.: Knowledge, 2011. – 630 p. – (Higher Education XXI century). (Ukr)
4. World Economic Situation and Prospects 2012, United Nations, New York, 2012, 139 p.
5. World Economic Situation and Prospects 2015, United Nations, New York, 2015, 192 p.

РЕФЕРАТ

Бойко Г. Ф. Геоелектронічні виміри світової фінансової кризи / Г.Ф. Бойко, Н. В. Дулеба, Д. А. Бабина // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К.: НТУ, 2014. – Вип. 30.

Визначення наслідків світової фінансової кризи та перспектив виходу з неї потребує окремого дослідження. Загальні втрати від падіння фондових ринків за рік (серпень 2007 – серпень 2008) становили 16 трлн доларів США. Рецесія, яка зачепила найбільш розвинуті країни та глобальну економіку загалом, призвела до скорочення світового ВВП у 2008 р. на 2%, тобто майже на 1,5 трлн доларів США.

Західна Європа вийшла з рецесії в другому кварталі 2013 року. Світовий ВВП зріс на 1,5 відсотка в 2014 і очікується його рівень 1,8 відсотка в 2015 році. Підвищення світового ВВП намітилося у 2010 році, що відбулося насамперед за рахунок країн, де формуються нові ринки. У першу чергу йдеться про Китай, Індію, Бразилію, які в нинішній ситуації набувають статусу головних локомотивів світового економічного розвитку, що означатиме в перспективі поступове переміщення економічних центрів в інші регіони світу з відповідними змінами в структурі та географії глобального ВВП, міжнародної торгівлі, інвестицій, фінансових ресурсів, міграції робочої сили.

Глобальні перспективи ПП є досить оптимістичними. ТНК можуть поступово відновити інвестиційні плани, хоч і помірковано. Тим не менш, зростання 2013-2014 рр. не дозволяє досягти рівня економічної активності 2008 р. у провідних промислових районах.

Основними сферами впливу антикризової політики урядів є грошово-кредитна політика, бюджетно-податкова політика, підтримка населення, банківської системи, реального сектора економіки. Механізм застосування та набір антикризових інструментів у кожній з країн світу відрізняється масштабами, спрямованістю, ранжируванням за пріоритетами тощо.

Світова економіка продовжує розширюватися протягом 2014 - 2015 років помірно і нерівномірно. Відновленню світової економіки також перешкоджають ряд несподіваних потрясінь, таких як підвищені геополітичні конфлікти в різних регіонах світу (в тому числі в Україні). Зростання

світового валового продукту оцінюється в 2,6 % в 2014 році, що є трохи краще, ніж зростання на 2,5 % у 2013 році, але нижче ніж прогнозований рівень в 2,9%.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СВІТОВА ЕКОНОМІЧНА КРИЗА, СВІТОВА ЕКОНОМІКА, АНТИКРИЗОВА ПОЛІТИКА, ГЛОБАЛЬНА КРИЗА, ГЛОБАЛЬНА ЕКОНОМІКА

ABSTRACT

Boyko G. F., Duleba N. V., Babina D. A. Geo-economic dimensions of the world financial crisis. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

Determining the impact of the global financial crisis and prospects for crisis recovery requires a separate study. Total losses from falling stock markets for the year (August 2007 - August 2008) amounted to 16 trillion dollars. The recession that affected the most developed countries and the global economy in general, led to a reduction of global GDP in 2008 to 2%, or nearly 1.5 trillion US dollars.

Western Europe came out of the recession in the second quarter of 2013. World GDP grew by 1.5 percent in 2014 and is expected to level 1.8 percent in 2015. Increasing global GDP was outlined in 2010, which was primarily due to countries with emerging new markets. In the first place it comes to China, India, Brazil, which in the current situation acquire the status of the main locomotive of global economic development, that means in the long term gradual displacement of economic centers in other regions of the world with the appropriate changes in the structure and geography of global GDP, international trade, financial resources and labor migration.

Global FDI prospects are quite optimistic. TNCs can gradually resume investment plans, albeit moderately. However, the growth in 2013-2014 years cannot achieve the level of economic activity in 2008 in major industrial areas.

The main areas of the government anti-crisis policy influence are monetary policy, fiscal policy, support of households, banking and real sector of economy. The mechanism of the application and a set of anti-crisis tools are different in each country and vary in scale, orientation, prioritized ranking etc.

The global economy continues to expand during 2014 - 2015 years moderate and uneven. A number of unexpected shocks such as increased geopolitical conflicts in different regions of the world (including Ukraine) prevent the global economic recovery. The growth of global gross domestic product is estimated at 2.6% in 2014 that is slightly better than the 2.5% growth in 2013, but lower than the projected level of 2.9%.

KEY WORDS: GLOBAL ECONOMIC CRISIS, THE WORLD ECONOMY, ANTI-CRISIS POLICY, THE GLOBAL CRISIS, GLOBAL ECONOMY

РЕФЕРАТ

Бойко А. Ф. Геоэкономические измерения мирового финансового кризиса / А. Ф. Бойко, Н. В. Дулеба, Д. А. Бабина // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

Определение последствий мирового финансового кризиса и перспектив выхода из него требует отдельного исследования. Общие потери от падения фондовых рынков за год (август 2007 - август 2008) составили 16 трлн. долларов США. Рецессия затронула наиболее развитые страны и глобальную экономику в целом, привела к сокращению мирового ВВП в 2008г. на 2%, то есть почти на 1,5 трлн. долларов США.

Западная Европа вышла из рецессии во втором квартале 2013 года. Мировой ВВП вырос на 1,5 процента в 2014 и ожидается его уровень 1,8 процента в 2015 году. Повышение мирового ВВП намечалось в 2010 году, что произошло, прежде всего, за счет стран, где формируются новые рынки. В первую очередь речь идет о Китае, Индии, Бразилии, которые в нынешней ситуации приобретают статус главных локомотивов мирового экономического развития, что будет означать в перспективе постепенное перемещение экономических центров в другие регионы мира с соответствующими изменениями в структуре и географии глобального ВВП, международной торговли, инвестиций, финансовых ресурсов, миграции рабочей силы.

Глобальные перспективы ПИИ достаточно оптимистические. ТНК могут постепенно восстановить инвестиционные планы, хотя и умеренно. Тем не менее, рост 2013 – 2014 гг. не позволяет достичь уровня экономической активности 2008 г. в ведущих промышленных районах.

Основными сферами влияния антикризисной политики правительств является денежно-кредитная политика, бюджетно-налоговая политика, поддержка населения, банковской системы, реального сектора экономики. Механизм применения и набор антикризисных инструментов в каждой из стран мира отличается масштабами, направленностью, ранжированием по приоритетам и тому подобное.

Мировая экономика продолжает расширяться в течение 2014 – 2015 годов умеренно и неравномерно. Восстановлению мировой экономики также препятствует ряд неожиданных потрясений, таких как повышенные геополитические конфликты в различных регионах мира (в том числе в Украине). Рост мирового валового продукта оценивается в 2,6% в 2014 году, что немного лучше, чем рост на 2,5% в 2013 году, но ниже прогнозируемого уровня в 2,9%.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МИРОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС, МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА, АНТИКРИЗИСНАЯ ПОЛИТИКА, ГЛОБАЛЬНЫЙ КРИЗИС, ГЛОБАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

АВТОРИ:

Бойко Ганна Федорівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: Boyko.AF@gmail, тел..(044) 280-84-38, Україна 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 240.

Дулеба Надія Вікторівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: Nadya-Korzh@mail.ru, тел..(044) 280-30-16, Україна 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

Бабина Діана Анатоліївна, студент, Національний транспортний університет, тел..(044) 280-30-16, Україна 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

AUTHORS:

Boyko Ganna Feodorivna, PhD, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Economics, e-mail: Boyko.AF@gmail, tel. (044) 280-84-38, Ukraine 01010, Kyiv, Suvorov 1, r. 240.

Duleba Nadezhda, PhD, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Economics, e-mail: Nadya-Korzh@mail.ru, tel .. (044) 280-30-16, Ukraine 01010, Kyiv, Suvorov 1, r. 313

Babina Diana, a student, the university has, tel.. (044) 280-30-16, Ukraine 01010, Kyiv, Suvorov 1, r. 313.

АВТОРЫ:

Бойко Анна Федоровна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: Boyko.AF@gmail, тел .. (044) 280-84-38, Украина 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 240.

Дулеба Надежда Викторовна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: Nadya-Korzh@mail.ru, тел .. (044) 280-30-16, Украина 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 313.

Бабина Диана Анатольевна, студент, Национальный транспортный университет, тел .. (044) 280-30-16, Украина 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 313.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Попова В. В., доктор економічних наук, професор, Національна академія статистики, обліку і аудиту, завідувача кафедрою економіки підприємств, Київ, Україна.

Бідняк М. Н., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідуючий кафедрою менеджменту, Київ, Україна.

REVIEWER:

Popova V. V., Doctor of Science in Economics, Professor, National Academy of Statistics, Accounting and Audit, Head of the Department of Enterprise Economics, Kyiv, Ukraine.

Bidnyak M. N., Doctor of Science in Technology, Professor, National Transport University, Head of the Department of Management, Kyiv, Ukraine.

ТІНЬОВА ЕКОНОМІКА ТА ЇЇ ВПЛИВ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ КРАЇНИ

Бойко Г. Ф., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Дулеба Н. В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Левицька І. О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

SHADOW ECONOMY AND ITS IMPACT ON THE STATE ECONOMIC SECURITY

Boyko G. F., PhD in economic sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Duleba N. V., PhD in economic sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Levytska I. A., student, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ТЕНЕВАЯ ЭКОНОМИКА И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ СТРАНЫ

Бойко А. Ф., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Дулеба Н. В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Левицкая И. А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Діюча в Україні система оподаткування має суттєві недоліки, серед яких, передусім, слід відмітити нестабільність податкового законодавства, часті зміни об'єктів оподаткування і правил розрахунку податків, велику кількість податкових пільг, що в сукупності порушує принципи рівності і справедливості цього процесу.

Значна кількість податкових пільг зумовила необґрунтований перерозподіл валового внутрішнього продукту (ВВП), створила нерівні економічні умови для господарювання. Це призвело до формування тіньового сектора економіки та масового ухилення від сплати податків. Одним із найважливіших питань сьогодення є розбудова податкової системи, яка повинна сприяти економічному розвитку та забезпечувати зростання добробуту громадян.

Як органічна складова економіки будь-якого суспільства, тіньова економіка є господарсько-комерційною діяльністю, що унаслідок визначених причин намагається уникнути державного обліку і контролю. При цьому між офіційною економікою та її "тінною" існує досить розмита межа, і критерії виділення тіньової економіки в порівняно локальний сектор господарювання мають не стільки економічний, скільки соціально-правовий характер.

Характерним є те, що формування її складових відбувається у звичайному середовищі за умов свідомого чи не усвідомленого сприяння з боку держави, що полягає у прийнятті таких нормативних актів, які у кінцевому підсумку і забезпечують необхідні основи для її існування. Правильність цього твердження впливає з таких особливостей тіньової економіки:

- тіньова економіка зароджується в надрах нормативно-правового поля, коли встановлені державою регульовальні норми не відповідають дії об'єктивних економічних законів, не мають надійних механізмів контролю за дотриманням чинного законодавства: коли дії законодавчих і виконавчих структур державної влади вступають у протиріччя з об'єктивними економічними законами;

- за умов, коли держава через свої представницькі структури має найвищі повноваження у законотворчій, правоохоронній і виконавчій діяльності, а саме: зародження і поширення тіньової економіки вказує на терпимість держави до цього явища, що виникає внаслідок непогодженості намірів і дій різних галузей влади щодо розвитку окремих сфер;

- основою функціонування тіньової економіки є безоплатне використання суспільної власності: основних фондів, сировини, енергоносіїв, транспортних шляхів, трудових ресурсів;

- тіньова економіка служить збагаченню визначеного кола людей за рахунок обкрадання всього суспільства, передусім за рахунок джерел, що забезпечують фінансове наповнення державного

бюджету. Велику кількість визначень поняття “тіньова економіка” можна розділити на дві основні групи.

Перша група визначає тіньову економіку як протиправну діяльність, що здійснюється в інтересах злочинних структур.

Друга група визначає тіньову економіку як економічну діяльність, що не враховується державними органами.

Виділяють три види тіньової економіки [1]:

«Друга» тіньова економіка – це заборонена законом економічна діяльність працівників «білої» (офіційної) економіки, яка приводить до прихованого перерозподілу раніше створеного національного доходу. З точки зору суспільства у цілому «друга» тіньова економіка не виробляє ніяких нових товарів чи послуг: вигодами, які отримуються від «другої» економіки, користуються одні люди за рахунок втрат, які несуть інші люди.

«Сіра» тіньова економіка – економічна діяльність по виготовленню та реалізації звичайних товарів та послуг, яка дозволена законом, але не реєструється (переважно дрібний бізнес). На відміну від «другої» економіки, яка невідривно пов'язана з «білою» (офіційною) економікою та паразитує за її рахунок, «сіра» економіка функціонує автономно. У цьому секторі виробники або свідомо ухиляються від офіційного обліку, не бажаючи нести витрати (пов'язані з отриманням ліцензій, сплатою податків тощо), або звітування про такий вид діяльності взагалі не передбачено.

«Чорна» тіньова економіка (економіка організованої злочинності) – заборонена законом економічна діяльність, яка пов'язана з виробництвом та реалізацією заборонених та дефіцитних товарів та послуг. «Чорною» економікою у широкому значенні можна вважати всі види діяльності, які повністю виключені з нормального економічного життя, оскільки вони вважаються несумісними з ним й такими, що його руйнують (наприклад, наркобізнес, грабунки тощо).

Як традиційна причина тінізації економіки розглядається надмірний податковий тягар. Проте, ця думка, хоч і є пануючою, не повною мірою відображає причини тінізації. Наприклад, в Україні загальне податкове навантаження на підприємство складає 55,5%. Це досить високий показник. Разом з тим, у Франції він найбільший серед європейських країн і складає 65,8%, в Австрії дорівнює 55,5%, Швеції – 54,6%. Звідси стає зрозумілим, що оподаткування не є першопричиною. Зменшення податкового навантаження також не обов'язково приведе до зменшення «тіні». У Греції, наприклад, податкове навантаження на підприємства складає майже 47%, разом з тим, рівень тінізації в цій країні більший, ніж в середньому по Європі, і дорівнює близько 25%.

Кризові явища 2012 – 2013 рр. негативно вплинули на дієвість важелів управління як на рівні національних економік, так і у глобальному вимірі, що спричинило послаблення важелів протидії тінізації економічних відносин. Як наслідок, стійка тенденція щодо зменшення масштабів тіньового сектора у країнах ОЕСР, яка спостерігалася починаючи з 2001 р., змінилася, і у 2012 – 2013 рр. обсяги тіньової економіки збільшилися. Відмінності у структурі та функціях тіньової економіки України та країн ОЕСР зумовили формування протилежних тенденцій щодо рівня тінізації на початку кризи: при певному скороченні рівня тінізації економік країн ОЕСР обсяг тіньової економіки в Україні у 2008 р. почав різко зростати (рис. 1).

На підставі даних розрахунків можна зробити висновок, що Україна є країною з критичним рівнем тіньової економіки і корупції. У таких умовах ускладнюється державне регулювання суспільно-політичних і соціально-економічних процесів.

Наслідки тіньової економічної діяльності не можна оцінювати однозначно. Деякі види тіньової економіки об'єктивно швидше допомагають розвитку офіційної економіки, ніж перешкоджають йому. Швейцарський економіст Дітер Кассел виділяє три позитивні функції тіньової економіки в ринковому господарстві [2]:

1) «економічне мастило» – згладжування перепадів в економічній кон'юктурі за допомогою перерозподілу ресурсів між легальною і тіньовою економікою (коли легальна економіка переживає кризу, виробничі ресурси не зникають, а переходять у «тінь», повертаючись в легальну після завершення кризи);

2) «соціальний амортизатор» – пом'якшення небажаних соціальних протиріч (зокрема, неформальна зайнятість полегшує матеріальний стан незаможних);

3) «вбудований стабілізатор» – тіньова економіка підживлює своїми ресурсами легальну (неофіційні доходи використовуються для закупівлі товарів і послуг у легальному секторі, «відмиті» злочинні капітали обкладаються податком і т. д.).

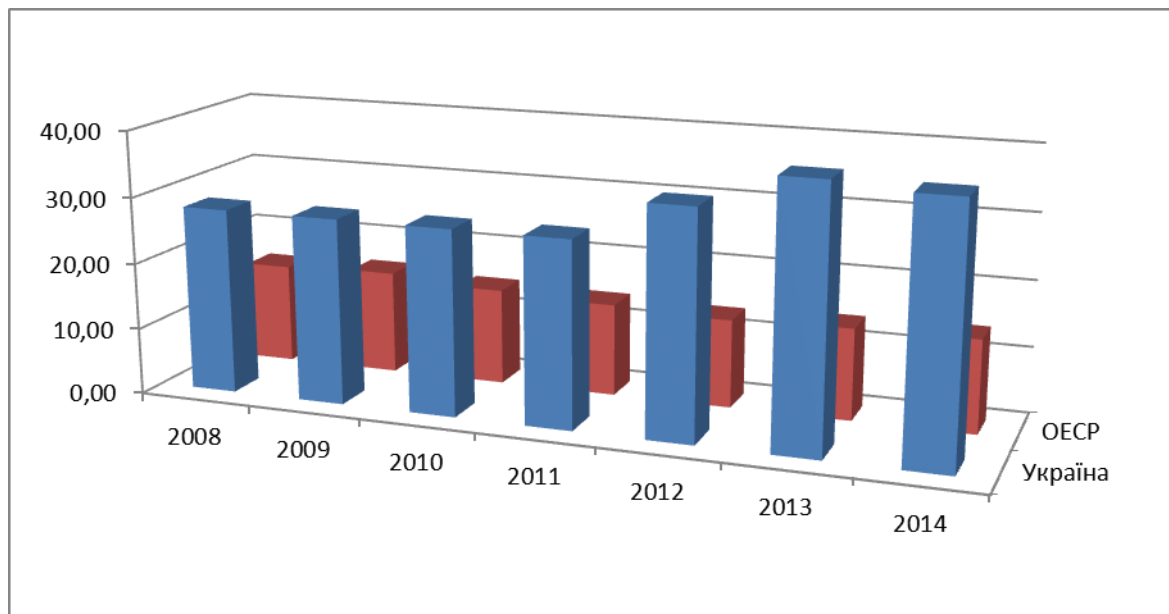


Рисунок 1 – Обсяги тіньової економіки в Україні, % ВВП [5, 6]

Проте в цілому вплив тіньової економіки на суспільство є скоріше негативним, ніж позитивним. З одного боку, здійснюється антисоціальний перерозподіл доходів суспільства на користь нечисленних привілейованих груп (бюрократів, мафії), який знижує добробут суспільства в цілому.

Аналіз і оцінювання причин виникнення, функціонування і розвитку тіньової економічної діяльності з моменту її зародження дотепер дозволили встановити, що в основі становлення і розвитку тіньової економіки лежать певні обмеження, що створюються державою з метою забезпечення виконання відповідних функцій. При цьому обмеження державою економічної діяльності і вимоги, що висуваються до неї, мають серйозні відмінності як у цільових настановах, функціях і в поставлених завданнях, так і в соціально-економічних наслідках їхньої реалізації.

Зростання обсягів тіньової економіки викликає поряд з її конструктивними проявами і низку негативних наслідків. Найбільш вагомими негативними наслідками тіньової економіки є:

- втрата податкових надходжень, і як результат – ускладнення виконання державою своїх фінансових зобов'язань перед суспільством і посилення нерівномірності податкового тиску;
- недовіра та невідповідність дійсності управлінських рішень через відсутність повноти та об'єктивності офіційної інформації про розвиток економічних процесів в Україні;
- скорочення інвестиційних ресурсів в Україні через утруднення відкритого витрачання тіньовими структурами прихованого від оподаткування доходу та його витік за кордон;
- можливість монополізації економіки через зниження ціни продукції тіньового сектора на величину несплаченого податку;
- несправедливий та непрозорий розподіл національного доходу в суспільстві, нераціональне розміщення наявних суспільних ресурсів;
- моральна і духовна деградація суспільства;
- поширення правового нігілізму, незахищеності громадян, недовіри до влади;
- неможливість швидкої інтеграції України до європейської спільноти через викривлений розвиток принципів демократичного суспільства.

Одним із найнебезпечніших наслідків розвитку тіньової економіки є криміналізація суспільства: збільшення кількості економічних злочинів, широкомасштабний розвиток організованої злочинності, що веде до втрати державою своїх регулювальних, контрольних та інших соціально важливих функцій.

Висновки. Для зменшення масштабів ухилення від сплати податків слід вдосконалити податкове законодавство; підвищити рівень податкової культури та податкової дисципліни; посилити боротьбу з корупцією; ефективно використовувати податкові надходження. Максимальне залучення до національної економіки коштів, які можуть бути отримані від детінізації економіки та легалізації доходів, прихованих від надмірного оподаткування, у тому числі, вивезених за кордон, можливе лише у випадку послідовної реалізації державою комплексу заходів, серед яких:

1. Створення умов для легалізації зайнятості.
2. Сприяння розвитку банківської системи та забезпечення ефективної діяльності фінансових ринків.
3. Скорочення рівня монополізації виробництва й розвитку конкурентного середовища.
4. Підвищення ефективності державного нагляду та контролю за підприємницькою діяльністю шляхом застосування економічних механізмів майнової відповідальності з одночасним обмеженням повноважень державних регуляторних органів щодо адміністративного втручання в господарську діяльність підприємств.
5. Забезпечення прозорості в діяльності виконавчої влади.
6. Розробка з урахуванням світового досвіду відповідного правового забезпечення процесу, легалізації амністії доходів, отриманих внаслідок приховування від надмірного оподаткування.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бурбело О. А. Детінізація економіки: (організаційно-правові проблеми): монографія / О.А. Бурбело, М.М. Калашніков. – Луганськ: РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2008. – 191с.
2. Мазур І. І. Детінізація економіки України: теорія та практика: Монографія / І. І. Мазур. –К.: Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка, 2006 – 239 с.
3. Предборський В.А. Детінізація економіки у контексті трансформаційних процесів. Питання теорії та методології: Монографія / В. А. Предборський – К.: Кондор, 2005 – 613 с.
4. Користін О. Є. Економічна безпека: навч. посіб. / О. Є. Користін, О. І. Барановський, Л. В. Герасименко та ін.; за ред. О. М. Джужі. – К.: Алерта; КНТ; Центр учбової літератури, 2010. – 368 с.
5. Статистичний щорічник України – К.: Держстат України, 2015. – 650 стор.
6. World Economic Situation and Prospects 2015, United Nations, New York, 2015, 192 p

REFERENCES

1. Burbelo O. A. Unshadowing of the Economy: (Organizational and Legal Issues): Monograph / O. A. Burbelo, M. N. Kalashnikov. – Lugansk: RVV LDUVS named after E. O. Didorenko, 2008. – 191p. (Ukr)
2. Mazur I. I. Unshadowing of Ukraine's Economy: Theory and Practice: Monograph / I. I. Mazur. – K.: Kyiv. Taras Shevchenko National University, 2006 – 239 p. (Ukr)
3. Predborskyi V. A. Unshadowing of the Economy in the Context of the Transformation Processes. Theory and Methodology: Monograph / V. A. Predborskyi – K.: Condor, 2005 – 613 p. (Ukr)
4. Korystin O. E. Economic Security: teaching aid / O. E. Korystin, O. I. Baranowski, L. V. Gerasimenko, et al.; eds. A. Dzhuzhi. – K.: Alerta; CST; Center of educational literature, 2010. – 368 p. (Ukr)
5. Statistical Yearbook of Ukraine - K.: State Statistics Service of Ukraine, 2015. - 650 p. (Ukr)
6. World Economic Situation and Prospects 2015, United Nations, New York, 2015, 192 p.

РЕФЕРАТ

Бойко Г. Ф. Тіньова економіка та її вплив на економічну безпеку країни / Г. Ф. Бойко, Н. В. Дулеба, І. О. Левицька // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К.: НТУ, 2014. – Вип. 30.

Діюча в Україні система оподаткування має суттєві недоліки, серед яких, передусім, слід відмітити нестабільність податкового законодавства, часті зміни об'єктів оподаткування і правил розрахунку податків, велику кількість податкових пільг, що в сукупності порушує принципи рівності і справедливості цього процесу.

Для зменшення масштабів ухилення від сплати податків слід вдосконалити податкове законодавство; підвищити рівень податкової культури та податкової дисципліни; посилити боротьбу з корупцією; ефективно використовувати податкові надходження. Максимальне залучення до національної економіки коштів, які можуть бути отримані від детінізації економіки та легалізації доходів, прихованих від надмірного оподаткування, у тому числі, вивезених за кордон, можливе лише у випадку послідовної реалізації державою комплексу заходів, серед яких:

1. Створення умов для легалізації зайнятості.
2. Сприяння розвитку банківської системи та забезпечення ефективної діяльності фінансових ринків.
3. Скорочення рівня монополізації виробництва й розвитку конкурентного середовища.
4. Підвищення ефективності державного нагляду та контролю за підприємницькою діяльністю шляхом застосування економічних механізмів майнової відповідальності з одночасним обмеженням

повноважень державних регуляторних органів щодо адміністративного втручання в господарську діяльність підприємств.

5. Забезпечення прозорості в діяльності виконавчої влади.

6. Розробка з урахуванням світового досвіду відповідного правового забезпечення процесу, легалізації амністії доходів, отриманих внаслідок приховування від надмірного оподаткування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТІНЬОВА ЕКОНОМІКА, УХИЛЕННЯ ВІД СПЛАТИ ПОДАТКІВ, МАСШТАБ ТІНЬОВОГО СЕКТОРА ЕКОНОМІКИ, КОРУПЦІЯ, НАСЛІДКИ ТІНІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

ABSTRACT

Boyko G. F., Duleba N. V., Levytska I. V. Shadow Economy and its Impact on the State Economic Security. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

The current tax system in Ukraine has significant drawbacks, including, above all, the instability of tax legislation, frequent changes of the objects of taxation and tax calculation rules, a number of tax benefits that as a whole violates the principles of equality and fairness of the process.

For reducing of tax evasion the tax legislation should be improved; the level of tax culture and tax compliance should be increased; the fight against corruption should be strengthened; the tax revenues should be used efficiently. The maximum involvement of funds for the national economy that can be obtained by force of unshadowing the economy and legalization of proceeds hidden from excessive taxation, including exported abroad, is possible in case of the consistent implementation of state package of measures, including:

1. Creation of conditions for the legalization of employment.

2. Promotion of the banking system development and ensure the efficient functioning of financial markets.

3. Reduction of monopolization of production and competition.

4. Improving the effectiveness of state supervision and control of economic activities through the using of economic instruments of the property liability while limiting the powers of regulatory agencies for administrative intervention in economic activities of enterprises.

5. Ensuring transparency of executive power.

6. Development of regulatory support process with taking into account of the world experience, amnesty legalization of proceeds from the concealment of excessive taxation.

KEY WORDS: SHADOW ECONOMY, TAX EVASION, THE SCALE OF THE SHADOW ECONOMY, CORRUPTION, THE EFFECTS OF THE SHADOW ECONOMY

РЕФЕРАТ

Бойко А. Ф. Теневая экономика и ее влияние на экономическую безопасность страны / А. Ф. Бойко, Н. В. Дулеба, И. А. Левицкая // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

Действующая в Украине система налогообложения имеет существенные недостатки, среди которых, прежде всего, следует отметить нестабильность налогового законодательства, частые изменения объектов налогообложения и правил расчета налогов, большое количество налоговых льгот, в совокупности нарушает принципы равенства и справедливости этого процесса.

Для уменьшения масштабов уклонения от уплаты налогов следует усовершенствовать налоговое законодательство; повысить уровень налоговой культуры и налоговой дисциплины; усилить борьбу с коррупцией; эффективно использовать налоговые поступления. Максимальное привлечение в национальную экономику средств, которые могут быть получены от детенизации экономики и легализации доходов, скрытых от чрезмерного налогообложения, в том числе, вывезенных за границу, возможно только в случае последовательной реализации государством комплекса мер, среди которых:

1. Создание условий для легализации занятости.

2. Содействие развитию банковской системы и обеспечение эффективной деятельности финансовых рынков.

3. Сокращение уровня монополизации производства и развития конкурентной среды.

4. Повышение эффективности государственного надзора и контроля за предпринимательской деятельностью путем применения экономических механизмов имущественной ответственности с одновременным ограничением полномочий государственных регуляторных органов административного вмешательства в хозяйственную деятельность предприятий.

5. Обеспечение прозрачности в деятельности исполнительной власти.

6. Разработка с учетом мирового опыта соответствующего правового обеспечения процесса, легализации амнистии доходов, полученных в результате сокрытия от чрезмерного налогообложения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТЕНЕВАЯ ЭКОНОМИКА, УКЛОНЕНИЕ ОТ УПЛАТЫ НАЛОГОВ, МАСШТАБЫ ТЕНЕВОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ, КОРРУПЦИЯ, ПОСЛЕДСТВИЯ ТЕНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ

АВТОРИ:

Бойко Ганна Федорівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: Boyko.AF@gmail, тел..(044) 280-84-38, Україна 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 240.

Дулеба Надія Вікторівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: Nadya-Korzh@mail.ru, тел..(044) 280-30-16, Україна 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

Левицька Ірина Олександрівна, студент, Національний транспортний університет, тел..(044) 280-30-16, Україна 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

AUTHORS:

Boyko Ganna Feodorivna, PhD, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Economics, e-mail: Boyko.AF@gmail, tel. (044) 280-84-38, Ukraine 01010, Kyiv, Suvorov 1, r. 240.

Duleba Nadezhda, PhD, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Economics, e-mail: Nadya-Korzh@mail.ru, tel. (044) 280-30-16, Ukraine 01010, Kyiv, Suvorov 1, r. 313.

Levytska Irina, a student, the university has, tel. (044) 280-30-16, Ukraine 01010, Kyiv, Suvorov 1, r. 313.

АВТОРЫ:

Бойко Анна Федоровна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: Boyko.AF@gmail, тел .. (044) 280-84-38, Украина 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 240.

Дулеба Надежда Викторовна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: Nadya-Korzh@mail.ru, тел.. (044) 280-30-16, Украина 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 313.

Левицкая Ирина Александровна, студент, Национальный транспортный университет, тел.. (044) 280-30-16, Украина 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 313.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Попова В. В., доктор економічних наук, професор, Національна академія статистики, обліку і аудиту, завідувача кафедрою економіки підприємств, Київ, Україна.

Бідняк М. Н., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідуючий кафедрою менеджменту, Київ, Україна.

REVIEWER:

Popova V. V., Doctor of Science in Economics, Professor, National Academy of Statistics, Accounting and Audit, Head of the Department of Enterprise Economics, Kyiv, Ukraine.

Bidnyak M. N., Doctor of Science in Technology, Professor, National Transport University, Head of the Department of Management, Kyiv, Ukraine.

МОДЕЛЬ ПОСТАЧАННЯ ВАНТАЖУ «ТОЧНО В СТРОК»,
ЯКА ВРАХОВУЄ ТРИВАЛІСТЬ ОКРЕМИХ ОПЕРАЦІЙ ВИКОНАННЯ ЗАМОВЛЕННЯ

Хаврук В.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна
Пустовойтенко С.В., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

MODEL OF DELIVERY OF CARGO «JUST-IN-TIME»,
CONSIDERING DURATION OF SEPARATE OPERATIONS OF PERFORMANCE OF THE ORDER

Khavruk V.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Pustovoytenko S.V., Ph.D in Technical Science, National Transport University, Kyiv, Ukraine

МОДЕЛЬ ПОСТАВКИ ГРУЗА «ТОЧНО В СТРОК»,
УЧИТЫВАЮЩАЯ ДЛИТЕЛЬНОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАКАЗА

Хаврук В.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Пустовойтенко С.В., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. В умовах конкуренції на ринку надання автосервісних послуг для будь-якої станції технічного обслуговування (СТО) першочергове значення мають оперативність і якість виконання робіт з ремонту і технічного обслуговування. При цьому, оперативність виконання ремонтних робіт в значній мірі буде залежати від наявності необхідних автомобільних компонентів (АК) або ж строків їх постачання у разі відсутності. Практика показує, що в переважній більшості СТО економічно недоцільно утримувати великі складські запаси широкої номенклатури АК. Але, в той же час можливе затримання у наданні автосервісних послуг через відсутність АК, що призводить до втрати клієнтів – власників транспортних засобів. За таких умов СТО необхідно запроваджувати ефективні методи управління запасами АК з використанням логістичних методик оптимізації процесів постачання.

Проблеми оптимізації процесів постачання та управління запасами матеріальних ресурсів розглядаються в наукових працях багатьох учених, зокрема: Гаджинського А. М., Дональда Дж. Бауерсокса, Лукінського В. С., Міротіна Л. Б., Сергєєва В. І., Дж. Шрайбфедера та ін.

Аналіз літератури по даній тематиці показав, що автори недостатньо уваги приділяють такій системі постачання, як «точно в строк» (Just-in-time). Тим більше відсутні ґрунтовні дослідження складових системи «точно в строк», якими виступають окремі операції циклу виконання замовлення (передача, обробка, комплектування замовлення; транспортування; доставка). А тому дані питання потребують проведення додаткових наукових досліджень.

Метою статті є отримання моделі постачання товарів «точно в строк» (Just-in-time) на основі «функціонального циклу», який включає п'ять операцій: передача замовлення, обробка замовлення, комплектування замовлення, транспортування, доставка споживачеві.

Головний розділ. Система постачання «точно в строк» передбачає розміщення замовлень на поповнення запасів матеріальних ресурсів або товарів, коли їх кількість досягає критичного рівня. При цьому, істотну роль відіграє попит [1, с. 200], що і визначає номенклатуру, обсяги та строки постачання. Система постачання «точно в строк» є сучасною логістичною системою управління запасами, що має ряд переваг перед «традиційним підходом» (табл. 1) [2, с. 168-169].

Таблиця 1 – Порівняння системи «точно в строк» з «традиційним підходом»

Фактори	Система «точно в строк»	«Традиційний підхід»
Запаси	Включаються в пасиви. Всі зусилля спрямовуються на їх усунення.	Включаються в активи. Захищають виробництво від помилок прогнозування та ненадійності постачальників.
Розмір запасу, обсяг замовлення	Розмір запасу показує лише поточну потребу. Найбільш економічний розмір замовлення.	Не враховується зміна розміру запасу при зміні витрат при скороченні діяльності
Постачальники	Розглядаються як партнери виробничої діяльності. Невелика кількість надійних постачальників	Підтримуються тривалі зв'язки з постачальниками.

Фактори	Система «точно в строк»	«Традиційний підхід»
Тривалість виробничого циклу	Підтримується на мінімально можливому рівні. Зменшується невизначеність прогнозування потреби матеріальних ресурсів.	Охоплює великий часовий інтервал. Немає потреби в його зменшенні, поки підтримуються значні страхові запаси.

Разом з тим, система постачання «точно в строк» потребує від підприємства наявності сформованої бази хоча і невеликої кількості постачальників, але таких, які відрізняються високим ступенем надійності поставок [3, с. 179; 4, с. 132], оскільки будь-який збій у поставках може порушити виробничий процес [2, с. 169].

Математичну модель системи постачання «точно в строк», яка враховує тривалість виконання операцій замовлення, можна отримати на основі поняття «функціонального циклу» (ФЦ). В роботах [5, с. 63; 6, с. 57] використовується поняття ФЦ або «циклу виконання замовлення» [4, с. 61-63], що є основним об'єктом інтегрованої логістики. Функціональним циклом властиві наступні особливості [6, с. 57; 7 с. 376-377]:

- базова структура ФЦ (зв'язки, вузли і т.д.) однакова для фізичного розподілу, матеріально-технічного забезпечення виробництва й постачання;

- якою би складною не була логістична система в цілому, необхідно досліджувати конфігурацію окремого ФЦ, щоб з'ясувати найважливіші взаємозв'язки й напрями контролю;

- оскільки часові інтервали виконання окремих операцій, з яких складається ФЦ, є випадковими величинами, тоді і увесь цикл є випадковою величиною, що підпорядковується певному закону розподілу.

Для математичного опису тривалості ФЦ, яка, як правило, представляє суму тривалості виконання окремих елементів циклу, можна скористатися відомими формулами теорії ймовірностей:

- для середнього часу ФЦ:

$$\bar{T} = \sum_{i=1}^N \bar{T}_i, \quad (1)$$

- для середньоквадратичного відхилення:

$$\sigma_T^2 = \sum_{i=1}^N \sigma_i^2 + 2 \sum_{i \leq j} r_{ij} \sigma_i \sigma_j, \quad (2)$$

де $\bar{T}_i$, σ_i – відповідно середнє значення і середньоквадратичне відхилення часу виконання i -ї операції ФЦ, r_{ij} – коефіцієнт кореляції між i -ю та j -ю операціями ФЦ.

Знак $i \leq j$ означає, що підсумовування поширюється на всі можливі попарні комбінації випадкових величин. Якщо розглянуті величини не є корельованими, то при всіх $r_{ij} = 0$ формула для середньоквадратичного відхилення σ_T спрощується.

Імовірнісне трактування ФЦ дозволяє визначити його тривалість T_0 із заданою довірчою ймовірністю. Наприклад, за умови, що функція розподілу часу ФЦ підпорядковується нормальному закону:

$$T_0 = \bar{T} + x_p \sigma_T, \quad (3)$$

де x_p – показник нормального розподілу, що відповідає ймовірності P .

Таким чином, за допомогою формули (3) можна розрахувати час виконання замовлення, тобто по суті розв'язати завдання «точно в строк».

Відомо, що одна з основних проблем логістичного менеджменту – це зменшення невизначеності ФЦ. У загальному випадку джерелами невизначеності є випадкові величини T_i , що характеризують тривалість виконання окремих операцій ФЦ, які описуються різними законами розподілу. Якщо не розглядаються інші можливі обмеження при здійсненні ФЦ (нормативно-правові, фінансові й т.п.), тоді формально економіко-оптимізаційне завдання виконання ФЦ «точно в строк» може бути представлена у вигляді [6, с. 58]:

$$\sum_{i=1}^N C_i(t) \phi(\bar{T}_i, \sigma_i) \rightarrow \min \quad (4)$$

де $C_i(t)$ – залежність витрат на виконання i -ї операції ФЦ від її тривалості, $\bar{T}_i$, σ_i – параметри, що характеризують тривалість i -ї операції ФЦ.

Наприклад, в якості $\varphi(\bar{T}_i, \sigma_i)$ можна обрати середнє значення $\bar{T}_i$ або оцінки часу виконання кожної операції із заданою довірчою ймовірністю T_{pi} . Витрати на виконання операцій ФЦ $C_i(t)$ мають неоднозначний характер. Так, при транспортуванні витрати по доставці зростають при зменшенні часу доставки, тоді як збільшення часу зберігання приводить до збільшення витрат. Отже, $C_i(t)$ – залежність витрат від тривалості операції матиме мінімальне значення. Якщо середнє значення $\bar{T}_i = const$, тоді визначником невизначеності ФЦ є дисперсії σ_i^2 і залежність (4) можна представити, зокрема, наступним чином:

$$\sum_{i=1}^N C_i(\sigma) \cdot \sigma_i^2 \rightarrow \min, \quad (5)$$

де $C_i(t)$ – залежність витрат виконання i -ї операції ФЦ від розсіювання (невизначеності) часу її виконання.

З аналізу залежностей (1)–(5) випливає, що виконання умови (3) – «точно в строк» може бути досягнуте різними способами. Для прикладу розглянемо залежність (5). Очевидно, перший варіант – це зменшення складових σ_i , при цьому в силу обмеженості ресурсів, головним чином найбільших з них.

Другий варіант – використання властивостей зворотної (негативної) кореляції між окремими елементами ФЦ за умови, що це не призведе до росту інших r_{ij} . Якщо кореляція відсутня, то можливе створення системи, що забезпечує зворотний зв'язок.

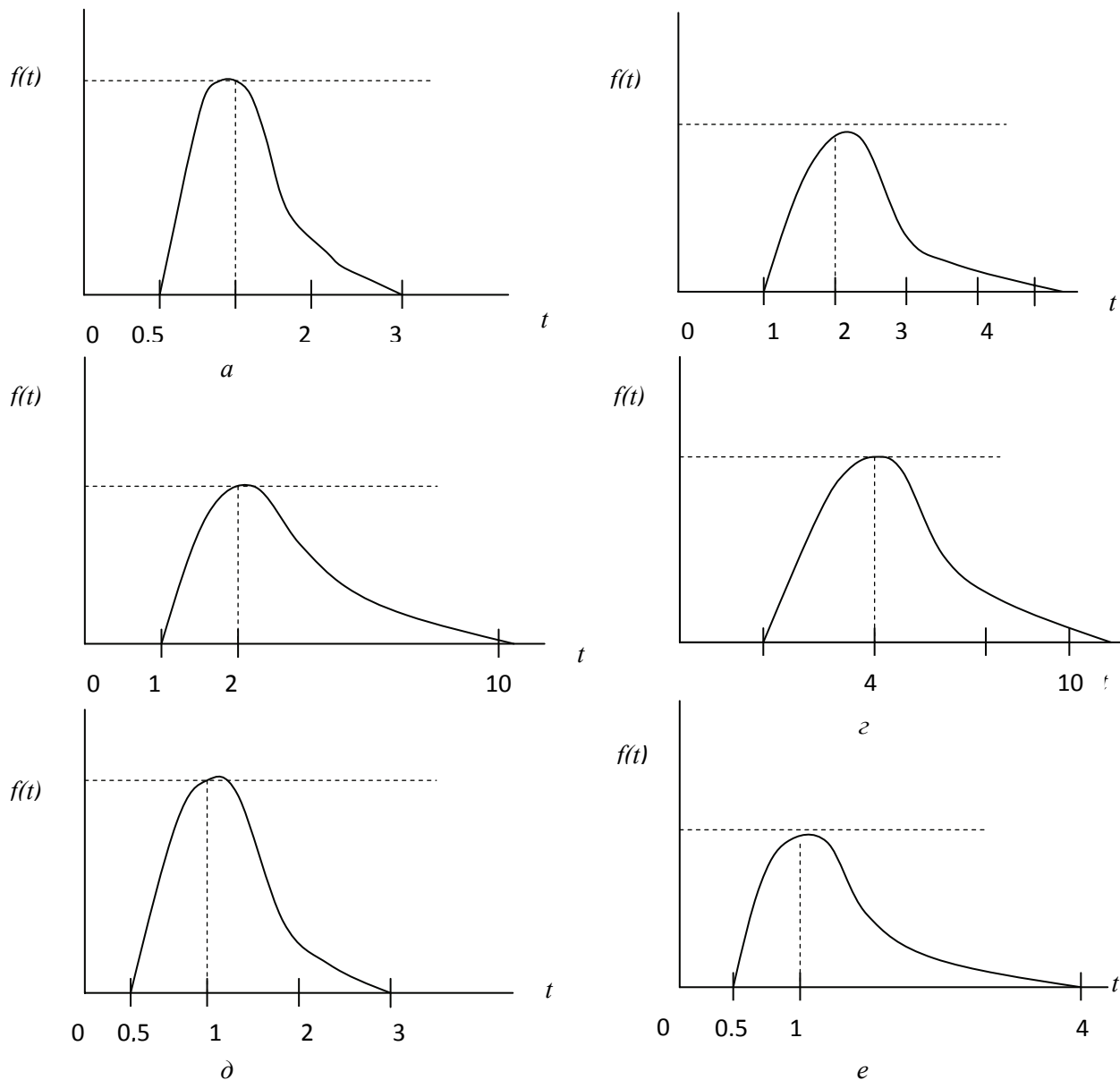


Рисунок 1 – Щільності розподілу операцій функціонального циклу виконання замовлення:
 а – передача; б – обробка; в – комплектування; г – транспортування; д – доставка замовнику; е – весь цикл

Третій варіант – індивідуальний контроль тривалості кожної операції ФЦ, і у випадку істотного відхилення від нормативних значення корегування часу виконання операцій, що залишилися.

Для прикладу визначимо ймовірність постачання за 14 днів від моменту замовлення «точно в строк» для ФЦ, пов'язаного з постачанням готової продукції споживачеві [5, с. 74].

Функціональний цикл включає п'ять операцій: передача замовлення (а), обробка замовлення (б), комплектування замовлення (в), транспортування (г), доставка споживачеві (д). На рис. 1 наведені щільності розподілу зазначених операцій і загального циклу виконання замовлення [6, с. 59].

Розглянемо приклад розрахунку середнього часу і середньоквадратичного відхилення часу виконання i -ї операції ФЦ, скориставшись статистичними даними, наведеними в роботі Лукінського В. С [6, с. 60] (табл. 2). У таблиці 2 наведені максимальні й мінімальні строки виконання кожної операції; там же наведені максимальні значення, названі в роботі [5, с. 74] як «середній або очікуваний час» необхідний для завершення кожної операції.

Таблиця 2 – Статистичні параметри тривалості операції ФЦ [6, с. 60]

Операція циклу замовлення	Розмах значень Δ_i , дні	Час T_{Mi} , що відповідає максимуму $f(x)$, дні	Середнє значення $\bar{T}_i$, дні	Середньоквадратичне відхилення σ_i , дні	Варіант змінних σ_i , дні
Передача	0,5-3,0	1,0	1,126	0,33	0,2
Обробка	1,0-4,0	2,0	2,253	0,66	0,5
Комплектація	1,0-20,0	2,0	3,68	3,08	1,5
Транспортування	2,0-10,0	4,0	4,506	1,31	1,0
Доставка замовнику	0,5-3,0	1,0	1,126	0,33	0,2
ВСЬОГО:		10	12,09	3,45	1,89

Для розрахунків по формулі (3) необхідно визначити величини σ_i . З рис. 1. видно, що щільності розподілу $f_i(T)$ асиметричні та відрізняються від нормального закону. У зв'язку із відсутністю достатньої інформації допустимо, що операції передачі та обробки замовлення, а також транспортування і доставки замовнику підпорядковуються закону розподілу Релея [6, с. 60]:

$$f(\sigma_k) = \frac{x}{\sigma_k^2} \exp\left(-\frac{x^2}{2\sigma_k^2}\right), \quad (6)$$

де σ_k – параметр Релея.

Відомо, що для розподілу Релея між параметром σ_k і статистичними параметрами спостерігаються наступні співвідношення:

– для математичного очікування (або середнього значення):

$$\bar{T} = \sqrt{\frac{\pi}{2}} \sigma_k = 1,253 \cdot \sigma_k, \quad (7)$$

– для середньоквадратичного відхилення:

$$\sigma = \sqrt{2 - \frac{\pi}{2}} \cdot \sigma_k = 0,655 \cdot \sigma_k, \quad (8)$$

– для медіани (середнє або ймовірне значення, при якому функція розподілу $F(M_e) = 0,5$):

$$M_e = \sqrt{2 \ln 2} \sigma_k = 1,177 \cdot \sigma_k, \quad (9)$$

– для моди (у випадку безперервного розподілу щільності ймовірності $f(M_0)$ має найбільше значення):

$$M_0 = \sigma_k, \quad (10)$$

Якщо прийняти, що максимальне значення щільності розподілу $f_{max}(t, \sigma_k)$ відповідає моді M_0 , тоді шукані значення $\bar{T}_i$ та σ_i повинні розраховуватися за формулами [6, с. 62]:

$$\bar{T}_i = 1,253 \cdot M_0 = 1,253 \cdot (T_{Mi} - T_{0i}) + T_{0i} \quad (11)$$

$$\sigma_i = 0,655 \cdot M_0 = 0,655 \cdot (T_{Mi} - T_{0i}), \quad (12)$$

де T_{Mi} – значення аргумента (тривалість операції), що відповідає максимуму $f_{max}(t, \sigma_k)$, T_{0i} – параметр зсуву.

Наприклад, для визначення T_i і σ_i операції передачі замовлення за формулами (11) та (12) знаходимо:

$$T_i = 1,253 \cdot (1 - 0,5) + 0,5 = 1,126 \text{ днів},$$

$$\sigma_1 = 0,655 \cdot (1 - 0,5) = 0,33 \text{ дня.}$$

Результати розрахунку $\bar{T}_i$ та σ_i наведені в табл. 2.

Аналіз операції «комплектування замовлення» показав, що з таким розмахом значень ($\Delta=19$ днів) і максимальним значенням, що відповідають $T_{max}=2$ дні щільність розподілу являє собою суперпозицію двох щільностей розподілів або композицію двох випадкових величин, що підпорядковуються різним законам розподілу.

Виберемо для апроксимації суперпозицію двох розподілів Релея і рівномірної щільності, яка записується у вигляді [6, с. 63]:

$$g(t) = c_1 \frac{t}{\sigma_k^2} \exp\left(-\frac{t^2}{2\sigma_k^2}\right) + c_2 \cdot \frac{t-t_0}{t_k-t_0}, \quad (13)$$

де c_1, c_2 – коефіцієнти, $c_1 + c_2 = 1$.

Для розрахунків середнього значення й дисперсії суперпозиції розподілів $g(t)$ використовуються формули:

$$\bar{T}_g = \sum_{j=1}^n c_j \bar{t}_j \quad (14)$$

$$D_g = \sigma_g^2 = \sum_{j=1}^n c_j \left[D_j + (\bar{t}_j - \bar{T}_g)^2 \right], \quad (15)$$

де $\bar{t}_j, D_j$ – середнє значення і дисперсія n -го розподілу, n – кількість розподілів, $n=2$.

Для знаходження параметрів розподілу Релея використаємо формули (14) і (15). При $t_M=2, T_0=1$ знаходимо [6, с. 64]:

$$T_1 = 1,253 \cdot (2 - 1) + 1 = 2,253,$$

$$\sigma_1 = 0,655 \cdot (2 - 1) = 0,655.$$

Параметри розподілу рівномірної щільності визначаємо за формулами:

$$\bar{T} = \frac{T_k + T_0}{2} \quad (16)$$

$$\sigma = \frac{T_k - T_0}{2\sqrt{3}} = 0,289 \cdot (T_k - T_0) \quad (17)$$

При $T_k=20, T_0=1$ отримуємо:

$$\bar{T}_2 = \frac{20+1}{2} = 10,5,$$

$$\sigma_2 = 0,289 \cdot (20 - 1) = 5,49.$$

Підставляючи значення середніх і дисперсій у формули та приймаючи значення коефіцієнтів $c_1=0,9, c_2=0,1$, знаходимо [6, с. 64]:

$$\bar{T}_g = 0,9 \cdot 2,253 + 0,1 \cdot 10,5 = 3,08,$$

$$\sigma_g^2 = 0,9 \cdot \left[0,655^2 + (2,253 - 3,08)^2 \right] + 0,1 \cdot \left[5,49^2 + (10,5 - 3,08)^2 \right] = 9,52.$$

Таким чином, для операції «комплектування замовлення» середнє значення $\bar{T}_g = 3,08$, середньоквадратичне відхилення $\sigma = 3,08$.

Після того, як визначені статистичні параметри всіх операцій, визначимо характеристики для загального циклу виконання замовлення: середнє значення, формула (1):

$$\bar{T} = 1,126 + 2,253 + 3,08 + 4,506 + 1,126 = 12,09 \text{ дня.}$$

В науковій літературі, зокрема Д. Бауерсокс, Д. Клосс [5, с. 252] обґрунтовують тривалість ФЦ, що становить 6-14 днів, при цьому, очікувана («середня») тривалість становить 10 днів. Аналогічно, Лукінський В. С. вважає, що тривалість загального циклу має становити 10 днів, а у випадку, коли тривалість ФЦ більша або менша $\bar{T} = 10$ днів, тоді це призводить до «зайвих витрат ресурсів і знижує загальну ефективність логістики» [6, с. 59]. Отже, тривалість загального циклу ($\bar{T}=12,09$ дня), отримана на основі розрахунку, відрізняється від зазначеного в роботі [5, с. 249-254] на 2,09 дня, а це в свою чергу вказує на необхідності застосування додаткових заходів зменшення тривалості окремих операцій ФЦ.

Середньоквадратичне відхилення, формула (2), (за умови відсутності кореляції між операціями ФЦ):

$$\sigma = \sqrt{0,33^2 + 0,66^2 + 3,08^2 + 1,31^2 + 0,33^2} = 3,45 \text{ днів.}$$

Розрахуємо ймовірність виконання замовлення за 14 днів. При підстановці значень у формулу (3) знаходимо [6, с. 65]:

$$x_p = \frac{14 - 12,09}{3,45} = 0,544.$$

Використовуючи таблицю значень функції стандартного нормального розподілу [6, с. 114-115; 7] для значення $x_p = 0,544$, визначимо, що ймовірність виконання замовлення становить $P \approx 0,71$. Це невисоке значення, оскільки означає, що можливий зрив близько 30% замовлень.

Допустимо, що в результаті проведених заходів вдалося зменшити розкид часу виконання операцій ФЦ, що привело до зменшення σ_i (табл. 2). Тоді:

$$x_p = \frac{14 - 12,09}{1,89} = 1,01.$$

і ймовірність доставки продукції «точно в строк» – через 14 днів $P = 0,844$.

Розглянемо приклад міжнародного постачання. За умовами контракту 40 футові контейнери з Гданська повинні бути доставлені в Тернопіль, розвантажені й повернуті в порт Гданська не пізніше, ніж через 5 діб. Щодня запізнення приводить до штрафу 50 євро. Потрібно визначити тривалість рейсу й можливість його виконання «точно в строк» з імовірністю $P = 0,9$.

Очевидно, що будь-яке міжнародне перевезення ускладнюється в порівнянні із внутрішнім як мінімум за рахунок наступних складових: процедурою підготовки документів для перевезення; митного контролю на кордонах і в пунктах відправлення й доставки. Оскільки складові перевізного процесу є випадковими величинами, то кількісна оцінка проводиться з використанням ймовірнісних характеристик.

Загальний час перевезення може бути визначений за формулою:

$$T_0 = \sum_{i=1}^D t_{i,i+1} + \sum_{j=1}^E \tau_j + \sum_{k=1}^F \Theta_k, \quad (18)$$

де $t_{i,i+1}$ – час руху між i -м та $(i+1)$ -м пунктами; τ_j – час оформлення митних документів в j -му пункті (в середині країни і на митних пунктах); Θ_k – час завантаження, розвантаження і складування в k -му пункті; D, E, F – кількість ділянок руху автомобіля, пунктів митного оформлення і пунктів завантаження-розвантаження відповідно.

Час початку перевезення T_H визначається за формулою [6, с. 66]:

$$T_H = T_{TB} - T_0, \quad (19)$$

де T_{TB} – час доставки вантажу «точно в строк».

Оскільки всі складові формули (18) є випадковими величинами, то вони характеризуються відповідними статистичним параметрами: середніми значеннями й середньоквадратичними відхиленнями. З випадкового характеру складових перевізного процесу випливає, що поняття «точно в строк» повинне розглядатися з урахуванням довірчих меж часу перевезення вантажу. Це означає, що час доставки вантажу «точно в строк» є верхньою межею й може бути визначене за формулою, аналогічній (3):

$$T_{TB} = T_H + \bar{T}_0 + x_p \sigma_T, \quad (20)$$

Розрахунки середнього часу перевезення $\bar{T}_0$ й середньоквадратичного відхилення σ_T проводиться за формулами (1) і (2).

Якщо прийняти, що середня тривалість робочого дня водія (час в наряді) при здійсненні міжнародного перевезення рівна T_p , тоді календарна тривалість рейсу визначається кількістю днів роботи й розраховується за формулою:

$$D_p = \frac{T_0 + x_p \sigma_T}{T_p}, \quad (21)$$

де D_p – кількість днів міжнародного рейсу.

У табл. 3 наведені статистичні дані про тимчасові складові міжнародного перевезення Тернопіль – Гданськ.

Дані отримані в результаті обробки тахограм (тахограф – спеціальний прилад, встановлений в кабіні, що й дозволяє фіксувати різні режими роботи екіпажу, а також параметри руху автомобіля).

Підставивши значення середніх значень T_i і середньоквадратичних відхилень σ_i у формули (1) і (2) одержимо $\overline{T_0}=42,9$, $\sigma_T=5,2$ год (за умови некорельованості тимчасових складових на окремих етапах маршруту).

Оскільки коефіцієнт $x_p = 1,28$ (при $P=0,9$), за формулою (21) знаходимо [6, с. 67]:

$$D_p = \frac{42,9 + 1,28 \cdot 5,2}{10} \approx 4,96 \text{ дня.}$$

Таблиця 3 – Часові характеристики перевезень Гданськ – Тернопіль – Гданськ

Пункти маршруту; операції перевезення	Середнє значення T_i , год.	Середньоквадратичне відхилення σ_i , год.
Гданськ; М+МП	4,0	1,5
Гданськ – Рава-Руська; Р	3,6	0,6
Рава-Руська; П/М	6,0	2,5
Рава-Руська – Тернопіль; Р	3,0	0,8
Тернопіль; МП+Р	16,0	4,0
Тернопіль – Рава-Руська; Р	2,7	0,7
Рава-Руська; П/М	3,0	0,9
Рава-Руська – Гданськ; Р	3,0	0,6
Гданськ; Р	1,0	0,3

*Примітка: (М+МП) – завантаження та митні процедури; Р – рух; П/М – проходження митного пункту; (МП+Р) – митні процедури і розвантаження

Отже, тривалість рейсу D_p відповідає умовам контракту й перевезення буде виконано «точно в строк» з довірчою ймовірністю $P=0,9$.

При ймовірності $P=0,9$ зменшення часу митних процедур і розвантаження в Тернополі в два рази ($T_i=8,0$ год, $\sigma_i=2,0$ год.), середня тривалість рейсу складе $D_p \approx 4$ дні.

Висновки. Таким чином математична модель системи постачання «точно в строк», отримана на основі функціонального циклу, що включає п'ять операцій, дає змогу визначати ймовірність виконання замовлення протягом необхідного періоду (очікуваної потреби в запасних частинах), знаючи середню тривалість виконання кожної операції ФЦ. На основі моделі, встановлено, що на строки постачання вантажів істотний вплив мають час руху транспортного засобу, а при міжнародних постачаннях ще й тривалість митних процедур. При цьому, порушення строків постачання вантажу має негативні наслідки, насамперед для замовника, оскільки він змушений буде призупинити виробничий цикл, а при міжнародних постачаннях перевізник зобов'язаний буде сплатити штрафні санкції (якщо вони обумовлені в договорі).

В загальному випадку, використання системи постачання «точно в строк» є найбільш доцільним у виробничій діяльності невеликих СТО, які мають базу надійних постачальників і здатні оперативно здійснювати ремонти з врахуванням часу доставки АК (у випадку відсутності).

Недоліком системи є те, що низькі запаси роблять будь-які збої в роботі логістичної системи критичними.

Подальші удосконалення моделі системи постачання «точно в строк» необхідно проводити за рахунок досліджень у напрямках: підвищення точності прогнозування потреби та кількості постачань АК; вибору оптимальних способів доставки вантажів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Шрайбфедер Дж. Эффективное управление запасами / Джон Шрайбфедер; Пер. с англ. – 2-е изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 304 с.
2. Основы логистики: учеб. пос. / [Миротин Л. Б., Сергеев В. И., Гордон М. П. и др.]; под ред. Л. Б. Миротина, В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 200 с.
3. Гаджинский А. М. Логистика: учеб. /А. М. Гаджинский. – 20-е изд. – М.: Дашков и К. – 2012. – 484 с.
4. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / [Сергеев В. И., Белов Л. Б., Дыбская В. В и др.]; под ред. В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
5. Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: «Олимп-Бизнес», 2001 – 640 с.
6. Лукинский В. С. Модели и методы теории логистики: учеб. пос. / В. С. Лукинский, И. А. Цвиринько, Ю. В. Малевич. – СПб.: Питер, 2003. – 219 с.

6. Лукинский В. С. Модели и методы теории логистики: учеб. пос. / В. С. Лукинский, И. А. Цвиринько, Ю. В. Малевич. – СПб.: Питер, 2003. – 219 с.
7. Миротин Л. Б. Системный анализ в логистике: учеб. / Л. Б. Миротин, Б. Э. Ташбаев. – М.: Из-во «Экзамен», 2004. – 480 с.
8. Новоселов А. А. Современные риск-системы: Функция стандартного нормального распределения // [Электронный ресурс]; Режим доступа: http://www.risktheory.ru/distr_tab_normal.htm.

REFERENCES

1. Jon Schreibfeder. *Efektivnoe upravlenie zapasami* [Achieving Effective Inventory Management]. Moscow, Alpina Biznes Buks Publ., 2006. 304 p. (Rus)
2. Mirotin L. B., Sergeev B. I., Gordon M. P., Inutina K. V., Novikov O. A., Parfenov A. V., Plotkin B. K., Tashbaev Y. E., Uvarov S. A. *Osnovy logistiki* [Logistics bases]. Moscow, INFRA-M Publ., 2000. 200 p. (Rus)
3. Gadzhinskiy A. M. *Logistika* [Logistics]. Moscow, Dashkov i K Publ., 2012. 484 p. (Rus)
4. Sergeev B. I., Belov L. B., Dybskaya V. V., Ivanov V. V., Zaytsev E. I., Sterligova A. N. *Korporativnaya logistika. 300 otvetov na voprosy professionalov* [Corporate Logistics 300 answers to the questions of professionals]. Moscow, INFRA-M Publ., 2005. 976 p. (Rus)
5. Donald J. Bowersox, David J. Closs. *Logistika: integrirovannaya tsep postavok* [Logistical Management The integrated supply chain process]. Moscow, Olimp Biznes Publ., 2005. 640 p. (Rus)
6. Lukinskiy V. S., Tsvirinko I. A., Malevich YU. V. *Modeli i metody teorii logistiki* [Models and methods of the theory of logistics]. Saint Petersburg, Piter Publ., 2003. 219 p. (Rus)
7. Mirotin L. B., Tashbaev Y. E. *Sistemnyy analiz v logistike* [The system analysis in logistics]. Moscow, Ekzamen Publ., 2004. 480 p. (Rus)
8. Novoselov A. A. *Sovremennye risk-sistemy: Funktsiya standartnogo normalnogo raspredeleniya* [Modern risks-systems: Function of standard normal distribution]. Available at: http://www.risktheory.ru/distr_tab_normal.htm. (Rus)

РЕФЕРАТ

Хаврук В. О. Модель постачання вантажу «точно в строк», яка враховує тривалість окремих операцій виконання замовлення / В. О. Хаврук, С.В. Пустовойтенко // Вісник Національного транспортного університету. Науково-технічний збірник: в 2 ч. Ч. 2: Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2014. – Вип. 30.

В статті розглядається питання управління запасами на основі моделі постачання товарів «точно в строк». Модель представлена у вигляді функціонального циклу, що включає п'ять операцій: передача замовлення, обробка замовлення, комплектування замовлення, транспортування, доставка споживачеві.

Об'єкт дослідження – система постачання матеріальних ресурсів.

Мета роботи – визначення параметрів математичної моделі постачання товарів «точно в строк», з'ясування закономірностей і законів розподілу часу виконання операцій постачання.

Метод дослідження – аналіз процесу постачання, формалізація і статична обробка даних тривалості операцій функціонального циклу постачання.

Встановлено, що основним параметром математичної моделі постачання «точно в строк» є середній час функціонального циклу, при якому витрати на виконання операцій будуть мінімальними. З'ясовано, що щільності розподілу часу виконання операцій постачання асиметричні та відрізняються від нормального закону – в якості закону розподілу прийнято закон розподілу Релея.

Приводиться методологія розрахунку основних параметрів моделі постачання «точно в строк», а саме: середнього значення часу виконання кожної операції та часу виконання замовлення в цілому, а також дисперсій розподілу та середньоквадратичних відхилень тривалості операцій постачання.

Обґрунтовано доцільність встановлення тривалості постачання, що не перевищує 14 днів, при оптимальній тривалості 10 днів.

Результати статті можуть бути використані для розробки та запровадження системи постачання матеріальних ресурсів «точно в строк» будь-якими суб'єктами господарської діяльності, зокрема автосервісними підприємствами.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук оптимальних способів доставки матеріальних ресурсів з мінімальними строками постачань та розширення мережі надійних постачальників.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВТОМОБІЛЬНИЙ КОМПОНЕНТ, ДИСПЕРСІЯ, ЗАМОВЛЕННЯ, ЗАПАС, ПОСТАЧАННЯ, ОПЕРАЦІЯ, РОЗПОДІЛ РЕЛЕЯ, СЕРЕДНЬОКВАДРАТИЧНЕ ВІДХИЛЕННЯ, ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ ЦИКЛ.

ABSTRACT

Khavruk V.O., Pustovoytenko S.V. Model of delivery of cargo «just-in-time», considering duration of separate operations of performance of the order. Visnyk National Transport University. Scientific and Technical Collection: In Part 2. Part 2: Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2014. – Issue 30.

In article discusses issues of inventory management based on the model of delivery of the goods «just-in-time». The model is presented in the form of a functional cycle that includes five operations: transfer order, order processing, order picking, transportation, delivery to the consumer.

Object of the study – a delivery system of material resources

Purpose of the study – determination of the parameters of the mathematical model of the delivery of goods «just-in-time», finding regularities and laws of distribution of the execution time of delivery operations.

Method of the study – analysis of the process of delivery, and the formalization of the static data processing operations functional cycle length delivery.

It was established that the main parameter of the mathematical model of delivery «just-in-time» is the average time a functional cycle at which the cost of performing the operations will be minimal. It is found that the density distribution of the execution time of delivery operations asymmetric and different from normal law – as a distribution law enacted Rayleigh distribution.

We present the methodology of calculations of basic parameters of the model of delivery «just-in-time», namely the mean execution time of each operation and the time of the order as a whole, as well as the distribution of variances and standard deviation of the length of the supply operations.

The expediency of the installation length of the delivery, which shall not exceed 14 days, the optimal duration of 10 days.

Our results can be used for the development and implementation of the system of delivery of material resources «just-in-time» of any business entities, in particular the service center businesses.

Forward-looking assumptions regarding the development of the object of research – the search for optimal delivery method of material resources with minimal delivery time and the expansion of the network of reliable suppliers.

KEYWORDS: THE AUTOMOBILE COMPONENT, THE DISPERSION, THE ORDER, THE STOCK, THE DELIVERY, THE OPERATION, THE RAYLEIGH DISTRIBUTION, THE MEAN-SQUARE DEVIATION, THE FUNCTIONAL CYCLE.

РЕФЕРАТ

Хаврук В.А. Модель поставки груза «точно в срок», которая учитывает продолжительность отдельных операций выполнения заказа / В.О. Хаврук, С.В. Пустовойтенко // Вестник Национального транспортного университета. Научно-технический сборник: в 2 ч. Ч. 2: Серия «Экономические науки». – К. : НТУ, 2014. – Вып. 30.

В статье рассматриваются вопросы управления запасами на основе модели поставки товаров «точно в срок». Модель представлена в виде функционального цикла, который включает пять операций: передача заказа, обработка заказа, комплектование заказа, транспортировка, доставка потребителю.

Объект исследования – система поставок материальных ресурсов.

Цель работы – определение параметров математической модели поставки товаров «точно в срок», выяснение закономерностей и законов распределения времени выполнения операций поставки.

Метод исследования – анализ процесса поставки, формализация и статическая обработка данных продолжительности операций функционального цикла поставки.

Установлено, что основным параметром математической модели поставки «точно в срок» есть среднее время функционального цикла, при котором затраты на выполнение операций будут минимальными. Выяснено, что плотности распределения времени выполнения операций поставки асимметрические и отличаются от нормального закона – в качестве закона распределения принят закон распределения Релея.

Приводится методология расчетов основных параметров модели поставки «точно в срок», а именно: среднего значения времени выполнения каждой операции и времени выполнения заказа в целом, а также дисперсий распределения и среднеквадратичных отклонений продолжительности операций поставки.

Обоснована целесообразность установки продолжительности поставки, которая не должна превышать 14 дней, при оптимальной продолжительности 10 дней.

Результаты статьи могут быть использованы для разработки и внедрения системы поставки материальных ресурсов «точно в срок» любыми субъектами хозяйственной деятельности, в частности автосервисными предприятиями.

Прогнозные предположения относительно развития объекта исследования – поиск оптимальных способ доставки материальных ресурсов с минимальными сроками поставки и расширение сети надежных поставщиков.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: АВТОМОБИЛЬНЫЙ КОМПОНЕНТ, ДИСПЕРСИЯ, ЗАКАЗ, ЗАПАС, ПОСТАВКА, ОПЕРАЦИЯ, РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЛЕЯ, СРЕДНЕКВАДРАТИЧНОЕ ОТКЛОНЕНИЕ, ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ЦИКЛ.

АВТОРИ:

Хаврук Володимир Олександрович, Національний транспортний університет, асистент кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу, e-mail: khavruk@gmail.com, тел.+380950187190, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.410.

Пустовойтенко С.В., кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, кафедра технічної експлуатації автомобілів та автосервісу, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 410.

AUTHORS:

Khavruk Volodymir, National Transport University, assistant to chair of technical operation of cars and autoservice, e-mail: khavruk@gmail.com, tel.+380950187190, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 410.

Pustovoytenko S.V., Ph.D in Technical Science, National Transport University, Department of Technical Operations and car service centers, Kyiv, Ukraine

АВТОРЫ:

Хаврук Владимир Александрович, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры технической эксплуатации автомобилей и автосервиса, e-mail: khavruk@gmail.com, тел.+380950187190, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.410.

Пустовойтенко С.В., кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, кафедра эксплуатации автомобилей и автосервиса, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 410.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Брегіда Федір Миколайович, кандидат технічних наук, ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСПРОЕКТ», завідувач Відділу дослідження та нормативно-правового забезпечення у сфері технічної експлуатації дорожніх транспортних засобів, e-mail: to@insat.org.ua, тел.+380442010806, Україна, 03113, м. Київ, пр. Перемоги 57, к. 714.

Посвятенко Едуард Карлович, доктор технічних наук, Національний транспортний університет, професор кафедри виробництва, ремонту та матеріалознавства, тел.+380442809805, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.102.

REVIEWER:

Bregida Fedir, Candidate of Science (Engineering), DP «DERGAUTOTRANSNDIPROJECT», Head of Department of research and is standard-legal maintenance in sphere of technical operation of road vehicles, e-mail: to@insat.org.ua, tel.+380442010806, Ukraine, 03113, Kyiv, pr. Peremogy 57, of. 714.

Posviatenko Eduard, Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, department of manufactures, repair and materials technology, Kyiv, tel.+380442010806, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 102.