

УДК 657:005.921
UDC 657:005.921

ВИНИКНЕННЯ, ФОРМУВАННЯ ТА ПОДАЛЬШИЙ РОЗВИТОК СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІНСЬКОГО ОБЛІКУ ЯК НАУКИ

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

Хоменко В.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна

ORIGIN, FORMATION AND FURTHER DEVELOPMENT STRATEGIC MANAGEMENT ACCOUNTING AS SCIENCE

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

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

ВОЗНИКНОВЕНИЕ, ФОРМИРОВАНИЕ И ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА КАК НАУКИ

Карлова И.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

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

Постановка проблеми. В умовах сучасної глобалізації бізнесу, високих темпів інноваційних процесів, швидких змін інформаційних та комунікаційних технологій, мобільності організаційних структур, стало зрозумілим, що для досягнення конкурентних переваг, формування позитивного іміджу підприємства, завоювання довіри кредиторів, інвесторів і партнерів менеджмент керівництва компаній повинен бути більш гнучким до мінливих умов та мати стратегічне мислення. Воно проявляється в здатності прогнозувати результати діяльності підприємства і наслідки власних дій у довгостроковій перспективі. Для реалізації такої функції на підприємстві повинна впроваджуватись система стратегічного менеджменту, яка виступає управлінською системою, орієнтованою на забезпечення виживання підприємства в довгостроковій перспективі шляхом встановлення динамічної рівноваги із його зовнішнім середовищем. До основних її характеристик відносять: орієнтація на зовнішнє середовище; пошук нових можливостей в конкурентній боротьбі; орієнтація на довгострокову перспективу; розгляд працівників підприємства як носіїв людського капіталу, а не джерела витрат.

Для забезпечення ефективного функціонування системи стратегічного менеджменту підприємства необхідною є розробка дієвої системи його обліково-аналітичного забезпечення. Завдяки наявному інструментарію система дозволить забезпечити ідентифікацію, обробку та представлення необхідної як внутрішньогосподарської, так і зовнішнього середовища інформації (здійснювати моніторинг) стратегічним менеджерам компаній. Це дозволить значно підвищити релевантність облікової інформації в процесі прийняття стратегічних рішень. На сьогодні одним із найбільш перспективних інструментів інформаційної підтримки стратегічного менеджменту є система управлінського обліку. Раніше він був спрямований лише на внутрішньогосподарське управління, але в сьогоdnішніх умовах, згідно сучасних запитів менеджерів, він почав здійснювати ще і аналіз діяльності підприємства з урахуванням довгострокових його цілей. В результаті управлінський облік розділили – інформаційну підтримку стратегічного менеджменту в організації почав здійснювати стратегічний управлінський облік.

Перші спроби його розробки в Україні виникли нещодавно, про що свідчать результати останніх науково-практичних конференцій, присвячених обліково-аналітичним проблемам сьогоdnення. Актуальність стратегічного управлінського обліку та перспективи його впровадження на вітчизняних теренах стали об'єктом активних дискусій та досліджень, які сформувались у достатньо широкий напрям наукових пошуків, що потребують проведення систематизації, узагальнень та концептуалізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Спроби визначення сутності, предмета і методу стратегічного управлінського обліку були здійснені переважно зарубіжними вченими: Аткинсоном Е.А., Бімані А., Бромвічем М., Говіндараджаном К., Друрі К., Донеланом Дж., Капланом Р., Райаном Б., Цуджі А., Уордом К., Фостером Дж., Хорнгреном Ч.Т., Шанком Дж. та ін.

В кінці XX ст. – на початку XXI ст. вчені близького зарубіжжя, зокрема Російської Федерації, почали досліджувати розвиток управлінського обліку і визначати місце й роль стратегічного управлінського обліку в інформаційному забезпеченні комерційної діяльності підприємства. Цими питаннями займалися Алексєєва О.В., Богата І.М., Борисова Л.І., Вахрушина М.А., Волошин Д.А. [4], Івашкевич В.Б., Іванов В.В., Землякова К.Є., Зимакова Л.А., Керімов В.Е., Куніцина Я.Н., Локтєв Л.В., Несветайлов В.Ф., Ніколаєва О.Є., Панков В.В., Проняєва Л.І., Сидорова М.І., Сулоєва С.Б., Хан О.К. Крім російських вчених, які формують групу вчених країн СНД, концепція стратегічного обліку розглядалась також Сатмурзаєвим А.А.

До кола вітчизняних науковців, які розглядали сутність і принципи стратегічного управлінського обліку, доцільно віднести: Болдуєва М.В., Голова С.Ф., Гудиму О.В., Гуцайлюка З.В., Гуцаленко Л., Кануну З.Ф., Корінев В.Л., Кундрю-Висоцьку О.П., Лозовицького Д.С., Нападовську Л.В., Пушкаря М.С., Семанюк В.З., Труша В.Є., Чебан Т.М., Шайкана А.В., Яценко В.Ф.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Відсутність єдиної й точної позиції серед вітчизняних та зарубіжних науковців щодо розуміння ролі, сутності та місця стратегічного управлінського обліку в системі стратегічного управління підприємством. Тобто, немає чітко сформованої методології, яка б могла безперешкодно бути використана в практичній діяльності підприємств з метою інформаційної підтримки прийняття стратегічних управлінських рішень.

Враховуючи вище наведене **метою статі** є дослідження розвитку та призначення стратегічного управлінського обліку, уточнення його поняття як складової системи управління підприємством (як однієї із складових системи бухгалтерського обліку), функцій, завдань, принципів та способів відображення об'єкта, як першого етапу у подальшому дослідженні.

Виклад основного матеріалу. Вважаємо, що дослідження історії виникнення стратегічного управлінського обліку є першою необхідною умовою в дослідженні його перспектив розвитку в Україні. У своєму становленні стратегічний управлінський облік пройшов декілька етапів, які представлені в таблиці 1.

Таблиця 1 – Етапи становлення стратегічного управлінського обліку

Етапи розвитку	Періоди	Події
1	2	3
1 етап	20-30-ті роки XX-го століття	<u>Зарубіжний досвід:</u> Основоположники нормативного обліку - Г. Емерсон, Д.Ч. Гаррісон, Т. Дауні (США). Перша згадка системи норм і стандартів «Стандарт-кост», «Директ-костинг» (Ч. Кларк), нові принципи оцінки (FIFO, LIFO). <u>Вітчизняний досвід:</u> Основоположники нормативного обліку в СРСР – М.Х. Жебрак і Г.Г. Крюков. Виділення нормативного обліку в окрему систему обліку витрат.
2 етап	40-50-ті роки XX-го століття	<u>Вітчизняний досвід:</u> Затвердження Положень і галузевих інструкцій з планування та обліку собівартості промислової продукції для поліпшення обліку витрат на виробництво. Відповідно до «Основних положень з планування, обліку і калькуляції собівартості промислової продукції» від 1955 року, всі промислові підприємства зобов'язані при будь-якому методі обліку виробничих витрат і калькуляції собівартості організувати нормативний облік витрат на виробництво продукції.
3 етап	60-70-ті роки XX-го століття	<u>Вітчизняний досвід:</u> Проведення науково-дослідних робіт, що стосувалися системи норм і нормативів. Затвердження Держпланом СРСР в 1969 році Системи матеріальних норм і нормативів. Затвердження ряду інших законодавчих документів (Положень, Методичних рекомендацій, Інструкцій) з нормування виробничих процесів. <u>Зарубіжний досвід:</u> У 1972 р. Американська асоціація бухгалтерів вперше підготувала фахівців з управлінського обліку. Випускникам присуджено кваліфікацію «Бухгалтер-аналітик».
4 етап	80- (початок) 90-х років XX століття	<u>Вітчизняний досвід:</u> Розробка технічного завдання на проектування комплексної автоматизованої системи норм і нормативів, як основи створення єдиної нормативної бази в міністерствах, відомствах і Держплані СРСР. Затвердження комплексної системи норм і нормативів та організація її впровадження і подальшого розвитку.
4 етап	80- (початок) 90-х років XX століття	<u>Зарубіжний досвід:</u> 1989 р. – критика існуючого управлінського обліку. Суспільний інститут фахівців з управлінського обліку (Certified Institute of Management Accountants - CIMA) ухвалив рішення про проведення дослідження сучасного стану і розвитку управлінського обліку.

Продовження таблиці 1

1	2	3
5 етап	90-ті роки XX століття	<u>Зарубіжний досвід</u> : Поєднання завдань і способів їх реалізації менеджменту і бухгалтерського обліку. Як наслідок цього – поява нового напрямку в управлінському обліку – стратегічного управлінського обліку. <u>Вітчизняний досвід</u> : Відмовою від централізованої системи нормування і планування на користь ринкової економіки. Методи і прийоми, що використовувалися в СРСР, були піддані гострій критиці. Йде спостереження і вивчення зарубіжного досвіду впровадження управлінського обліку.
6 етап	Кінець 90-х років XX століття – початок XXI століття	<u>Зарубіжний досвід</u> : Бурхливий розвиток «стратегічного» напрямку в управлінському обліку. <u>Вітчизняний досвід</u> : Самостійна розробка норм і нормативів за наказом керівництва окремих промислових підприємств з метою економії ресурсів і посилення контролю за виробничими процесами. Разом з цим впровадження в практику управлінського обліку, вивчення теоретичних аспектів бухгалтерського обліку та стратегічного менеджменту з метою стратегічного управління підприємством.

До початку XX-го століття відбувався процес розвитку управлінського обліку як складової частини сучасного бухгалтерського обліку, який використовувався не тільки як інструмент управління, а, перш за, все як науки. Здійснювався поступовий поділ бухгалтерського обліку на основні такі напрями, як фінансовий, податковий та управлінський обліки. Все частіше завданнями обліку стають саме управлінські завдання.

Починаючи з 20-тих років XX-го століття у зв'язку зі збільшенням частки в економіці промислових країн великого, в основному, машинобудівного виробництва, перед наукою і практикою встало питання про необхідність вироблення більш раціональних методів формування облікової інформації про витрати. Поступово виникло питання про економію ресурсів, а, внаслідок цього, і про нормування виробничих процесів. З цього періоду можна говорити про офіційне виникнення управлінського обліку як однієї із складових бухгалтерського обліку. На цей час метод фактичної собівартості почав піддаватися критиці. Перші висловлювання, що стосуються необхідності формування самостійної інформаційної системи про витрати виробництва і про те, якій їй бути, з'явилися у книзі Г. Емерсона «Продуктивність праці як основа оперативної роботи і заробітної платні». Він запропонував ввести систему нормативів і стандартів, яку називав «стандарт-кост». Д. Ч. Гаррісон в своїй статті «Облік собівартості у допомогу виробництву» розвиває цю тему піднімаючи питання обліку фактичної собівартості і пропонує пропозиції по розробці цієї системи в практиці.

Праці цих вчених були перекладені і в СРСР. У 1934 році під керівництвом М. Х. Жебрака. було проведено дослідження можливостей практичного застосування системи «стандарт-кост» на передових підприємствах різних галузей національної централізованої економіки. В Радянському Союзі система «стандарт-кост» була представлена у вигляді нормативного обліку витрат, що забезпечує поточні виявлення відхилень від встановлених норм. В післявоєнний період в рамках єдиного Держплану була затверджена велика кількість нормативних документів, положень і галузевих інструкцій з планування і обліку собівартості промислової продукції для поліпшення обліку витрат на виробництво. Всі промислові підприємства були зобов'язані за будь-яких методів обліку виробничих витрат і калькуляції собівартості організувати оперативний облік використання матеріалів і заробітної платні. Цей етап охоплював 60-70-ті роки минулого століття і характеризувався розробкою достатньої нормативної бази: «Основні положення з нормативного методу обліку витрат на виробництво і калькуляції продукції» від 4 лютого 1968 р.; «Про впровадження нормативного методу обліку і калькуляції собівартості продукції на промислових підприємствах» від 20 липня 1970 р.; Інструкція з планування, обліку і калькуляції собівартості продукції на підприємствах машинобудування і металообробки від 1964 року, затверджена Міністерством фінансів СРСР, Центральним статистичним управлінням і Держпланом СРСР. В подальшому за підсумками чергової п'ятирічки було виявлено, що калькуляційна справа на багатьох підприємствах поставлена була незадовільно, технічний контроль за використанням засобів виробництва і робочої сили був недостатньо налагоджений. Під час відмови від централізованої системи нормування і планування на користь ринкової економіки, необґрунтовано стало принижуватися значення планування і як наслідок – техпромфінплану підприємств. Керівники і бухгалтери-практики з метою економії ресурсів і посилення контролю за виробничими процесами під впливом знову ж таки «західного» управлінського обліку для вирішення питань управління наново відкрили для себе виробничий облік і розробили систему норм і нормативів.

У країнах з розвинутою ринковою економікою процес розвитку бухгалтерського управлінського обліку відбувався трохи інакше. У 50-і рр. став очевидним той факт, що бухгалтерський облік почав брати активну участь у формуванні й виконанні управлінської політики, а бухгалтер став приділяти увагу прогнозуванню, плануванню, ухваленню рішень, контролю над забезпеченням інформацією служб управління, тобто у нього з'явилися додаткові функції у сфері управління та ухвалення господарських рішень. В 1972 р. завдяки Американській асоціації бухгалтерів, бухгалтерський управлінський облік з'являється вперше як самостійна дисципліна. Сьогодні прийнято вважати цю дату офіційним розподілом бухгалтерського обліку на фінансовий облік та управлінський облік.

В 1980-х рр. у професійній літературі почали з'являтися зауваження щодо практики управлінського обліку. Найбільш ґрунтовна критика належала Роберту Каплану з Гарвардської школи бізнесу. Він зауважив, що традиційний управлінський облік не задовольняє вимогам сучасного рівня розвитку виробництва і збільшеної конкуренції, оскільки фокусується на внутрішніх аспектах діяльності компанії, а не на зовнішніх – факторах навколишнього середовища бізнесу, в якому діє компанія. Зважаючи на таке зауваження, думки фахівців наукового світу розділилися. Одні зазначили, що потрібні фундаментальні зміни, а інші дотримувалися традиційних поглядів – не потрібно ніяких змін, все гаразд. В результаті, Суспільний інститут фахівців з управлінського обліку (СІМА) ухвалив рішення про проведення дослідження сучасного стану і розвитку управлінського обліку. Результати дослідження були опубліковані у вигляді звітів авторів Бромфіча і Бхимені в 1989 р. та подальших їх статтях і містили такі висновки:

- стан управлінського обліку й аргументи що висувуються прихильниками його повного перегляду, недостатні для повної ревізії управлінського обліку;
- кризи в управлінському обліку в умовах змінного середовища промислового виробництва не виявлено, тому на даній стадії не рекомендується проводити радикальних реформ.

Незважаючи на такі висновки, науковий світ поступово починає все більше уваги приділяти критиці та дискусіям щодо необхідності удосконалення його та інтеграції з іншими науками. Так, М.А.Вахрушина, М.І.Сидорова, Борисова Л.І.[4], В.В.Іванов, О.К.Хан [6], Т.Джонсон, та Р.Каплан визначили наступні недоліки управлінського обліку:

1. Невідповідність потребам і можливостям сучасного соціально-економічного середовища.
2. Викривлення інформації, яка дезорієнтує прийняття управлінських рішень.
3. Втрата практичної самостійності.
4. Концентрація на внутрішніх аспектах фінансово-господарської діяльності підприємства.

Для усунення цих недоліків М.А.Вахрушина, М.І.Сидорова, Борисова Л.І. запропонували розмежувати управлінський облік на тактичний і стратегічний, визначивши основні відмінності на рівні завдань, об'єктів обліку, принципів, методів і концепцій, використовуваних вимірників, критеріїв оцінювання ефективності бізнесу. Відмінності теоретичних основ стратегічного і тактичного управлінського обліку наведені в таблиці 2.

Провівши аналіз наукових праць вітчизняних та закордонних авторів, можна стверджувати, що і досі невирішеним залишається питання трактування поняття «стратегічний управлінський облік», у науковців не має єдиної думки щодо визначення сутності стратегічного управлінського обліку. Це призводить до неможливості ідентифікації основоположних параметрів побудови концепції стратегічного управлінського обліку внаслідок їх «розмивання», що виливається в неможливість розробки ефективних моделей реалізації стратегічного управлінського обліку в діяльність підприємств.

На сьогодні в Україні відсутнє нормативне закріплення поняття стратегічного управлінського обліку, однак існує визначення внутрішньогосподарського (управлінського) обліку в Законі України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні». Законотворці розглядаючи його в якості підсистеми бухгалтерського обліку зазначають, що це «система обробки та підготовки інформації про діяльність підприємства для внутрішніх користувачів у процесі управління підприємством» [1]. Відповідно до статті 8, п.5 цього Закону «підприємство самостійно розробляє систему внутрішньогосподарського (управлінського) обліку та звітності». Цим зауваженням підприємства залишили наодинці з виконанням цього складного завдання.

На відміну від вітчизняних нормативних пропозицій за кордоном існує, все ж таки, визначення стратегічного управлінського обліку надане професійними організаціями. Інститут сертифікованих управлінських бухгалтерів (СІМА) розглядає його як «форму управлінського обліку, в якій акцент робиться на інформації, що відноситься до зовнішніх факторів по відношенню до підприємства, а також на не фінансову та внутрішню створену інформацію» [7].

Таблиця 2 – Основні відмінності підсистем управлінського обліку

Критерії визначення	Стратегічний облік	Тактичний облік
Мета	- проведення антикризової політики; - безперервне функціонування підприємства, особливо в кризових умовах; - стимулювання економічного розвитку	- забезпечення ліквідності та прибутковості підприємства
Функціональна приналежність	- прогнозування і аналіз управлінських рішень, що визначають розвиток підприємства на довгостроковий період; - розробка ефективних систем аналітичних розрахунків і взаємообумовлених планових показників	- інформаційне забезпечення; - нормування та калькулювання; - аналіз результатів раніше прийнятих управлінських рішень та відповідальність за їх виконання
Орієнтація	Сконцентрований на зовнішніх та внутрішніх чинниках підприємства	Рентабельність та економічна ефективність діяльності підприємства
Завдання	- оцінка економічної ефективності інвестицій та використання новітніх управлінських процесів; - вибір підконтрольних показників згідно з встановленими стратегічними цілями; - відповідальність за стратегічне планування; - визначення сильних і пошук слабких місць економічного розвитку підприємства; - формування внутрішніх та зовнішніх умов, які лежать в основі стратегічних планів; - розробка альтернативних стратегій для розвитку підприємства; - всебічне обґрунтування процесів прийняття і контролю реалізації управлінських процесів підприємства	- стимулювання та створення системи обліково-аналітичного забезпечення прийняття поточних управлінських рішень; - аналітичність відхилень і впливу на виконання поточних планів; - комплексність усієї сукупності підконтрольних показників згідно до поставлених поточних цілей; - прогнозування вузьких і пошук слабких місць при тактичному управлінні діяльністю підприємства; - управління в процесі розробки та затвердження бюджетів (оперативне та поточне планування)
Рівень управління	Стратегічний	Оперативний і тактичний
Інструменти	activity-basedcosting (ABC), lifecycle costing – targetcosting; BalancedScorecard (BSC); бенчмаркінг ;бюджетування або еталонне оцінювання (benchmarking)	

Дане визначення є досить узагальнюючим, оскільки визначає лише параметри облікової інформації, яка формується інструментами стратегічного управлінського обліку на виході, не називаючи при цьому види цих інструментів і не розкриваючи загальної технології обробки та представлення інформації стратегічного характеру. Основний акцент в його функціонуванні ставиться на інформації про зовнішнє середовище та нефінансову інформацію про внутрішнє середовище. Після офіційного оприлюднення даного визначення у 2005 р. Значна кількість науковців використовує його за основу та доповнює власними додатковими елементами.

Дослідивши існуючі погляди наукового світу стосовно проблеми обліково-аналітичного забезпечення стратегічного менеджменту, встановлено, що існуючі підходи вчених висвітлюють різні сторони стратегічного управлінського обліку як засобу інформаційного супроводу розробки та реалізації стратегій підприємства та системи інформаційного забезпечення прийняття стратегічних управлінських рішень.

Проведений моніторинг існуючих поглядів на тлумачення дефініції «Стратегічний управлінський облік» дозволяє констатувати – щодо розуміння сутності поняття дослідники підходять з трьох позицій:

– *стратегічний управлінський облік є системою* (Ю.В. Підлипний, Р.П. Підлипна, С.Ф. Голов, Н.В. Хоменко, О.В. Карпенко, Ю.А. Вериґа, Н.А.Наумова, В.Ф. Несветайлов, Л.В. Бакулевська, Мних, О.М. Кудла, А.О. Семенець, А.Ю. Соколов, Н.С. Таранова, К. Уорд, Н.В. Хоменко, Є.Н. Токмакова, Б.Г. Маслов, В.В. Лесняк, Н.І. Чупахіна, І.В. Яркова, І.З. Якупов, І.В. Яркова). Основна увага з цієї позиції приділяється змістовному наповненню стратегічного управлінського обліку – розглядається як певна множина взаємопов'язаних елементів (технологія обробки облікових даних стратегічного характеру), що взаємодіють із середовищем і мають ознаки цілісної структури. Серед

зазначених дослідників ведуться пошуки найбільш ефективної архітектури побудови системи стратегічного обліку, виділенню етапів та методів обробки інформації;

– *стратегічний управлінський облік є елементом системи вищого порядку* (З.В. Удалова, Р.В. Гришин, А.В. Лазарева, С.П. Суворова, Д.І. Монашева, І.В. Панюкова, С.І. Крилов, Н.Н. Хаконова, В.А. Маняєва, А.Цуджі). Прибічники цього погляду визначають місце стратегічного управлінського обліку у складі існуючої системи управління підприємством, показують його взаємозв'язок із системами економічного аналізу та контролю та виявляють загальну роль в процесі прийняття стратегічних рішень. Серед зазначених вчених відсутня єдність щодо розуміння того, чи є стратегічний управлінський облік видом, напрямом або методом управлінського обліку, що породжує проблему відсутності теоретичного обґрунтування методу стратегічного управлінського обліку.

Стратегічний управлінський облік забезпечує досягнення певних цілей (Н.В. Безруков, О.І. Аверіна, В.Р. Шевчук, А.В. Глущенко, Е.Н. Самедова, С.Ф. Голов, І.Е. Гурр). Обґрунтування сутності стратегічного управлінського обліку через встановлення цілей його побудови та функціональне призначення свідчить про використання біхевіористського підходу дослідження поведінки користувачів облікової інформації (цілей, дій, стимулів), що надається системою стратегічного управлінського обліку.

Для підсумку результатів проведеного аналізу існуючих поглядів можна скористатися думкою проф. Маняєвої [3, с.248]. Вона вказує про існування змістовної дихотомії щодо сутності стратегічного управлінського обліку. Перша позиція базується на вузькому його розумінні – це облікова система з притаманними їй ознаками збору, ідентифікації, вимірювання, накопичення, моделювання, обробки, узагальнення, інтерпретації та представлення фінансової та нефінансової інформації для аналізу зовнішнього та внутрішнього середовища організації, а також для оцінки та контролю процесу виконання стратегії, на підставі якої вищим менеджментом приймаються стратегічні управлінські рішення для виконання місії організації, а інвестори здійснюють оцінку діяльності організації з точки зору прибутковості капіталу. Друга позиція вказує на широке поняття, якому притаманний зміст англословного поняття «management account», який є системою підтримки прийняття управлінських рішень. Тобто, стратегічний управлінський облік покликаний забезпечити формування фінансової та нефінансової інформації про конкретний об'єкт управління для здійснення повного циклу основних функцій стратегічного управління: планування, організації, обліку, контролю та регулювання.

На нашу думку, через існуючі історичні вітчизняні традиції та нормативне закріплення управлінського обліку у складі бухгалтерського обліку розуміння сутності стратегічного управлінського обліку в вузькому розумінні обмежує можливості його використання в управлінській діяльності вітчизняних підприємств. Вихід на міжнародний рівень вимагає від них більш серйозної оцінки розширеного зовнішнього середовища за допомогою спеціального інструментарію для прийняття рішень в процесі стратегічного управління. Виходячи з цього пропонуємо власне визначення стратегічного управлінського обліку, що базується на широкому погляді науковців до цього поняття. Отже, підсумовуючи все вище сказане **стратегічний управлінський облік – це система інформаційного забезпечення всіх рівнів управління прогноною, звітною та аналітичною інформацією для прийняття управлінських рішень і оцінки їх реалізації в процесі розробки і запровадження стратегій розвитку підприємства.**

Результатом функціонування стратегічного управлінського обліку є генерування інформаційного продукту у вигляді стратегічної управлінської звітності, що є сукупністю способів отримання підсумкових відомостей.

Виходячи з цілі стратегічного управлінського обліку, такі науковці, як: Л. І. Борисова, М. А. Вахрушина, В. В. Іванов, О. Є. Ніколаєва, О. В. Олексієва, М. І. Сидорова, О. К. Хан визначили завдання стратегічного управлінського обліку:

– облік зовнішніх умов, які впливають на діяльність організації з метою вибору, здійснення й оцінювання ефективності корпоративної стратегії;

– використання в прогнозуванні, плануванні, обліку й аналізі системи якісних і кількісних критеріїв фінансово-господарської діяльності, у тому числі таких, які відображають якість, продуктивність, споживчу корисність товарів, лояльність співробітників;

– усебічне обґрунтування процесів прийняття і контролю реалізації управлінських рішень на всіх рівнях організаційно-функціональної структури компанії;

– моніторинг й оцінювання внутрішніх виробничих і управлінських процесів, своєчасна розробка і впровадження змін у функціонуванні з метою підвищення їхньої результативності та гнучкості і, відповідно, зростання конкурентоспроможності всього підприємства.

До основних принципів стратегічного управлінського обліку можна віднести такі:

- структуризація фінансово-господарської діяльності як сукупності взаємопов'язаних і неперервних бізнес-процесів – груп операцій, дій, спрямованих на отримання визначеного кінцевого результату;
- постійне визначення й оцінювання прогностичних, запланованих і фактичних показників діяльності як по компанії загалом, так і в розрізі бізнес-процесів, центрів відповідальності – структурних підрозділів, співробітників, проектів компанії тощо;
- обов'язкова регламентація бізнес-процесів та операційного обліку, їх проведення на основі зовнішніх і внутрішніх нормативів міжнародного національного галузевого або корпоративного рівня, які визначають порядок, терміни і якість виконаних операцій;
- комплексність та аналітичність цільових критеріїв управлінського обліку та тих, які характеризують їхні оціночні показники, що забезпечують репродуктивність і збалансованість щодо визначених стратегій розвитку організації загалом, які приймають і реалізують управлінські рішення.

Висновки та пропозиції. Проведене дослідження надало змогу сформулювати наступні висновки:

1. Стратегічний управлінський облік є еволюційним продовженням управлінського (тактичного) обліку. Він продовжує свій розвиток паралельно з розвитком економіки і відповідно до нових умов господарювання.
2. Стратегічний управлінський облік є відповіддю на питання, що виникають під час здійснення стратегічного управління в умовах сучасного невизначеного економічного і політичного середовища.
3. На законодавчому рівні відсутня регламентація щодо сутності, організації і ведення стратегічного управлінського обліку на вітчизняних підприємствах.
4. У даний час в науковому середовищі відсутня єдина думка щодо сутності, мети, принципів та методичного механізму організації та ведення стратегічного управлінського обліку.

Окреслені результати дослідження надають можливість сформулювати наступні пропозиції:

1. На базі проведених досліджень пропонується сприймати стратегічний управлінський облік не як облікову систему, а як систему управління певними об'єктами в процесі прийняття та оцінки управлінських рішень стратегічного характеру. Передбачається, що буде виконуватись повний цикл основних функцій стратегічного управління над об'єктами: планування, організація, облік, контроль та регулювання.
2. Пропонуємо уточнене визначення стратегічного управлінського обліку.
3. В умовах невизначеності й ризиків потребує подальших досліджень інструментарій та методика ведення стратегічного управлінського обліку на вітчизняних підприємствах.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні: Закон України від 16.07.99 р. №996 – XIV, зі змінами та доповненнями: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=996-14/>
2. Бруханський Р. Побудова методики стратегічного управлінського обліку на підприємствах [Електронний ресурс] / Руслан Бруханський // Бухгалтерський облік і аудит. Науково-практичний журнал. – 2014. – №9. – С.27-31. – Режим доступу: <http://library.tneu.edu.ua/index.php/uk/component/content/article/43-resursy-biblioteki/pratsi-vykladachiv-tneu/b/382-2011-11-14-13-17-47>.
3. Маняева В.А. Развитие теории управленческого учёта в России / В.А. Маняева // Міжнародний збірник наукових праць. Серія «Бухгалтерський облік, контроль і аналіз». – 2011. Випуск 3 (21). – С. 240–249.
4. Мошковська О.А. Концептуальні засади стратегічного управлінського обліку // Актуальні проблеми економіки. – 2012. – №12(138). – С151 – 157.
5. Bromwich M. The case for strategic management accounting: the role of accounting information for strategy in competitive markets // Accounting, Organisations and Society. 1990.
6. Ivanov V. V. Upravlencheskij uchet dlja jeffektivnogo menedzhmenta / V. V. Ivanov, O. K. Han. – Москва : INFRA-M, 2009. – 208 p.
7. CIMA Official terminology. 2005 Edition.– London: CIMA Publishing, 2005. – 114 p.

REFERENCES

1. On Accounting and Financial Reporting in Ukraine: Law of Ukraine of 16.07.99 p. №996 - XIV, as amended [electronic resource]. – Access: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=996-14/> (Ukr)

2. Bruhansky R. Development of methods of strategic management accounting in enterprises [electronic resource] / Ruslan Bruhansky // Accounting and Auditing. Scientific journal. - 2014. - №9. - S.27–31. – Access: <http://library.tneu.edu.ua/index.php/uk/component/content/article/43-resursy-biblioteky/pratsi-vykladachiv-tneu/b/382-2011-11-14-13-17-47>. (Ukr)
3. Manyaeva V.A. Development theory upravlencheskoho ucheta in Russia / V.A Manyaeva // International technologies. Series «Accounting, control and analysis»– 2011. Issue 3 (21). – S. 240–249. (Rus)
4. Moszkowska O.A. Conceptual bases of strategic management accounting // Actual problems of economy. – 2012. – №12 (138). – S151 – 157. (Ukr)
5. Bromwich M. The case for strategic management accounting: the role of accounting information for strategy in competitive markets // Accounting, Organisations and Society. 1990.
6. Ivanov V. V. Upravlencheskij uchët dlja jeffektivnogo menedzhmenta / V. V. Ivanov, O. K. Han. – Москва : INFRA–M, 2009. – 208 p.
7. CIMA Official terminology. 2005 Edition.– London: CIMA Publishing, 2005. – 114 p.

РЕФЕРАТ

Карлова І.О. Виникнення, формування та подальший розвиток стратегічного управлінського обліку як науки / І.О. Карлова, В.С. Хоменко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

В статті досліджено етапи розвитку та становлення стратегічного управлінського обліку як науки, виокремлено три точки зору щодо його сутності та уточнено поняття як системи управління певними об'єктами в процесі прийняття та оцінки управлінських рішень стратегічного характеру орієнтованих на забезпечення виживання підприємства в довгостроковій перспективі.

Об'єкт дослідження – стратегічний управлінський облік в системі стратегічного управління підприємством.

Метою роботи є дослідження розвитку та призначення стратегічного управлінського обліку як першого етапу в процесі розробки механізму побудови стратегічного управлінського обліку в системі ефективного стратегічного менеджменту на вітчизняних підприємствах.

В статті, проаналізувавши наукові праці вітчизняних та закордонних авторів стверджується, що у науковців не має єдиної думки щодо сутності поняття «стратегічний управлінський облік», мети, принципів та методичного механізму його організації та ведення на вітчизняних підприємствах. Необхідне подальше дослідження щодо уточнення його теоретичних основ на базі світового досвіду облікової та управлінської практики, досягнення вітчизняних вчених, а також специфіки і реального стану функціонування суб'єктів господарювання.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ОБЛІК, БУХГАЛТЕРСЬКИЙ ОБЛІК, МЕНЕДЖМЕНТ, УПРАВЛІНСЬКИЙ ОБЛІК, СТРАТЕГІЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ, УПРАВЛІНСЬКИЙ СТРАТЕГІЧНИЙ ОБЛІК, СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ, СТРАТЕГІЧНА ЗВІТНІСТЬ.

ABSTRACT

Karlova I.A., Khomenko V.S. Origin, formation and further development strategic management accounting as science. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

In the article the stages of development and formation of strategic management accounting as a science, singled out three of his views on the nature and a concept of a system of specific objects in decision-making and evaluation of strategic nature focused on the survival of the enterprise in the long run.

The object of study – strategic management accounting system of strategic management.

The aim is to study the development and strategic management accounting designation as the first stage in the development of the mechanism of construction of strategic management accounting system effective strategic management in domestic enterprises.

In an article analyzing the scientific work of domestic and foreign authors claimed that scientists no consensus on the nature of the concept of "strategic management accounting," the purpose, principles and methodical mechanism of its organization and management in domestic enterprises. Further research is needed to clarify its theoretical foundations based on international experience in accounting and management practices, achievements of domestic scientists and specificity and the actual state of functioning entities.

KEYWORDS: BOOKKEEPING, ACCOUNTING, MANAGEMENT, MANAGERIAL ACCOUNTING, STRATEGIC MANAGEMENT, MANAGEMENT STRATEGIC ACCOUNTING, CONTROL, REPORTING STRATEGIC.

РЕФЕРАТ

Карлова И.А. Возникновение, формирование и дальнейшее развитие стратегического управленческого учета как науки / И.А. Карлова, В.С. Хоменко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье исследованы этапы развития и становления стратегического управленческого учета как науки, выделены три точки зрения касающиеся его сущности, уточнено понятие как системы управления определенными объектами в процессе принятия и оценки управленческих решений стратегического характера ориентированных на обеспечение выживания предприятия в долгосрочной перспективе.

Объект исследования – стратегический управленческий учет в системе стратегического управления предприятием.

Целью работы является исследование развития и назначения стратегического управленческого учета как первого этапа в процессе разработки механизма построения стратегического управленческого учета в системе эффективного стратегического менеджмента на отечественных предприятиях.

В статье, проанализировав научные труды отечественных и зарубежных авторов говорится, что у ученых нет единого мнения относительно сущности понятия «стратегический управленческий учет», цели, принципов и методического механизма его организации и ведения на отечественных предприятиях. Необходимо дальнейшее исследование по уточнению его теоретических основ на базе мирового опыта учетной и управленческой практики, достижения отечественных ученых, а также специфики и реального состояния функционирования субъектов хозяйствования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: УЧЕТ, БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ, МЕНЕДЖМЕНТ, УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ УЧЕТ, СТРАТЕГИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ, УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ УЧЕТ, СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ, СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ОТЧЕТНОСТЬ.

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. Михайла Омеляновича-Павленка 1, к.424.

Хоменко Вікторія Сергіївна, Національний транспортний університет, студентка кафедри фінансів, обліку та аудиту, e-mail: homenko_viktoria@rambler.ru, тел. +380984802951, Україна, 01010, м. Київ, вул. вул. Михайла Омеляновича-Павленка 1.

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, Michael Omelyanovich-Pavlenka str.1, of. 424.

Khomenko Victoriy S., National Transport University, student of the department of finance, accounting and auditing, e-mail: homenko_viktoria@rambler.ru, tel. +380984802951, Ukraine, 01010, Kyiv, Michael Omelyanovich-Pavlenka str.1.

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. Михаила Омеляновича-Павленка 1, к.424.

Хоменко Виктория Сергеевна, Национальный транспортный университет, студентка кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: homenko_viktoria@rambler.ru, тел. +380984802951, Украина, 01010, м. Київ, ул. Михаила Омеляновича-Павленка 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Воркут Т.А., доктор технічних наук, Національний технологічний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Vorkut T.A., Ph.D., Engineering (Dr), National Transport University, professor, professor of the department of logistics and transport law, Kyiv, Ukraine.

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

УДК 65.012.8:339.9

UDC 65.012.8:339.9

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЇ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО ПРОСТОРУ

Козак Л.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

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

Лудченко Я.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF THE NATIONAL MARKET OF TRANSPORT SERVICES IN THE CONTEXT OF INTEGRATION IN THE EUROPEAN ECONOMIC SPACE

Kozak L.S., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

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

Ludchenko Y.O., Ph. D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В КОНТЕКСТЕ ИНТЕГРАЦИИ В ЕВРОПЕЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

Козак Л.С., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

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

Лудченко Я.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Однією з основних передумов стабільного розвитку країн світової спільноти є постійне розширення їх господарських зв'язків. Серед останніх важливе місце займають міжнародні торговельні відносини, які зорієнтовані на задоволення потреб країн-партнерів у сировині, паливі, машинах, устаткуванні, новітніх матеріалах і технологіях, товарах широкого вжитку тощо. Вагомою складовою міжнародних торговельних відносин, що останнім часом набуває все більшого значення, виступає світовий ринок послуг. Це зумовлено, по-перше, бурхливим розвитком сфери послуг у розвинених країнах світу, де частка сфери послуг у ВВП сягає 70 % і більше. По-друге, прискорене зростання міжнародної торгівлі послугами спонукала інтенсифікація інтеграційних та глобалізаційних процесів у світовому господарстві. По-третє, необхідно відмітити надзвичайно широку диверсифікацію послуг на міжнародному рівні, які все більше впливають на розвиток всіх галузей і сфер національного та світового господарства. Наслідком зазначених чинників стало стрімке зростання темпів торгівлі послугами на світовому ринку. Зараз на них припадає більше п'ятої частини світових експортно-імпортних операцій. Все це викликає не тільки науковий і практичний інтерес до проблем розвитку світового ринку послуг, але передбачає розв'язання питань з раціонального використання його переваг країнами світу.

Україна активно включається у світові суспільно-економічні процеси: приєдналася до Світової організації торгівлі, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі. Транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці. Транспортний сектор відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення.

Перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, набуття асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає розвитку транспорту на якісно новій основі. Сьогодні транспортний сектор економіки України у цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічна база та практичні аспекти транспортного забезпечення комплексного розвитку національної економіки знайшли відображення у працях зарубіжних і вітчизняних вчених, а саме: Л. Абалкіна, О. Амоші, І. Ансоффа, О. Бакаєва, М. Бутка, А. Вебера, Є. Сича, М. Фашевського та ін. Такі вчені, як В. Бабич, О. Дейнека, Г. Ейтутіс, В. Гурнак, В. Шинкаренко, А. Гриньов, Д. Горелов, Л. Миротін, Ю. Пашенко, В. Персіанов та інші, в своїх роботах досліджували широкий спектр проблем, пов'язаних із забезпеченням ефективного функціонування та взаємодії різних видів транспорту, формуванням міжнародних транспортних коридорів, удосконаленням транспортної інфраструктури й організації міжнародних перевезень.

Постановка завдання. Основними цілями статті є: дослідження особливостей розвитку національного ринку транспортних послуг; з'ясування основних завдань щодо розвитку транспортної інфраструктури та забезпечення оновлення рухомого складу; обґрунтування концептуальних засад створення ефективної системи вантажного транспорту; формування дієвої моделі взаємодії України з ЄС у транспортній сфері.

Виклад основного матеріалу дослідження. Світовий ринок послуг як категорія міжнародної економіки функціонує відповідно до основних законів ринкового господарства, а саме: закону вартості, закону попиту та пропозиції, закону зростання продуктивності праці, закону нагромадження, закону пропорційного розвитку. Закономірності розвитку сфери послуг слід вбачати в поступовому залученні окремих країн до світового ринку послуг, переплетенні їх економічних інтересів у цій галузі, розвитку національних ринків послуг, що проявляється у зростанні обсягів надання послуг. На світовому ринку послуг домінують США, Велика Британія, Франція, Німеччина, Японія, Бельгія, Нідерланди, Італія, на які припадає 2/3 світового експорту послуг і більше 50 % імпорту [1]. До особливостей світового ринку послуг слід віднести такі: системність розвитку, яка означає, що ринок послуг розглядається як цілісна система з багатьма складовими, пов'язаними між собою; чутливість до ринкових змін, причиною якої є постійні коливання в попиті та пропозиції послуг на ринку; висока швидкість обороту капіталу, пов'язана з коротшим виробничим циклом в сфері послуг; постійне зростання асортименту послуг.

Розвиток сфери послуг у сучасних умовах має деякі особливості, а саме:

1. Міжнародна торгівля послугами не є винятковою прерогативою промислово розвинених країн. У ряді країн, що розвиваються, послуги також складають значну частину їхнього експорту. Тому для оцінки участі країни у світовій торгівлі послугами доцільно також використовувати показник її частки у світовій торгівлі, що, як правило, має максимальне значення у промислово розвинених країнах.

2. Спеціалізація країни на тих чи інших видах послуг залежить від рівня економічного розвитку. Так, у розвинених країнах перевага надається фінансовим, телекомунікаційним, інформаційним і більшості галузей ділових послуг, а для країн, що розвиваються, характерною є спеціалізація на транспортних, туристичних і фінансових послугах.

3. Розвиток торгівлі послугами сприяє наданню супутніх послуг. Як правило, країни, що надають портові послуги, спеціалізуються і на судноремонті; країни-виробники комп'ютерів поставляють на світовий ринок комп'ютерні послуги; у країнах-експортерах нафти переважає фрахт з обслуговуванням нафтоперевезень.

Міжнародна торгівля товарами і міжнародна торгівля послугами тісно пов'язані між собою. При постачанні за кордон товарів надається все більше послуг, починаючи з аналізу ринків і закінчуючи транспортуванням товарів. Міжнародна статистика надає обмежені відомості про структуру світової торгівлі послугами. Міжнародний валютний фонд ділить цю торгівлю на чотири види – фрахт, інші транспортні послуги, туризм та інші послуги, питома вага яких складає близько 50 %. Особливості транспортних послуг полягають у такому: транспорт не виробляє нових товарів, але завдяки їх переміщенню забезпечується подовження процесу виробництва і обігу; створення транспортних послуг співпадає в часі з їх споживанням; транспорт займає важливе місце в міжнародному товарному обігу; він є необхідною умовою міжнародного поділу праці, зовнішньої торгівлі, економічних зв'язків між країнами; транспортні послуги залежать від факторів розвитку ринкової економіки [2].

Автомобільний транспорт можна охарактеризувати як мобільний, швидкісний, здатний забезпечити високу збережність вантажу, проте, цей вид транспорту є досить дорогим. Серед особливостей морського транспорту слід виділити наступні: невисока вартість перевезень у порівнянні з іншими видами транспорту; можливість зміни маршруту; здатність перевозити великі партії вантажів; невелика швидкість перевезень; сезонність перевезень в північних регіонах. Річковому транспорту властиві такі риси: невисока вартість перевезень; здатність перевозити великі

партії вантажів; можливість використання в районах, де інші види транспорту не розвинені; необхідність в побудові гідротехнічних споруд. Особливості залізничного транспорту: відносно недорогий, не залежить від кліматичних умов, здатний перевозити найрізноманітніші вантажі, високі витрати на побудову залізниць. Повітряний транспорт має наступні характеристики: висока швидкість доставки та збережність вантажу, можливість перевезення у віддалені регіони, скорочення шляху. Трубопровідний транспорт має такі властивості, як забезпечення безперервності транспортування, практичне виключення ситуації втрати вантажу, незалежність від оточуючого середовища.

Варто зауважити, що у системі морського торгового судноплавства зародилися й одержали розвиток основні правові інститути й організаційні форми міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Система економічних і правових відносин між учасниками процесу перевезення на інших видах транспорту розвивалася під впливом міжнародної практики морського торговельного судноплавства. У міжнародному судноплавстві склалися дві форми організації перевезень: лінійна (регулярна) і трампова (нерегулярна). Міжнародне лінійне судноплавство організовується морськими перевізниками на стійких географічних напрямках міжнародної торгівлі. Основним документом при оформленні перевезення вантажу в міжнародному лінійному судноплавстві є коносамент. Існує декілька видів коносаментів: коносамент на пред'явника, що надає право кожному, хто є його власником, розпоряджатися товаром; іменний коносамент, що виписується на конкретного одержувача товару; ордерний коносамент, відповідно до якого перевізник повинний доставити товар за вказівкою визначеної сторони. Розрізняють також бортовий коносамент, що оформляється на вантаж, який завантажуються на борт судна, і коносамент на вантаж, прийнятий до відправлення, що застосовується у випадку, якщо товар зданий на склад для наступного відвантаження. Іноді застосовується наскрізний коносамент – документ, на основі якого вантажі транспортуються з порту навантаження в порт призначення двома і більше судноплавними лініями, що діють відповідно до угоди. Основною міжнародною угодою, що визначає взаємовідносини учасників договору морського перевезення і правовий статус коносаментів, є Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (1924 р.), особлива увага в якій приділена питанню про відповідальність морського перевізника за вантаж. Морські перевезення пасажирів і багажу регулюються Афінською конвенцією про морські перевезення пасажирів, їхнього багажу, транспортних засобів і ручного багажу, а також Міжнародною морською організацією.

На частку міжнародного повітряного транспорту, за даними Міжнародної організації цивільної авіації, припадає більше 54 % від загального обсягу всіх регулярних авіаційних перевезень у світі. Міжнародним польотом вважається політ, при якому повітряне судно перетинає державні кордони двох країн. Міжнародним повітряним перевезенням вважається перевезення, здійснюване на повітряних судах, при якому місце відправлення і місце призначення незалежно від того, чи було перевантаження або перерва в перевезенні, розташовані на території двох держав або на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави. Польоти на міжнародних повітряних лініях за формою їх виконання можна класифікувати на регулярні та нерегулярні. Польоти над своєю територією здійснюються відповідно до національних законів і прав, польоти над чужою територією і відкритим морем – відповідно до двосторонніх і багатосторонніх угод між зацікавленими державами. Регулюванням повітряних перевезень займаються різноманітні міжнародні організації. Основним міжнародним органом, що здійснює багатостороннє регулювання світового повітряного транспорту на міждержавному рівні, є Міжнародна організація цивільної авіації.

Сучасний стан розвитку транспортної галузі України характеризується такими факторами: використання переваг вигідного транспортно-географічного положення; переважання автомобільного транспорту у перевезенні пасажирів; переважання автомобільного транспорту (44 %), залізничного (39 %) та трубопровідного (12 %) у перевезенні вантажів. За обсягами пасажирських перевезень і протяжністю шляхів провідна роль у транспортному сполученні України належить автомобільному транспорту, який завдяки переважно рівнинному характеру рельєфу країни розвивався досить рівномірно по всій її території з дещо щільнішою мережею автошляхів на заході та південному сході. Основними центрами автомобільного сполучення є Київ, Харків, Дніпро, Запоріжжя та Полтава. Передбачається, що значення автомобільного транспорту зростатиме в зв'язку з інтеграцією України у високорозвинену європейську автомобільну комунікаційну мережу, що передбачає будівництво в країні першокласних автострад. Значну роль відіграватиме Україна і в перспективній мережі стратегічних транспортних коридорів Центральної та Східної Європи, що розробляються експертами ЄС з метою створення прямого та швидкісного сполучення між європейськими центрами з найбільшою концентрацією населення та виробництва.

У цілому транспортна мережа України складається з транспортних магістралей і вузлів, що зумовлює її лінійно-вузловий характер. Транспортний вузол – це місце перехрещення трьох і більше ліній та потоків одного або кількох видів транспорту. Розрізняють спеціалізовані та інтегральні транспортні вузли. Спеціалізовані транспортні вузли є осередками одного виду транспорту (Умань – великий спеціалізований автомобільний транспортний вузол, Сміла – залізничний). Інтегральні транспортні вузли поєднують 2–4 види транспорту. Місто Київ – це єдиний інтегральний автомобільно-авіаційно-залізнично-річковий транспортний вузол. Основними транспортними вузлами також є автомобільно-залізнично-авіаційні (Львів, Харків, Дніпро); залізнично-авіаційно-морський (Одеса); автомобільно-залізничні (Коростень, Миколаїв, Запоріжжя, Полтава, Суми, Тернопіль, Ковель, Черкаси, Кременчук, Мукачеве, Стрий). Серед транспортних магістралей особливе значення мають транспортні полімагістралі, які поєднують лінії та потоки двох (бітранспортні) та рідше трьох (тритранспортні) видів транспорту.

Україна володіє розвинутою транспортною інфраструктурою. За довжиною мережі залізниць Україна посідає друге місце у Європі (21,7 тис. кілометрів залізниць). Вигідне географічне положення України обумовлює проходження Пан'європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9; коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридора Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА). У загальній структурі експорту послуг транспортні послуги становлять майже 70 %, у структурі імпорту – близько 20 %, завдяки чому транспорт України демонструє позитивне сальдо зовнішньої торгівлі послугами.

У січні – вересні 2016 р. вантажооборот підприємств транспорту становив 234,2 млрд ткм, або 101,0 % від обсягу січня – вересня 2015 р. (рис. 1). Підприємствами транспорту перевезено 453,8 млн т вантажів, що становить 103,6 % від обсягів січня – вересня 2015 р. (табл. 1) [3].

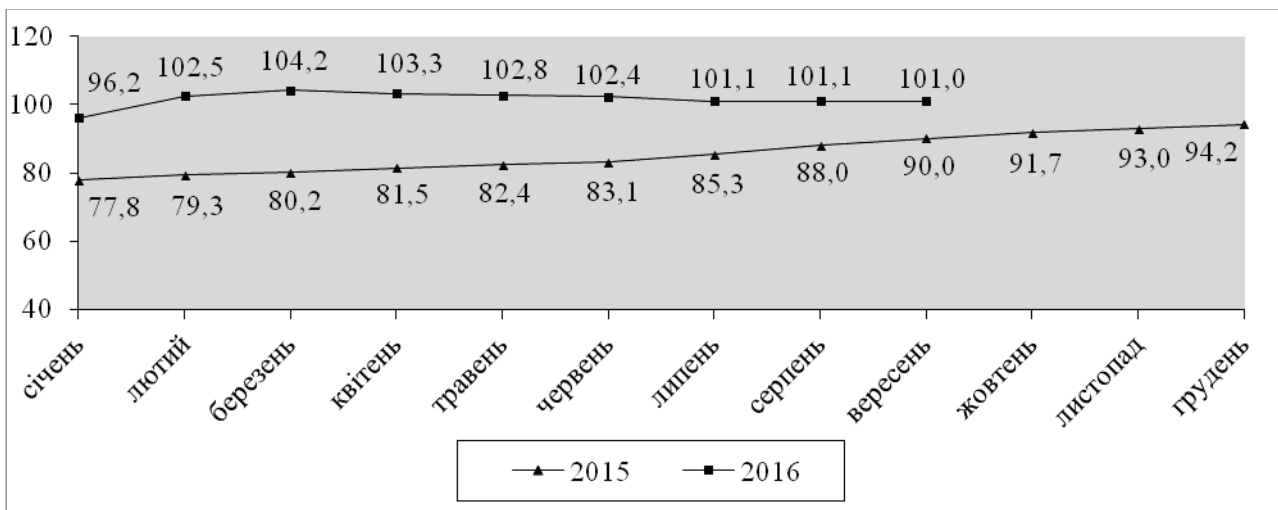


Рисунок 1 – Вантажооборот підприємств транспорту
(у % до відповідного періоду попереднього року, наростаючим підсумком)

Таблиця 1 – Вантажні перевезення підприємств транспорту у січні – вересні 2016 р.

Види транспорту	Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн ткм	у % до січня – вересня 2015 р.	млн т	у % до січня – вересня 2015 р.
Транспорт	234156,9	101,0	453,8	103,6
залізничний	136212,7	94,7	252,9	98,6
автомобільний	27380,5	109,0	122,6	114,8
водний	2931,3	71,9	4,8	100,6
трубопровідний	67477,6	115,2	73,4	104,9
авіаційний	154,8	102,4	0,05	108,1

У січні – вересні 2016 р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 214,1 млн т вантажів, що на 0,4 % менше, ніж у січні – вересні 2015 р. Перевезення брухту чорних металів знизилася на 22,3 %, будівельних матеріалів – на 15,5 %, лісових вантажів – на 12,7 %, залізної та марганцевої руди – на 7,9 %, кам'яного вугілля – на 2,0 %. Разом із цим

перевезення хімічних і мінеральних добрив збільшилось на 0,4 %, цементу – на 8,4 %, зерна та продуктів перемелу – на 9,3 %, чорних металів – на 10,0 %, коксу – на 10,8 %, нафти і нафтопродуктів – на 18,4 %. У загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 49,2 %. Порівняно із січнем – вереснем 2015 р. обсяги закордонних перевезень вантажів зменшилися на 1,4 %. У січні – вересні 2016 р. збільшились обсяги перекачки вантажів трубопровідним транспортом. Так, перекачка аміаку, яка складалася тільки з транзиту, зросла на 7,8 %, газу – на 9,4 %. Разом із цим перекачка нафти скоротилася на 14,6 % [4].

У 2015 р. вантажооборот підприємств, що експлуатували автомобільний транспорт (власний або орендований), становив 39,0 млрд ткм, з нього у міжнародному сполученні – 8,6 млрд ткм. Підприємствами, що експлуатували автомобільний транспорт, перевезено 1,0 млрд т вантажів, що становить 90,7 % від обсягів 2014 р. Інформацію про пробіг автомобільного транспорту та витрати пального на експлуатацію автомобілів подано відповідно у табл. 2 і табл. 3.

Таблиця 2 – Пробіг автомобільного транспорту у 2015 р. (млн км)

Види пального	Вантажні автомобілі	Пасажи́рські автобуси	Пасажи́рські легкові автомобілі	Спеціальні автомобілі	
				легкові	нелегкові
Загальний пробіг – усього	5380,1	1872,9	3852,2	523,0	686,5
у тому числі виконаний на					
бензині	883,4	221,1	2925,4	418,7	245,4
дизельному паливі	3868,1	1416,4	626,2	74,8	356,3
зрідженому нафтовому газі	374,6	48,7	264,5	26,1	51,7
стисненому природному газі	251,2	186,7	36,1	3,4	33,1
газодизельних автомобілях	2,8	–	–	–	0,01

Таблиця 3 – Витрати пального на експлуатацію автомобілів у 2015 р.

Види автомобільного транспорту	Бензин, млн л	Дизельне паливо, млн л	Газ зріджений, млн л	Газ стиснений, млн м ³
Усього	675,0	1816,1	162,1	119,4
вантажні автомобілі	191,2	1345,9	95,1	61,0
пасажи́рські автобуси	52,1	257,8	12,6	43,0
пасажи́рські легкові автомобілі	310,8	58,4	32,9	4,6
спеціальні автомобілі легкові	44,5	8,4	3,6	0,5
спеціальні автомобілі нелегкові	76,4	145,6	17,9	10,3

Слід зазначити, що у січні – вересні 2016 р. усіма видами транспорту виконано пасажирооборот в обсязі 76,4 млрд пас.км, що становить 104,6 % від обсягу січня – вересня 2015 р. (рис. 2).

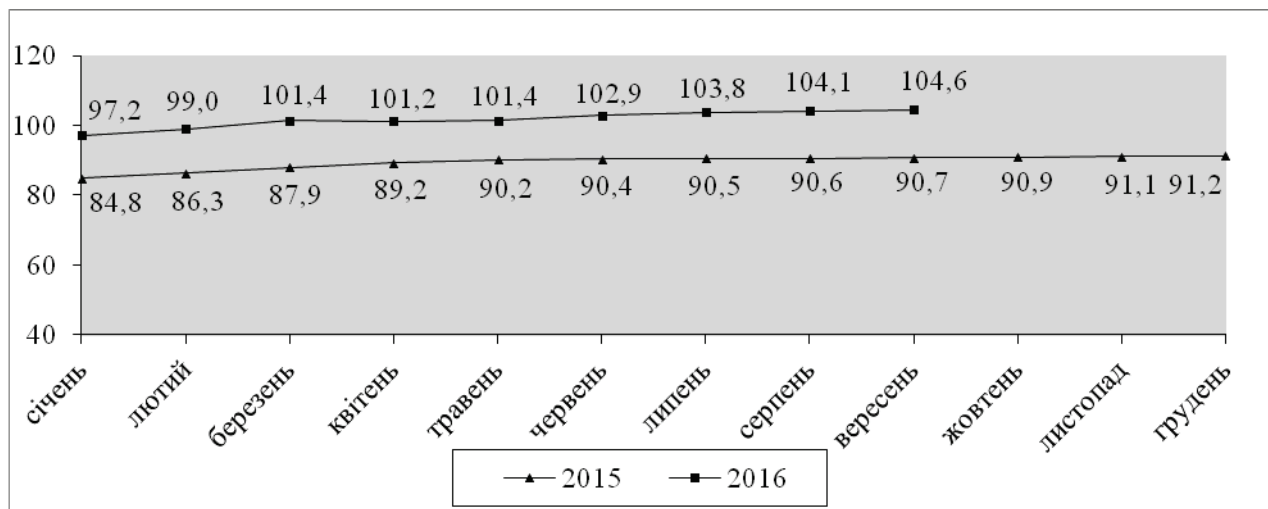


Рисунок 2 – Пасажирооборот підприємств транспорту (у % до відповідного періоду попереднього року, наростаючим підсумком)

Послугами пасажирського транспорту скористалися 3609,7 млн пасажирів, або 93,7 % від обсягу січня – вересня 2015 р. (табл. 4).

Таблиця 4 – Пасажирські перевезення підприємств транспорту у січні – вересні 2016 р.

Види транспорту	Пасажирооборот		Перевезено пасажирів	
	млн пас.км	у % до січня – вересня 2015 р.	млн	у % до січня – вересня 2015 р.
Транспорт	76425,5	104,6	3609,7	93,7
залізничний	28068,3	105,0	296,7	99,9
автомобільний	25684,4	98,3	1506,3	88,5
водний	25,7	145,7	0,4	79,1
авіаційний	11370,2	130,7	6,2	126,6
трамвайний	3027,4	97,6	525,3	97,3
тролейбусний	4346,5	97,5	765,7	96,7
метрополітенівський	3903,0	98,8	509,1	98,6

Спостерігається відставання в розвитку транспортної мережі, перш за все в розвитку автомобільних доріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Протягом останніх двадцяти років їх протяжність практично не збільшувалася, у той час як за цей самий період в Європі швидкими темпами будувались автомагістралі. У результаті щільність автомобільних доріг в Україні у 5,9 раза менше, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,65 кілометра доріг на 1 кв. кілометр площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. кілометрів, у Німеччині – 10,9 тис. кілометрів, у Франції – 7,1 тис. кілометрів, а рівень фінансування одного кілометра автодоріг в Україні відповідно у 5,5–6 разів менший, ніж у зазначених країнах. Незадовільним є транспортно-експлуатаційний стан автодоріг: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % – за міцністю. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах [5].

Незадовільний стан національної інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі пояснюється низьким рівнем тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних засобів внаслідок зниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу. Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам.

Залишається низьким рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури, транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції. Масова автомобілізація населення стає альтернативою громадському транспорту, що створює новий стиль життя та забезпечує мобільність населення. Кількість легкових автомобілів у приватній власності в Україні стрімко збільшилася. Це призводить до заторів у містах, підвищення екологічного навантаження та значних енергетичних витрат, адже транспорт є найбільшим споживачем світлих нафтопродуктів.

Одночасно погіршуються соціальні стандарти якості пасажирських перевезень за такими показниками, як наповненість транспортного засобу, забезпечення міським електротранспортом та автобусами великої місткості, регулярність руху. Понад 15 років експлуатуються 92 % трамваїв, 78 % вагонів метро, 63 % тролейбусів, понад 25 років – 58,9 % пасажирських залізничних вагонів. Підприємства громадського пасажирського транспорту характеризуються збитковістю внаслідок низького рівня тарифів, недостатньої компенсації з бюджету витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів; неефективності системи збору виручки від міських та приміських перевезень на пасажирському транспорті загального користування. Більша частина інвестицій у транспортний сектор здійснюється за рахунок власних коштів підприємств транспорту та кредитів банків. Водночас розвиток транспортної інфраструктури у країнах ЄС є однією з найбільших статей бюджетних витрат.

Транспорт створює значне техногенне навантаження на довкілля, є джерелом викидів третини шкідливих речовин в Україні. Найбільше це стосується автомобільного транспорту в містах, де його частка у викидах шкідливих речовин досягає 90 %. Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. За даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), відносні показники рівня безпеки польотів в Україні значно гірші від середніх загальносвітових показників. Для підвищення ефективності транспортної системи необхідна програма комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка передбачатиме комплекс заходів з нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та небюджетних джерел інвестування.

Серед принципів транспортної політики варто виділити такі:

1. Соціальні принципи:

- сприяння соціально-економічному розвитку регіонів;
- забезпечення свободи мобільності людей (у тому числі з обмеженими фізичними можливостями) та у виборі виду транспорту на основі раціональної цінової політики, яка відображає економічну вартість транспорту;
- створення умов для надання транспортних послуг, які є безпечними і доступними для всіх верств населення;
- узгодження планування розбудови об'єктів транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, довгостроковими планами використання земельних ресурсів і розміщення продуктивних сил;
- зміцнення партнерських відносин між центральними і місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, транспортними підприємствами, профспілками та громадськими організаціями в процесі реалізації транспортної стратегії.

2. Економічні принципи:

- забезпечення сприятливої ділової кон'юнктури для всіх фізичних і юридичних осіб, які діють на ринку транспортних послуг, незалежно від форми власності, формування однорідного конкурентного середовища між видами транспорту і в межах кожного виду;
- забезпечення випереджаючого розвитку транспортної інфраструктури;
- необхідності проведення жорсткої антимонопольної політики, а за наявності конкуренції – введення вільного ціноутворення;
- залучення інвестицій і заохочення участі приватного сектора на засадах справедливості, прозорості та стабільності;
- прозорості регулювання транспортної системи;
- використання ресурсів транспорту відповідно до ринкового попиту.

3. Фінансові принципи:

- концентрації фінансових ресурсів на основі визначення пріоритетів відповідно до сформульованих цілей і вимог до економічної ефективності їх використання;
- функціонування транспортних підприємств на засадах самоокупності;
- спільного фінансування транспортної інфраструктури через загальне оподаткування або через призначені для користувача платежі;
- фінансування інвестиційних проектів на основі доходу або потоку прибутків від реалізації проекту;
- компенсації витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів на маршрутах соціального значення для того, щоб транспорт міг повноцінно працювати у майбутньому.

4. Екологічні принципи:

- пріоритетності вимог екологічної безпеки, обов'язковості додержання екологічних стандартів і нормативів у транспортній діяльності;
- запобігання забрудненню довкілля та негативному впливу на людське здоров'я внаслідок інтенсивного розвитку автомобільного транспорту;
- введення в дію економічного механізму природокористування та природоохоронної діяльності на основі принципу «забруднювач платить»;
- прийняття та виконання міжнародного законодавства щодо перевезення небезпечних вантажів та запровадження системи навчання суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;
- стимулювання пріоритетного розвитку енергозберігаючих й екологічно безпечних видів транспорту та інтермодальних технологій.

Нині Україна потребує невідкладної комплексної розбудови транспортної мережі, насамперед міжнародних транспортних коридорів, мережі швидкісних автомобільних доріг, залізниць та аеропортів. Складність проблеми полягає в тому, що об'єкти транспортної інфраструктури перебувають у державній власності, потребують значних інвестицій та великою мірою залежать від фінансування з державного та місцевого бюджетів. Враховуючи недостатність фінансових засобів бюджету, необхідна взаємодія державного та приватного секторів і нові форми фінансування. Важливим питанням є резервування земель для будівництва та розвитку об'єктів транспортної інфраструктури, підготовка відповідної нормативно-правової бази.

Основними завданнями щодо розвитку транспортної інфраструктури є такі:

- збільшення пропускної спроможності транспортної мережі;
- впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, передусім денних;
- розвиток мережі автомобільних доріг, насамперед швидкісних та обходів населених пунктів;
- розвиток пропускної спроможності морських портів;
- розвиток транспортних вузлів та залізничних, автомобільних підходів до морських портів;
- розвиток мережі прикордонних пунктів пропуску;
- розвиток аеропортової мережі;
- розвиток державної системи використання повітряного простору України;
- створення мережі логістичних центрів та «сухих портів»;
- удосконалення мережі інформаційно-комунікаційних технологій транспорту.

Прискорене оновлення рухомого складу є одним з найважливіших напрямів модернізації транспорту. Це дасть змогу суттєво покращити обслуговування економіки та населення, підвищити конкурентоспроможність національних перевізників на світових ринках перевезень, забезпечить повною мірою безпеку перевезень та охорону довкілля. Оновлення рухомого складу має здійснюватися за рахунок транспортних компаній, за винятком соціально значущих пасажирських перевезень, що мають фінансуватися з бюджетів усіх рівнів.

Основними завданнями щодо забезпечення оновлення рухомого складу є:

- прискорене та збалансоване впровадження сучасних європейських стандартів безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного транспорту;
- формування раціональної структури парку рухомого складу за потужністю, вантажністю, пасажиромісткістю, спеціалізацією, видами палива тощо відповідно до поточної структури транспортного попиту;
- розвиток і модернізація в містах комунального пасажирського транспорту та забезпечення необхідною кількістю рухомого складу та автобусів для міжміських і міжнародних перевезень;
- оновлення та модернізація залізничного рухомого складу з метою збільшення його строку служби, підвищення безпеки та швидкості руху.

Створення стабільної економічно ефективної системи вантажного транспорту та логістики є засобом підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, оптимального використання ресурсів в економіці країни. Товари повинні перевозитися вільно, швидко, надійно та ефективно, з найменшим впливом на довкілля та інших користувачів транспорту. Для цього слід діяти за такими напрямками:

1) розвиток ринку послуг вантажного транспорту шляхом:

- розроблення технічних й організаційних заходів, спрямованих на забезпечення гарантованого збереження вантажів, що перевозяться;
- удосконалення нормативної бази (транспортного, митного, податкового законодавства), контролю навантажувально-розвантажувальних операцій і запровадження відповідальності за діяльність вантажовласників і експедиторів;
- забезпечення прав і захисту перевізників, створення ефективної системи допуску перевізників і транспортних засобів до надання послуг з перевезення вантажів, включаючи питання тарифів і фінансового навантаження для суб'єктів малого та середнього бізнесу, спрощення процедур отримання віз;
- удосконалення порядку застосування штрафних санкцій за порушення вимог законодавства під час перевезення територією України вантажів іноземними перевізниками;
- забезпечення пільгового оподаткування операцій з надання послуг, пов'язаних з переміщенням вантажів транзитом через територію України;

- впровадження новітніх інформаційно-комунікаційних технологій на базі GPS;
- посилення взаємодії видів транспорту шляхом розвитку мультимодальних перевезень і міжнародних транспортних коридорів;
- розвитку транспортно-експедиторської діяльності;
- удосконалення механізмів сертифікації та ліцензування операторів вантажного транспорту;
- збільшення до рівня світових досягнень швидкості переміщення товарів та ритмічності їх доставки, скорочення часу обробки партій товарів у портах та часу перетину державного кордону;
- забезпечення експлуатаційної сумісності залізничних мереж і виділення маршрутів для вантажних перевезень;
- створення національних транспортних компаній, здатних конкурувати зі світовими;
- впровадження стандартних комерційних вантажних і транспортних документів міжнародного зразка, уніфікація процедур, правил і вимог до перевізників;

2) створення сприятливих технічних, правових, організаційних і фінансово-економічних умов розвитку інтермодальних перевезень, справедливих ринкових умов конкуренції між видами транспорту, гарантування якості інтермодальних перевезень, їх привабливості та доступності для транспортних операторів завдяки:

- утвердженню нормативно-правових основ функціонування інтермодального транспорту;
- ідентифікації стратегічної мережі інтермодальних перевантажувальних пунктів і коридорів, визначення інтермодальних контейнерних і контрейлерних маршрутів у рамках міжнародних транспортних коридорів;
- маркетингу інтермодальних транспортних послуг;
- введенню «єдиного вікна» для інтермодального транспорту, єдиного транспортного документа для всіх перевізників вантажів;
- залученню інвестицій у нові стандарти інтермодального обладнання;
- удосконаленню тарифно-цінового регулювання та фіскальної політики для стимулювання розвитку транзитних контейнерних перевезень, запровадженню оптимальних тарифів з дотриманням умов вигідності перевезень для автомобільного та залізничного транспорту;
- розробленню технологій взаємодії всіх учасників перевезення;
- створенню інституту операторів інтер/мультимодальних перевезень;
- визначенню і реалізації пріоритетних проектів розвитку інфраструктури інтермодального транспорту на довгостроковий період, у тому числі створенню мережі сучасних високотехнологічних контейнерних терміналів і збільшенню пропускної спроможності існуючих терміналів;
- збільшенню рівня контейнеризації перевезень і номенклатури вантажів, що перевозяться в контейнерах;

3) розвиток логістики, транспортно-складської та інформаційної інфраструктури, впровадження концепцій і технологій управління ланцюгами поставок та інтеграція транспортних і виробничих процесів вимагає:

- удосконалення бази нормативно-правового регулювання, спрямованого на забезпечення рівних і сприятливих умов учасникам транспортно-логістичного ринку, функціонування логістичних центрів, використання електронних документів у сфері вантажного транспорту;
- налагодження ефективної взаємодії з приватним сектором і місцевими органами влади з метою визначення оптимальних місць розташування стратегічних логістичних центрів, що поєднують різні види транспорту, та їх створення;
- розбудови і модернізації транспортної, складської інфраструктури, вантажних терміналів;
- підтримки проектів державно-приватного партнерства, залучення інвестицій у розвиток логістичної інфраструктури та інноваційні технології;
- підвищення кадрового потенціалу у сфері логістики, впровадження ефективної системи сертифікації логістів;
- створення комплексних інформаційних систем управління, телематичних засобів навігації і моніторингу («інтелектуальних транспортних систем», систем контролю та ідентифікації вантажів і контейнерів, системи повідомлення про прибуття в портах тощо), інноваційних технологій переробки в інтермодальних терміналах, оснащення транспортних засобів супутниковими навігаційними системами, інтегрованими в єдину систему координатного управління;

4) забезпечення пріоритетного розвитку інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, їх функціонування на основі сучасних логістичних технологій, наскрізного тарифу,

швидкості доставки, збереження вантажів, інформаційної підтримки, відсутності адміністративних бар'єрів передбачає:

- розроблення та виконання програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні;
- залучення інвестицій для розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів (урядова фінансова підтримка інфраструктурних проектів, концесії тощо);
- моніторинг міжнародних вантажопотоків за напрямками міжнародних транспортних коридорів, підготовку пропозицій та техніко-економічного обґрунтування щодо розширення номенклатури та підвищення якості транспортно-перевантажувальних, експедиторських та інформаційних послуг під час перевезення вантажів;
- розроблення методичного забезпечення розвитку термінальної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів;
- збільшення пропускної спроможності вантажонапружених ділянок, розвиток залізничних під'їздів до портів, мережі терміналів, сортувальних станцій і перевантажувального устаткування;
- створення автоматизованої системи обліку транзитних вантажо- і пасажиропотоків за напрямками, впровадження сучасних інформаційних і комунікаційних технологій, облаштування волоконно-оптичних ліній зв'язку;
- підвищення встановленої швидкості руху поїздів на напрямках міжнародних транспортних коридорів;
- розроблення разом із сусідніми державами спільних технологій транзитних перевезень та наскрізних тарифів;
- розширення участі у міжнародних проектах щодо розбудови Центральної осі Пан'європейської транспортної мережі;
- удосконалення податкової та митної політики щодо перевезень на напрямках міжнародних транспортних коридорів.

Курс на європейську інтеграцію ставить принципово нові завдання щодо інтеграції транспортної системи України в Транс'європейську мережу (ТЄМ-Т), гармонізації законодавства та адаптації до європейських норм і стандартів. Україна розташована на напрямках Пан'європейських транспортних коридорів 3, 5, 7 та 9, уздовж яких згідно з рішенням Групи високого рівня Європейської Комісії формуються Пан'європейські транспортні осі [6]. Співробітництво між Україною та ЄС має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектора України, а також поступову гармонізацію чинних стандартів та політики до прийнятих у Європейському Союзі. Майбутня співпраця спрямовуватиметься на покращення руху товарів та пасажирів за рахунок усунення адміністративних, технічних та інших перешкод, а також шляхом розвитку інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, а також на вдосконалення порядку перетину кордону. Співробітництво сприятиме обміну інформацією та спільній діяльності як на регіональному рівні, зокрема з урахуванням прогресу, досягнутого в рамках різних регіональних транспортних домовленостей, так і на міжнародному рівні, включаючи багатосторонні транспортні організації та конвенції, ратифіковані сторонами, і такі, що перебувають у структурі різноманітних транспортних агентств Європейського Союзу.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС охоплює такі сфери [7]:

- співробітництво з метою розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей, визначених Групою високого рівня та впровадження на цих осях окремих відповідних горизонтальних заходів. Україна, зокрема, зосереджуватиметься на розвитку цих осей, базуючись, в першу чергу, на подальшій оцінці пріоритетів, визначених Групою високого рівня, та їх фінансуванні, в тому числі використовуючи удосконалений механізм державно-приватного партнерства. Ця діяльність підтримуватиметься посиленою співпрацею та моніторинговими структурами (рамками), включаючи створення належних структур підтримки;
- приєднання до відповідних міжнародних транспортних конвенцій та угод, включаючи процедури забезпечення чіткого впровадження та ефективного виконання міжнародних транспортних угод та конвенцій;
- гармонізація вітчизняного законодавства з європейським та адаптація транспортного законодавства ЄС (*acquis communautaire*);
- технічна та технологічна гармонізація відповідно до європейських стандартів;

- забезпечення експлуатаційної сумісності (інтероперабельності) транспортних мереж;
- удосконалення технології перетину кордону, подальший розвиток разом з ЄС спільних прикордонних пунктів пропуску;

- підтримка інтермодальності та співпраця у використанні космічних систем у рамках Угоди про співробітництво щодо цивільної глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) між Європейським Співтовариством, його державами-членами та Україною;

- укладання двосторонніх угод про транспортне сполучення (за видами транспорту) між Україною та державами – членами ЄС.

Важливими завданнями державної політики у сфері взаємодії з ЄС є [8]:

- техніко-технологічна модернізація інфраструктури прикордонних переходів;
- обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України;

- прискорений розвиток контейнерного сервісу;
- розвиток митних технологій, інформаційних систем та електронного документообігу, інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і митну обробку транзитних вантажів та формування багатофункціональної комплексної системи «Електронна митниця»;

- інтеграція в міжнародні митні бази даних, створення ефективної системи міждержавного обміну інформацією та контролю на прикордонних пунктах пропуску з повним переходом на безпаперове інформаційно-комунікаційне середовище;

- впровадження автоматизованих систем прискорення переходу залізничного рухомого складу з широкої на європейську колію;

- удосконалення системи збору та розповсюдження митної статистики, що дасть змогу створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів;

- забезпечення ефективної системи контролю вагових і габаритних параметрів автотранспортних засобів на прикордонних переходах.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.

Таким чином, політика посилення взаємодії України з ЄС передбачає уніфікацію норм і стандартів у транспортній сфері, а також гармонізацію законодавства України із законодавством ЄС, має здійснюватися за такими напрямками: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо), інтеграція у Європейський спільний авіаційний простір (ЕСАА), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної професії та ринків перевезень, політика конкурентоспроможності, державна допомога та фінансова гармонізація, безпека руху, технічні вимоги, статистика, екологічні та соціальні вимоги і змішані (комбіновані) перевезення.

Державна політика у сфері взаємодії з ЄС має бути спрямована на підвищення конкурентоспроможності українських перевізників і збільшення експорту транспортних послуг, ґрунтуватися на принципі недискримінації та реалізуватися в рамках торговельної і транспортної політики держави. Це дасть змогу створити сприятливі умови для українських експортерів транспортних послуг, удосконалення системи державного контролю в сегментах ринку міжнародних перевезень, у яких діє двостороння дозвільна система. Важливим завданням є усунення численних бар'єрів під час переміщення вантажів через кордон України, адаптація митних процедур ЄС шляхом удосконалення митного законодавства, спрощення процедур прикордонного і митного контролю, приведення умов роботи прикордонних пунктів пропуску у відповідність з європейськими нормами.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Інноваційна Україна 2020: національна доповідь / [Ю.М. Бажал, О.М. Бойко, І.О. Булкін та ін.; за заг. ред. В.М. Гейця та ін.]. – К.: НАН України, 2015. – 334 с.

2. Румянцев А.П. Світовий ринок послуг: Навчальний посібник / А.П. Румянцев, Ю.О. Коваленко. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 456 с.

3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

4. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>.

5. Офіційний сайт Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/>.

6. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mfa.gov.ua/>.
7. Інтеграція України в європейські правові, політичні та економічні системи: монографія / [В.А. Манжол, В.І. Муравйов, А.С. Філіпенко та ін.]; ред. Л.В. Губерський. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2007. – 320 с.
8. 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.

REFERENCES

1. Bazhal Yu.M., Boiko O.M., Bulkin I.O. and others, under the general editorship of Heiets V.M. and others. Innovatsiina Ukraina 2020: natsionalna dopovid [Innovative Ukraine 2020: national report]. Kyiv: NAN Ukrainy Publ., 2015. 334 p. (Ukr)
2. Rumiantsev A.P., Kovalenko Yu.O. Svitovyi rynek posluh [The global market of services]: study guide. Kyiv: Tsentr navchalnoi literatury Publ., 2006. 456 p. (Ukr)
3. Ofitsiyniy sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [The official site of the State Statistics Service of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (Ukr)
4. Ofitsiyniy sait Ministerstva ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy [The official site of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.me.gov.ua/>. (Ukr)
5. Ofitsiyniy sait Ministerstva finansiv Ukrainy [The official site of the Ministry of Finance of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.minfin.gov.ua/>. (Ukr)
6. Ofitsiyniy 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)
7. Manzhola V.A., Muraviov V.I., Filipenko A.S. and others, editor Huberskyi L.V. Intehratsiia Ukrainy v yevropeyski pravovi, politychni ta ekonomichni systemy [Ukraine's integration into European legal, political and economic systems]: monograph. Kyiv: VPTs «Kyivskiy universytet» Publ., 2007. 320 p. (Ukr)
8. Poruchnyk A.M., Chuzhykov V.I., Ilnytskyi D.O., Fedirko O.A., under the editorship of Chuzhykov V.I. Yevropeyska intehratsiina polityka [The European integration policy]: study guide. Kyiv: KNEU Publ., 2010. 452 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Перспективи розвитку національного ринку транспортних послуг у контексті інтеграції до європейського економічного простору / Л.С. Козак, О.В. Федорук, Я.О. Лудченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

У статті досліджено особливості розвитку національного ринку транспортних послуг; з'ясовано основні завдання щодо розвитку транспортної інфраструктури та забезпечення оновлення рухомого складу; обґрунтовано концептуальні засади створення ефективної системи вантажного транспорту; розглянуто моделі взаємодії України з ЄС у транспортній сфері.

Об'єкт дослідження – процес гарантування економічної безпеки в міжнародних відносинах.

Мета дослідження – підвищення ефективності механізму активізації розвитку національного ринку транспортних послуг у контексті інтеграції до європейського економічного простору.

Методи дослідження – абстрагування, аналіз і синтез, індукція та дедукція, системний підхід.

У сучасних умовах державна політика у сфері взаємодії з ЄС має бути спрямована на підвищення конкурентоспроможності українських перевізників і збільшення експорту транспортних послуг, ґрунтуватися на принципі недискримінації та реалізуватися в рамках торговельної і транспортної політики держави. Це дасть змогу створити сприятливі умови для українських експортерів транспортних послуг, удосконалення системи державного контролю в сегментах ринку міжнародних перевезень. Важливим завданням є усунення численних бар'єрів під час переміщення вантажів через кордон України, адаптація митних процедур ЄС шляхом удосконалення митного законодавства, спрощення процедур прикордонного і митного контролю, приведення умов роботи прикордонних пунктів пропуску у відповідність з європейськими нормами.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – удосконалення механізму гарантування економічної безпеки в міжнародних відносинах.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: НАЦІОНАЛЬНИЙ РИНОК ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ, ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ПРОСТІР, ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА, ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ЄВРОПЕЙСЬКА ІНТЕГРАЦІЯ, МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ.

ABSTRACT

Kozak L.S., Fedoruk O.V., Ludchenko J.A. Prospects for development of the national market of transport services in the context of integration in the European economic space. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

The article explores peculiarities of the national market of transport services; ascertains main tasks for the development of transport infrastructure and provision of an update of the rolling stock; substantiates conceptual bases of creation of an effective system of freight transport; considers models of cooperation between Ukraine and the EU in the transport sphere.

Object of the research – the process of economic security in international relations.

Purpose of the study – improving efficiency of the mechanism of activation of development of the national market of transport services in the context of integration in the European economic space.

Methods of research – method of abstracting, analysis and synthesis, induction and deduction, system approach.

Under modern conditions state policy in the sphere of interaction with the EU should aim at improving the competitiveness of Ukrainian carriers and increasing export of transport services, based on the principle of non-discrimination and to be realized within the framework of trade and transport government policy. This will allow creating favorable conditions for Ukrainian exporters of transport services, improving system of state control in segments of the market of international transportation. The important task is to eliminate the numerous barriers to moving loads across the border of Ukraine, the adaptation of EU customs procedures by improving customs legislation, the simplification of border and customs control procedures, bringing working conditions of border checkpoints in accordance with European norms.

Forecast assumptions about the object of study – improvement of the mechanism of ensuring economic security in international relations.

KEYWORDS: NATIONAL MARKET OF TRANSPORT SERVICES, EUROPEAN ECONOMIC SPACE, TRANSPORT INFRASTRUCTURE, TRANSIT POTENTIAL, EUROPEAN INTEGRATION, INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS.

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Перспективы развития национального рынка транспортных услуг в контексте интеграции в европейское экономическое пространство / Л.С. Козак, О.В. Федорук, Я.А. Лудченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье исследованы особенности развития национального рынка транспортных услуг; выяснены основные задачи по развитию транспортной инфраструктуры и обеспечению обновления подвижного состава; обоснованы концептуальные основы создания эффективной системы грузового транспорта; рассмотрены модели взаимодействия Украины с ЕС в транспортной сфере.

Объект исследования – процесс обеспечения экономической безопасности в международных отношениях.

Цель исследования – повышение эффективности механизма активизации развития национального рынка транспортных услуг в контексте интеграции в европейское экономическое пространство.

Методы исследования – абстрагирование, анализ и синтез, индукция и дедукция, системный подход.

В современных условиях государственная политика в сфере взаимодействия с ЕС должна быть направлена на повышение конкурентоспособности украинских перевозчиков и увеличение экспорта транспортных услуг, основываться на принципе недискриминации и реализоваться в рамках торговой и транспортной политики государства. Это позволит создать благоприятные условия для украинских экспортеров транспортных услуг, усовершенствования системы государственного контроля в

сегментах рынка международных перевозок. Важной задачей является устранение многочисленных барьеров при перемещении грузов через границу Украины, адаптация таможенных процедур ЕС путем усовершенствования таможенного законодательства, упрощение процедур пограничного и таможенного контроля, приведение условий работы пограничных пунктов пропуска в соответствие с европейскими нормами.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – усовершенствование механизма обеспечения экономической безопасности в международных отношениях.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: НАЦИОНАЛЬНЫЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ, ЕВРОПЕЙСКОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ЕВРОПЕЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ.

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.

Федорук Олеся Володимирівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

Лудченко Ярослав Олександрович, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права, системного аналізу і логістики, Україна, 01103, м. Київ, вул. Кіквідзе, 39.

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.

Fedoruk Olesia V., Ph.D., 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.

Ludchenko Jaroslav A., Ph.D., associated professor, National Transport University, associated professor department of the transport law, system analysis and logistic, Ukraine, 01103, Kyiv, Kikvidze str. 39.

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.

Федорук Олеся Владимировна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Экономика», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

Лудченко Ярослав Александрович, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права, системного анализа и логистики, Украина, 01103, г. Киев, ул. Киквидзе, 39.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», Київ, Україна.

Попова В.В., доктор економічних наук, професор, Національна академія статистики, обліку та аудиту, завідувач кафедри «Економіка підприємств», Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Economics, 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.

УДК 338.24.01
UDC 338.24.01

СУТНІСТЬ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ТА ВПЛИВ ЇХ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ

Компанець К.А., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна.

ESSENCE GLOBALIZATION PROCESSES AND THEIR INFLUENCE ON THE OPERATION OF THE BUSINESS

Kompanets K.A., Ph Economics, National Transport University, m. Kyiv, Ukraine.

СУЩНОСТЬ ГЛОБАЛИЗАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ КОМПАНИЙ

Компанец Е.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Постановка проблеми. Мінливе глобалізаційне середовище потребує від підприємств України адаптування до швидких економічних, політичних, соціальних змін за допомогою використання сучасних методів для ефективного управління. Це проявляється у реорганізації управлінської діяльності підприємств, розширення фінансових, культурно-соціальних, збутових, ресурсно-трудова ринків, збільшення частки іноземних прямих інвестицій в економіку, що розвиваються, розширення ринку праці, розповсюдження технологій, комунікацій і всесвітньої культурної інтеграції.

Проблеми управління підприємствами в сучасних глобалізаційних умовах висвітлені в багатьох працях вітчизняних та зарубіжних науковців: Н.О. Алешугіної, В.Н. Бабарицької, І.Т. Балабанового, В.Г. Воронкової, В.Р. Гуляєва, С.Ю. Глазьев, Д.В. Дорокевич, Ю.Б. Забалдіної, М. О. Козлова, Є. В. Козловського, Н. Я Кравчук, Т Костюк, О.О. Любіцевої, С.Н. Трунин, С.В. Мельниченко, Л.І. Нечаюк, Н.А. Соколова, Д.А.Чернішева, Ф.Р. Штильмарк.

Глобалізаційні проблеми двадцять першого століття, ще малодосліджені і потребую аналізу, і багато країн світу не готові адаптуватися до швидких змін сучасного науково-технічного прогресу, до структурних змін на світовому ринку та соціокультурних перетворень суспільства, які формують геополітичний, гео економічний, геокультурний простір розвитку держав. Симптоматику цих процесів необхідно вивчати на рівні світових передумов, державних перетворень та реорганізаційних управлінських процесів підприємств різних сфер виробничої діяльності.

Основна частина. Фундаментальне дослідження теоретико-методологічних підходів глобалізаційних явищ чи суспільних процесів необхідно розпочати з розкриття категорійно-понятійного апарату, методичного осмислення окремих складових проблеми для визначення основних законів та концепцій за допомогою яких можливими є аналіз тих чи інших впливових проблем на суспільство.

Зміст самого поняття "глобалізація" залишається предметом гострих дискусій, викликаючи зіткнення різних, інколи навіть діаметрально протилежних точок зору і пояснюється двома причинами. По-перше, процес глобалізації почався порівняно недавно й оцінити його наслідки в повній мірі не є можливим. По-друге, розгортання даного процесу призводить до загострення протиріч в світовій економіці, зачіпає інтереси його різних суб'єктів. Не дивно, що інколи суспільні сили всіляко вітають та пропагандують економічну глобалізацію, тоді як інші виступають з її гострою критикою" [1, с. 378].

Процеси, які відбуваються в економіці та в соціальній сфері України - це все наслідки від глобалізаційного впливу на внутрішнє та зовнішнє середовище, яке пов'язане з всеосяжністю та багатосторонністю. Російський вчений С.Ю. Глазьев зазначав, що сучасний етап глобалізації являє собою процес формування єдиного світового економічного, фінансового, інформаційного та гуманітарного простору, який обумовлений зниженням ролі державних бар'єрів на шляху руху інформації, капіталів, товарів і послуг та зростанням ролі наднаціональних інститутів регулювання економіки. [2, с. 20].

Вище сказане несе суттєве осмислення сутності глобалізаційних процесів і їх вплив на розвиток підприємств України, тому є актуальним для сьогодення і потребує подальшого дослідження, аналіз якого необхідно представити в логічно-структурну схему рис. 1.



Рисунок 1 – Структурно-логістична схема дослідження
Авторська розробка

Як зазначає С.В. Любимцева, термін "глобалізація" всезагальний і характеризує процес поєднання національних соціально-економічних систем, створення єдиного світового економічного простору. Вона вважає, що процес глобалізації протікає одночасно в економічній, суспільно-політичній, культурній, екологічній та інших сферах життя країн світового суспільства і має різні аспекти [3, с. 384-385]. Глобалізація є багатоаспектним соціально-економічним явищем, яке проявляється в трьох формах: як форма ведення бізнесу на основі вільного переміщення факторів виробництва та результатів їх використання через кордони різних держав; як процес інтеграції національних економік з метою розв'язання глобальних проблем; як поєднання національних економік з метою створення єдиного соціально-економічного простору [4, с. 37]. Таку думку висвітили науковці М.О. Козлова, Д.О. Грицишен та підтримує їх Л.В. Лесков: «Підстав для оптимістичного прогнозу, як видно, достатньо: передумови для переходу до моделі сталого розвитку глобалізації існують. На жаль, однак, поки серед тих, хто здатний здійснювати вплив на прийняття стратегічних рішень, переважають прихильники колишньої лінії. Перш за все необхідно відмовитися від глухої моделі уніполярної глобалізації на користь стратегії рівноправного співробітництва локальних цивілізацій. Принципи соціальної справедливості повинні витіснити пануючу ліберальну теорію. Переорієнтація еволюційного вектору на модель сталого розвитку неможлива без опори на етичну систему.» [5, с. 86]. В своїй монографії Н.Я. Кравчук розглядала глобалізаційні процеси з точки зору нововведень в процес управління і стверджувала, що сучасний етап еволюції економічної науки, кореспондуючи з епохальними трансформаціями у глобальному розвитку кінця XX - початку XXI століття, симптоматично породжує проблему інтелектуального та змістовного оновлення усталених теорій і концепцій, необхідності напрацювання понятійно-категоріального апарату, адекватного радикальним змінам, і застосування новітніх методів наукового пізнання, організації та

систематизації одержаних знань у концепції певної парадигми, що є далеко не простим завданням [6, с. 25]. В.Г: Воронкова «Глобалізація – процес універсалізації, становлення єдиних для всієї планети Земля структур, зв'язків і відносин в різних сферах життєдіяльності» [7, с. 1]. «Глобалізація стала важливою тенденцією розвитку сучасної світової економіки, надзвичайно прискоривши інновації і виявивши необхідність уточнення стратегії вдосконалення світових господарських зв'язків, посилення взаємодії національних економік на базі сучасних інформаційних технологій та узгодження принципів регулювання, створення гнучких ринків праці, товарів, капіталу» [7, с. 10].

Аналізуючи наукові праці вище наведених авторів, щодо висловлень про глобалізаційні процеси на макроекономічному рівні, стає за можливе виділення п'ятиох впливових та дуалістичних між собою, тому необхідне відображення групування їх наслідків та зміни діючих положень економічної, соціальної, політичної сфери на системи управління підприємств. Таким чином, можна виділити економічну глобалізацію, технологічну, політичну та соціокультурну, яка суттєво впливає на розвиток та діяльність підприємств, що визначаються як:

- економічна глобалізація – це формування глобальних ринків і стратегій поведінки, корпорацій і міжнародних фінансово-економічних інститутів, перспективи формування принципово нових економічних відносин і типів господарств [7, с. 5];

- технологічна глобалізація – це формування інноваційних технологій: комп'ютеризації, інформатизації та телекомунікації, які принципово змінили характер міжнародного інституту з охоплення нових ринків товарів, капіталів, робочої сили, інформації;

- політична глобалізація - це трансформація політичних інститутів, структур, відносин на міжнаціональному, міждержавному та світовому рівні;

- соціокультурна глобалізація – уніфікація цінностей і знецінення національно-культурної ідентифікації особистості [8, с. 32].

Особливості розвитку процесів глобалізації і вплив їх на розвиток підприємств систематизовані у рис. 2.

Негативний вплив цих процесів на сучасні вітчизняні підприємства спричиняють низький рівень іноземного інвестування в економіку України, затримуючи рівень розвитку технологічного, культурного, соціального потенціалу підприємства. Завдяки цьому відбувається саморуйнація управлінського апарату підприємств, та кардинальна перебудова їх внутрішніх ресурсів: технологій, персоналу, товарів, послуг. Для адаптації підприємств в таких умовах необхідно виділити основні аспекти їх функціонування. Просторовий аспект дозволяє розвивати свої можливості на різних регіональних, державних та європейських ринках. Глобалізація призводить до того, що у межах одного ринку виникає все більше сегментів і одночасно вони можуть використовуватися і на ринках інших країнах, що призводить до закону глобалізаційної євросегментації.

Функціональний аспект направлено на реагування всіх необхідних сфер діяльності підприємств, таких як науково-технічних, інформаційних, фінансових, трудових ресурсів, які безпосередньо повинні виконувати певні функції підприємства в глобалізаційному середовищі.

Системний аспект для управління підприємствами в мінливому середовищі передбачає аналізі геополітичних, геоекономічних, геосоціокультурних питань, які створюють системний глобалізаційний простір, що впливає на управління підприємствами.

Інституційний аспект передбачає використання макроекономічних законів норм суспільства, які описують залежність темпів економічного зростання від державної політики та інституційної структури геопростору.

Ресурсний аспект направлено на формування та удосконалення нових ресурсних джерел підприємств: фінансових, трудових, інформаційних, технологічних, товарних та створення конкурентоспроможних послуг, які впливатимуть на соціокультурні, економічні, технологічні процеси і завойовують нові ринки збуту.

Саме ресурсний аспект – є актуальним для розвитку підприємств в сучасному середовищі, оскільки включає в себе використання вище наведених аспектів в комплексі. Формування та реалізація ресурсних можливостей призведе до ефективного управління підприємствами, регулювання їх потенціалу та формування конкурентних товарів, продуктів і надання привабливих послуг.

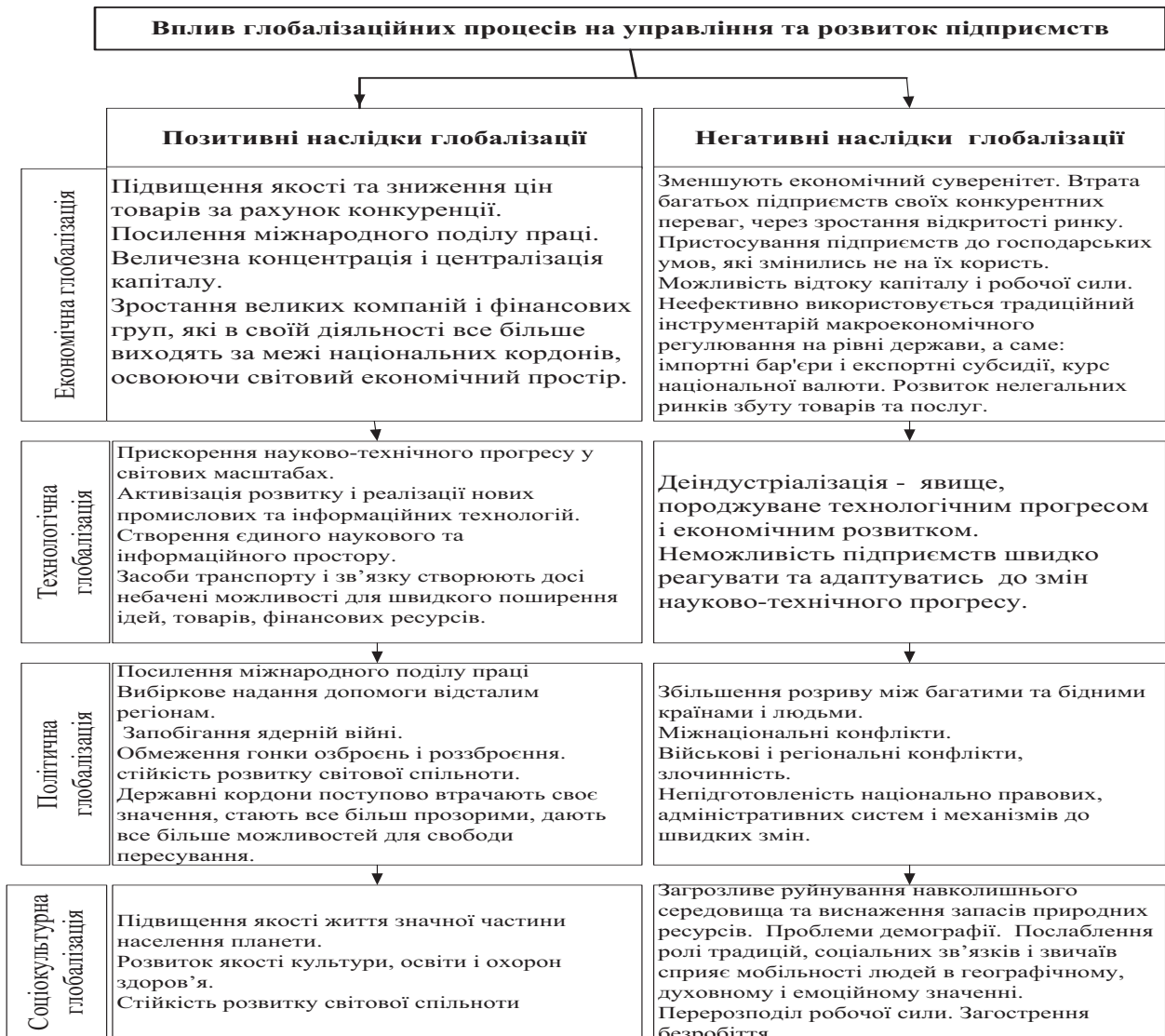


Рисунок 2 – Наслідки впливу глобалізації на розвиток підприємств

Авторська розробка

Така направленість розвитку підприємств в умовах глобалізації, зумовлює орієнтацію України в євроінтеграційні процеси; теоретико-методологічне обґрунтування законів управління підприємствами в сучасному середовищі і призвела до виділення закону, що базується на основі економічних, політичних, соціальних, культурних засад, направлених на інноваційний розвиток суспільства. Закон глобалізаційної кризи управління підприємствами та закон глобалізаційної євросегментації, які включають визначення основних детермінантів їх позитивного та негативного впливу на розвиток сучасних підприємств відображаються в наступному:

- екзогенних детермінантів, що зумовлені спонтанними змінами в ринковому середовищі, до яких держава, підприємство не встигає адаптуватись;
- ендогенних детермінантів, які формуються в онтогенезі середовища і відображають внутрішній програмно-цільовий розвиток підприємств;
- дуалістичні детермінанти, що зумовлюються змінами на рівні екзогенного та ендогенного середовища.

На підставі цих законів та виявленні впливових детермінант на розвиток та інтеграцію сучасних підприємств до світових глобалізаційних процесів необхідним є формування нового конкурентоспроможного середовища. Враховуючи специфіку діяльності та розвитку інших держав, окремих регіонів світу актуальним є застосування нових методів та принципів управління підприємствами України для їх розвитку, ефективного використання ресурсного потенціалу та адаптації в сучасному глобалізаційному середовищі.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Трунин С.Н. Структурные сдвиги в мировой экономике в условиях глобализации / С.Н. Трунин // Экономическая теория на пороге XXI века – 7: Глобальная экономика / Под ред. Ю.М. Осипова, С.Н. Бабурина, В.Г. Белолипецкого, Е.С. Зотовой. – М.: Юрист, 2003. – 992 с., С. 378.
2. Глазьев С.Ю. Место России в меняющихся взаимоотношениях центра и периферии мировой экономики / С.Ю. Глазьев // Экономическая теория на пороге XXI века – 7: Глобальная экономика / Под ред. Ю.М. Осипова, С.Н. Бабурина, В.Г. Белолипецкого, Е.С. Зотовой. – М.: Юрист, 2003. – 992 с., С. 20.
3. Любимцева С.В. Глобализация и механизмы трансформации экономических систем / С.В. Любимцева // Экономическая теория на пороге XXI века – 7: Глобальная экономика / Под ред. Ю.М. Осипова, С.Н. Бабурина, В.Г. Белолипецкого, Е.С. Зотовой. – М.: Юрист, 2003. – 992 с., С. 385-386.
4. Козлова М. О. Глобалізаційні процеси: економіко-сутнісне наповнення та соціально-економічні наслідки / М. О. Козлова, Д. О. Грицишен. // ВІСНИК ЖДТУ. Економічні науки. – 2011. – С. 30–37.
5. Лесков Л.В. Апокалиптика глобализации / Л.В. Лесков // Экономическая теория на пороге XXI века – 7: Глобальная экономика / Под ред. Ю.М. Осипова, С.Н. Бабурина, В.Г. Белолипецкого, Е.С. Зотовой. – М.: Юрист, 2003. – 992 с., С. 74-75.
6. Кравчук Н. Я. Дивергенция глобального розвитку: сучасна парадигма формування геофінансового простору / Наталія Ярославівна Кравчук. – Тернопіль: "Знання", 2012. – 782 с. – (Монографія. Сучасна наука.).
7. Воронкова В.Г. Глобалізація як процес універсалізації стосунків між державою та ринком / В.Г. Воронкова // –м. Запоріжжя.: 2008.
8. Костюк Т. Аксиологічний вимір сакрального простору ідентичності: вітчизняний вимір. / Татяна. Костюк. // Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. – 2013.

REFERENCES

1. Trunin S. N. Structural shifts in the world economy in conditions of globalization. Economic theory on the threshold of XXI century – 7: the global economy. Yurist, 2003. P. 378. (Rus)
2. Glazyev S. Yu. Russia's Place in the changing relations between center and periphery of the world economy Economic theory on the threshold of XXI century – 7: the global economy. M.: Yurist, 2003. P. 20. (Rus)
3. Lyubimtsev S. V. Globalization and the mechanisms of transformation of economic systems. Economic theory on the threshold of XXI century – 7: the global economy . M.: Yurist, 2003. P. 385-386. (Rus)
4. Kozlova M. A. the Globalization processes: economic-essential content and socio-economic consequences. VISNYK GDTU. Economic science. 2011. P. 30-37. (Ukr)
5. Leskov L. V. apokaliptika of globalization. Economic theory on the threshold of XXI century – 7: the global economy. M.: Yurist, 2003. – 992 p., p. 74-75. (Rus)
6. Kravchuk N. J. Divergence of global development: the modern paradigm of formation geofinancial space. Ternopil: "Knowledge", 2012. P. 782 . – (Monograph. Modern science.). (Ukr)
7. Voronkova V. G. Globalization as the process of universalization of the relations between the state and the market. m. Kiev.: 2008. (Ukr)
8. Kostiuk T. Axiological dimension of the sacred space of identity: local dimension. Scientific Bulletin of the Eastern national University of Lesya Ukrainka. – 2013. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Компанець К.А. Сутність глобалізаційних процесів та вплив їх на функціонування підприємств / К.А. Компанець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

В статті проведений комплексний аналіз форм, типів та видів глобалізаційних процесів.

Проведене дослідження дозволило сформувати основні наслідки впливу глобалізації на розвиток підприємств України.

Об'єкт дослідження є процес управління підприємством на основі обґрунтування сучасних глобалізаційних змін

Мета роботи дослідити сутність глобалізаційних процесів та вплив їх на функціонування підприємств.

Методи дослідження є: статистичний, експертний, порівняльно-описовий, системно-структурний.

Хаотичність економічної динаміки, загострення міжнародної конкуренції, поглиблення міжнародних процесів інвестування, нашарування на традиційні структури геопростору нових інститутів і відносин, нових форм співробітництва, партнерства і взаємного протистояння є основною передумовою стрімкого розвитку процесів глобалізації. В статті висвітлені всі наслідки цих процесів та структура функціонування підприємств під впливом сучасних глобалізаційних умов. Доведено, що мінливе глобалізаційне середовище потребує від підприємств України відповідного адаптування до швидких економічних, політичних, соціальних змін за допомогою використання нових методів ефективного управління.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ГЛОБАЛІЗАЦІЯ, ЕКОНОМІЧНА КРИЗА, ЗАКОН ГЛОБАЛІЗАЦІЙНОЇ ЄВРОСЕКМЕНТАЦІЇ, ЕНДОГЕННІ ДЕТЕРМІНАНТИ, ЕКЗОГЕННІ ДЕТЕРМІНАНТИ, ДУАЛІСТИЧНІ ДЕТЕРМІНАНТИ.

ABSTRACT

Kompanets K.A. Essence globalization and their impact on the functioning of enterprises. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

In a comprehensive analysis of gender forms, types and kinds of globalization. The research allowed to form the main effects of globalization on the development of enterprises in Ukraine.

The object of study is the process of business management based on the study of modern hlobalizaiynh changes

Objective explore globalization and their impact on the functioning of enterprises.

Methods include: statistical, expert, comparative descriptive, systematic and structural.

Randomness economic dynamics, exacerbation of international competition, deepen international investment processes, layering the traditional structure geospace new institutions and relationships, new forms of cooperation, partnership and mutual confrontation is the main prerequisite for rapid development of globalization. The article highlights the consequences of these processes and structure functioning enterprises under the influence of modern hlobalizatsiynh conditions. Proved that globalization changing environment requires enterprises Ukraine appropriate adaptation to rapid economic, political and social change through the use of new methods of effective management.

KEYWORDS: GLOBALIZATION, ECONOMIC CRISIS, GLOBALIZATION YEYROSEHMENTATSIYI LAW, ENDOGENOUS DETERMINANTS EXOGENOUS DETERMINANTS DUALISTIC DETERMINANTS.

РЕФЕРАТ

Компанец Е. А. Сущность глобализационных процессов и их влияние на функционирование предприятий / Е.А. Компанец // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье проведен комплексный анализ форм, типов и видов глобализационных процессов. Проведенное исследование позволило сформировать основные последствия влияния глобализации на развитие предприятий Украины.

Объект исследования является процесс управления предприятием на основе обоснования современных глобализационных изменений

Цель работы исследовать глобализационные процессы и их влияние на функционирование предприятий.

Методы исследования являются: статистический, экспертный, сравнительно-описательный, системно-структурный.

Хаотичность экономической динамики, обострение международной конкуренции, углубление международных процессов инвестирования, наслоение на традиционные структуры геопространства новых институтов и отношений, новых форм сотрудничества, партнерства и взаимного противостояния является основной предпосылкой стремительного развития процессов глобализации. В статье освещены все последствия этих процессов и структура функционирования предприятий под влиянием современных глобализационных условиях. Доказано, что изменчиво глобализационных среду требует от предприятий Украины соответствующего адаптации к быстрым экономическим, политическим, социальным изменениям посредством использования новых методов эффективного управления.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ГЛОБАЛИЗАЦИЯ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС, ЗАКОН ГЛОБАЛИЗАЦИОННЫХ ЕВРОСЕКТОРАЦИИ, ЭНДОГЕННЫЕ ДЕТЕРМИНАНТЫ, ЭКЗОГЕННЫЕ ДЕТЕРМИНАНТЫ, ДУАЛИСТИЧЕСКИЕ ДЕТЕРМИНАНТЫ.

АВТОРИ:

Компанец Катерина Андріївна, кандидат економічних наук, доцент кафедри «менеджменту» Національного транспортного університету, e-mail: Ket13@ukr.net, тел. +380442808438, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 240.

AUTHOR:

Kompanets Katarina A., Ph Economics, National Transport University, m. Kyiv, Ukraine, e-mail: ket13@ukr.net, tel. +3804428438, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of.240.

АВТОРЫ:

Компанец Екатерина Андреевна, кандидат экономических наук, доцент кафедрой менеджмента, Национальный транспортный Университет, E-mail: ket13@ukr.net тел. +3804428438, Украина, 01010, Киев, ул. Суворова. 1, оф.240.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

Бойко М. Г., доктор економічних наук, професор, Київський національний торгово-економічний університет, м. Київ, Україна.

REVIEWER:

Grezan., Ph.D., Economic (Dr.), professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Boyko., Ph.D, Economic (Dr.), professor, Kyiv national trade economic University, Kiev, Ukraine.

УДК 338.24.01
UDC 338.24.01

ПАРАДИГМ СУЧАСНОГО РОЗВИТКУ УПРАВЛІНСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ

Компанець К.А., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна.

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

PARADIGMS OF MODERN MANAGEMENT OF ENTERPRISES OF TOURISM

Kompanets C., PhD, National Transport University, m. Kyiv, Ukraine.

Ivanchuk S., PhD, National Transport University, m. Kyiv, Ukraine.

ПАРАДИГМЫ СОВРЕМЕННОГО РАЗВИТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ

Компанец Е.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина.

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

Постановка проблеми. Найбільш значущий на сучасному осмисленні управління підприємствами в швидкому темпі геополітичного, гео економічного і геофінансового устрою є ресурсно-функціональний аспект. Специфіка нових умов в суспільстві потребує опиратися не на традиційні, а на трансформовані поняття ресурсно-функціонального обґрунтування законів, що базується на основі економічних, політичних, соціальних підходів. Складний сучасний стан економічного розвитку України, якій перебуває під впливом глобалізаційних процесів, все більше уваги приділяється розвитку підприємств невиробничої сфери. До однієї з них відноситься індустрія туризму. В Україні ситуація складається не на користь цивілізованого розвитку туризму.

Вирішенню цієї проблеми присвячені наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених – економістів: І. Т. Балабанова, М. А. Берг, Бідняк М.Н, С. С. Галасюка, С. М. Кобзова, О. О. Любіцевої, Є. А. Макаревича, І. М. Писаревського, І. Г. Смирнова, Д. О. Сугоняка, В. С. Тикунова, О. О. Фастовецького, В. Г. Шинкаренка, Майкла Керхера.

Однак, задачі управління підприємствами туристичної галузі, метою діяльності яких є створення та впровадження сучасного конкурентоспроможного ринкового продукту, має певну специфіку, яка недостатньо враховується в дослідженнях і наукових розробках наведених вище вчених.

Основна частина. Еволюційними методами, які фундаментально спрямують ефективно управління підприємств в глобалізаційному просторі, знайшло своє відображення в поєднанні методологічних здобутків декількох парадигм. Тобто можна виділити наступні сучасні методи:

метод системності, якій дозволяє розглядати управління підприємства як комплект законів, принципів, що постійно взаємодіють з навколишнім середовищем;

синергетичний метод - він показує, що в глобалізаційному просторі не можливе застосування лінійного управління системами (державою, підприємствами) так як економічні, політичні, соціокультурні явища є хаотичними. Тому необхідно в сучасних умовах в управлінні підприємствами застосовувати поєднання синергетичного та системного методів, що дозволяє пояснити особливості розвитку управлінської системи в звичайному і катастрофічному режимах впливу глобалізаційного середовища;

структурно-функціональний та інституціональний методи дозволяють розкрити зміст екзогенних та ендогенних зрушень в суспільстві. Розкрити сутність геополітичних, гео економічних, геокультурних та геотехнологічних процесів.

Основою використання методів управління є закони і принципи суспільного виробництва, наукотехнічний, соціальний, правовий і психологічний рівень розвитку підприємства в сучасному

середовищі. Тому для радикального поєднання та адаптації підприємств до глобалізаційних процесів необхідно застосування принципу конвергенції. Його сутність полягає в утворенні єдиного інтеграційного геопростору, об'єднання інтересів, ресурсів структурних елементів на рівні країн регіону зі схожим макроекономічними та структурними показниками розвитку. Швидка зміна детермінант зовнішнього середовища функціонування підприємств змінює самоорганізаційні процеси, тобто одна і та ж глобалізаційна ознака може вплинути на вибір в управлінні стійку тенденцію як дивергентну направленість пошуку однакових ознак поведінки, а може об'єднати та зблизити системні одиниці управління в єдиний спільний економічний зв'язок, як конвергенція.

В сучасному глобалізаційному світі принцип конвергенції застосовується на рівні співдружності країн з однаковими просторовими, політичними, економічними ознаками. Вони формують «клуби конвергенції» в склад яких входять держави сусіди з рівними рамками геоекономічного, геополітичного, геотехнологічного та геосоціального простору. Серед 9-ти світових конвергентних клубів, Україна увійшла в шостий, який характеризує слабкі політичні та економічні явища, що відіграють визначальну роль у їх повільному економічному розвитку. Але в країні відбуваються спонукання до розвитку, а саме: поява нових політичних ідей, активізація суспільної діяльності, зростання потенціалу для розвитку науки та техніки. Сучасний стан геопростору потребує формування внутрішньодержавних «клубів конвергенції» на рівні асоціацій підприємств суміжних галузей. На сьогоднішньому етапі становлення, розвитку приватного підприємництва від глобалізаційних явищ постраждали підприємства невиробничої сфери, а саме: автомобільно - транспортного господарства та туристичні організації, які між собою взаємопов'язані. Підприємствам цих галузей передусім необхідно визначити конкурентні переваги на сучасному глобалізаційному ринку України та розвивати їх. Основними ознаками кількісної оцінки принципу конвергенції, що дозволить адаптувати підприємства, для цих галузей є: пасажиропотік; ринкова ціна наданих послуг; дохід від наданих послуг; соціально-демографічний показник обслуговування споживачів наданої послуги; середньооблікова кількість робітників, що мають вищу освіту рис.1.

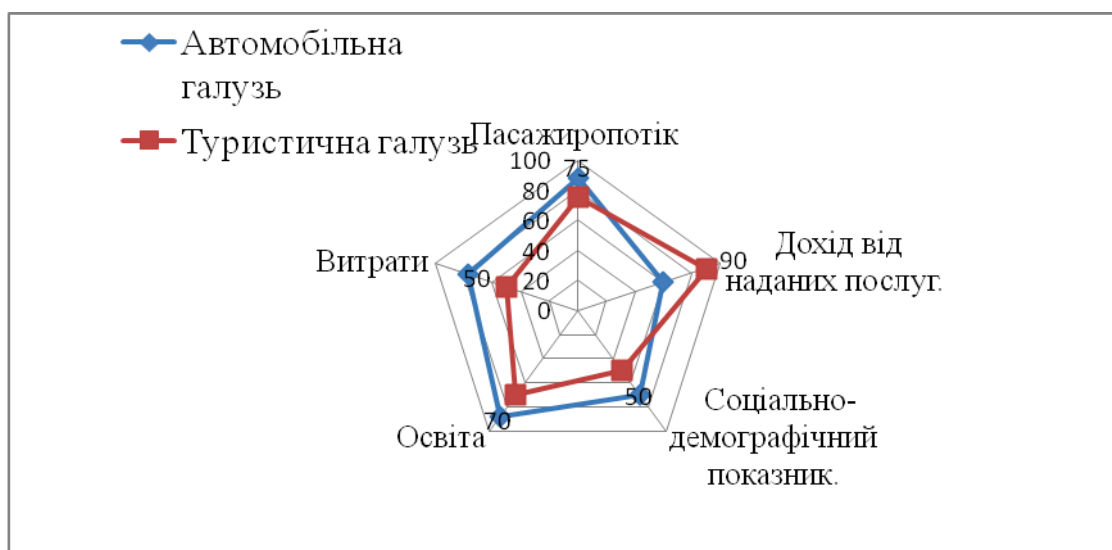


Рисунок 1 - Кількісні ознаки що характеризують можливе застосування принципу конвергенції
Рисунок складений автором на основі джерел: [1,2,3,4,]

Данні рисунку дають підстави зробити висновок, що ці галузі мають однакові політичні, демографічні, екзогенні та соціокультурні споріднені ознаки, тому можливе їх суспільне об'єднання. Застосування принципу конвергенції допоможе в складних глобалізаційних умовах об'єднання споріднених підприємств та суміжних з ними галузями для простежування і вчасного реагування на зміни в геоекономічному, геополітичному, геосоціальному просторі. Застосування цього принципу можливо і для застосування його в управлінні внутрішніми процесами підприємств. Цей принцип сприяє формуванню управлінського апарату сучасних підприємств на ресурсну направленість і дозволяє їм виробляти конкурентний ринковий продукт.

Складний сучасний стан економічного розвитку України, якій перебуває під впливом глобалізаційних процесів, все більше уваги приділяє розвитку підприємств індустрії туризму.

Управлінській діяльності в туристичній галуззі почали приділяти увагу в останні десять років. Вона тривалий час розвивалась без суттєвої державної підтримки, що призвело до виживання переважно комерційних форм і видів туризму, в першу чергу виїзного, та практичного зникнення соціального туризму (насамперед, дитячого та молодіжного), конкурентоспроможність якого є суттєво обмеженою. Управління туристичним підприємством - це те, яке дозволяє підприємству ефективно взаємодіяти із зовнішнім середовищем, продуктивно і цілеспрямовано розподіляти і спрямовувати своїх зусилля, таким чином, задовольняти потреби споживачів туристичної послуги і досягати цілей із високим ступенем ефективності.

Так як діяльність туристичних підприємств орієнтована на велику кількість факторів і умов, що діють у постійно мінливому зовнішньому середовищі, в результаті чого ефективність функціонування організацій туристичного ринку не можна розглядати ізольовано від соціальних, економічних та організаційних факторів. Тому підвищення ефективності виробництва зумовлюється взаємопов'язаністю цих аспектів.

Роботи багатьох авторів присвячені певному результату діяльності туристичного підприємства, а саме:

Н.О. Алешугіна досліджувала питання розробки нових та використання вже діючих маршрутів в ході проведення Євро-2012 для активізації розвитку в'їзного туризму в подальшому.

Я.І. Алмаший Визначала методологічні засади ефективної діяльності туристичної індустрії в цілому на сучасному етапі розвитку економіки.

В.В. Побірченко та І.М. Воронін присвятили свої праці управлінню контролем за якість природного середовища та використання природних і рекреаційних ресурсів.

В.С. Казаков головну увагу приділив соціально-історичним типам економіки, мотивації діяльності, теоріям управління, соціальним і соціологічним аспектам маркетингу, аналізу інноваційних процесів, організаційно-культурному фактору функціонування і розвитку економіки.

О. М. Бобарикіна присвятила свою роботу розробці науково-методичних засад організації та управління маркетинговим дослідженням тур продукту.

Ю.П. Гуменюк вважає, що ефективною методологічною основою дослідження управління підприємствами є використання системного підходу, яке полягає у врахуванні взаємозв'язку правових, соціальних та організаційних аспектів функціонування рекреаційно-туристичного комплексу та його взаємодії з іншими сферами соціально-економічної діяльності у регіоні. Системний принцип дозволяє розглядати рекреаційно-туристичний комплекс, який є складовою економіки регіону, у свою чергу, як самостійну систему із вхідними та вихідними параметрами [5, с.22]

С.В. Мельниченко запропонувала алгоритм впровадження комплексної системи автоматизації управління туристичним підприємством. Дослідила можливість впровадження системи автоматизації управління підприємствами туристичної індустрії через створення та експлуатацію окремих автоматизованих робочих місць, які сприяють оптимізації роботи найбільш навантажених спеціалістів підприємства, та покращують якість надання туристичних послуг. Формування стратегії у сфері інформаційних технологій зумовлено посиленням впливу ІТ на бізнес-процеси суб'єктів туристичної діяльності. У результаті виявлено необхідність уточнення процесу розробок ІТ-стратегії туристичного підприємства; розроблено основні етапи формування та реалізації стратегії у сфері інформаційних технологій; запропоновано перелік витрат та вимог, відповідно до яких повинно здійснюватись формування складових ІТ-бюджету. Розроблення та реалізація ІТ-стратегії, узгодженої з бізнес-стратегією підприємства забезпечить, довгострокове планування його діяльності [6, с.21].

Внаслідок дослідження Г.І. Михайліченко одержано ряд результатів, що містять удосконалені положення теорії та практики управління продуктовими та інформаційними потоками в межах логістичних систем туристичних підприємств. Вона дала нові визначення понять «туристичний продукт», «логістика в туризмі», «логістичні системи туристичних підприємств», «інформаційна інфраструктура логістичних систем».

На наш погляд управління туристичною галуззю потрібно розглядати з різних сторін, а саме:

- управління через відповідні міжнародні організації (ЮНВТО, ООН та ін.);
- управління на міжнародному рівні через посередництво регіональних туристичних організацій та міждержавних об'єднань;
- управління на державному, регіональному та муніципальному рівнях через зв'язок галузевих туристичних одиниць та об'єднання опосередковано через різні інструменти управління;
- внутрішнє управління, що спрямоване на соціально-психологічні, економічні та адміністративні методи управління туристичними організаціями.

Крім того, сучасне управління туристичними підприємствами слід розглядати враховуючи не тільки вплив, а і досліджувати в розрізі загальноприйнятих принципів управління але і пристосовувати нові, які дозволять врахувати зв'язок між всіма учасниками туристичної діяльності.

Термін «принципи» – фундаментальні вихідні положення, що впливають із стійких тенденцій та закономірностей управління. Принципи відображають різні сфери діяльності організації та управління нею.

Принципам управління туристичною галуззю присвячені роботи з різних напрямків діяльності та розвитку туризму в Україні:

Н.О. Алешугіна при дослідженні створення туристичних маршрутів виділила такі принципи, а саме: емоційної, пізнавальної, культурної насиченості; інформативності; якості та безпечності; короткотривалості; зручності; доступності та адресності; брендовості; планованості; врахування місцевих інтересів; соціальної та екологічної безпеки; перспективності.

В.В. Побирченко та І. М. Воронін основними принципами в питаннях організації та оптимізації ПРС (природоохоронна-рекреаційна система) виділили: принцип типовості і унікальності природних систем; принцип цілісності природних (природоохоронних) систем; принцип цілісності соціальних (рекреаційних) систем; принцип цілісності природно-соціальних систем [7].

І.В. Саух при стратегічному управлінні РТК (регіонального туристичного комплексу) запропонував ряд принципів:

- цілеспрямованості, що передбачає вибір функцій, пріоритетних для об'єкту стратегічного управління та спрямованих на досягнення певних соціальних стандартів;
- комплексності, що передбачає визначення складу функцій об'єкту стратегічного управління з врахуванням узгодженості всієї сукупності прогностичних оцінок та факторів його розвитку;
- системності, що передбачає врахування передумов та обмежень розвитку об'єкту стратегічного управління, що обумовлені функціонуванням та змінністю зовнішнього середовища;
- адаптивності, що полягає у розробці спеціального механізму, який дозволяє вносити корективи у стратегічні плани та проекти під впливом змін як в самому об'єкті, так і в зовнішньому середовищі;
- ефективності, а з точки зору регіонального розвитку – соціально-економічної ефективності, що передбачає визначення такого набору функцій, який забезпечить досягнення стратегічних цілей при раціональному використанні його ресурсів;
- мінімізації ризиків: полягає у забезпеченні максимально можливої мінімізації ризиків (невизначеностей), обумовлених виконанням об'єктом стратегічного управління тих чи інших функцій в перспективі.

В роботі Р.Т. Ісмієва [8] запропоновано основні принципи управління, які відображають загальні закономірності для різних туристичних організацій. До них належать:

- принцип міжнародної конкурентоспроможності, який означає, що в умовах глобалізації економіки туристичні підприємства для забезпечення стратегічних можливостей здійснення своєї діяльності повинні орієнтуватися на світовий рівень туристичних послуг.
- принцип нових завдань означає, що в умовах прискорення галузевих виробничих циклів, стратегічна система управління туристичним бізнесом повинна забезпечувати вирішення якісно нових завдань на наступних етапах розвитку, а не механічне повторення традиційних послуг.
- принцип системного підходу і комплексності завдань.
- принцип реінжинірингу. Цей принцип означає безперервний розвиток туристичної компанії як системи.
- принцип єдності та актуалізації інформаційної бази означає, що в системі стратегічного управління повинна накопичуватися і постійно оновлюватися інформація про попит та пропозицію туристичних послуг, необхідний для вирішення не якоїсь однієї або кількох завдань, а всієї сукупності завдань управління туристичною компанією.
- принцип узгодження пропускнує спроможності різних ланок системи.
- принцип раціонального поєднання уніфікації та ексклюзивності послуг. Розробляючи систему управління інноваційною діяльністю необхідно прагнути до того, щоб пропонувані рішення підходили, можливо, більш широкому спектру завдань організації. Необхідно в кожному випадку визначати розумну ступінь уніфікації, за якої прагнення до широкого охоплення систем управління не призведе до істотного ускладнення типових рішень, але при цьому збереже винятковість (ексклюзивність) наданих послуг [9].

Дослідження історичного розвитку науки управління дають підстави до ствердження, що принципи управління спрямовувалися на різні середовища та направлені на різні сфери туристичної

діяльності. Тому принципи управління повинні бути узагальнені і враховувати вплив глобалізаційних явищ та можливість адаптування туристичних підприємств до них. Для вивчення існуючих принципів управління та впливу їх на різні сфери діяльності туристичних підприємств з врахуванням способу впливу проведено комплексний аналіз дефініцій туристичного ринку

Простеження зв'язків між елементами внутрішнього і зовнішнього середовища туристичних організацій передбачено проведення аналізу дефініцій «рекреації», (природоохоронна-рекреаційна система)», «управління туристичними організаціями (внутрішньому і зовнішньому впливу)», «туристичні послуги», «туристичний продукт», що дають змогу краще зрозуміти компонентну структуру туристичної діяльності, яка базується на принципах управління табл.1.

Таблиця 1 - Компонентний аналіз дефініцій принципів управління туристичним ринком

№ п/п	Спосіб впливу на управління	Спрямованість принципів управління та їх авторів			
		Управління туристичним комплексом. (природоохоронна-рекреаційна система)	Формування туристичних послуг	Формування туристичного продукту	Управління туристичними організаціями
	1	2	3	4	5
1	Управління через відповідні міжнародні організації (ЮНВТО, ООН та ін.).	Т.В.Бочкарева			А.В.Бабкин, Н.А Соколова.
2	Внутрішнє організаційне управління підприємством.		Б.В.Емельянов		В.Е.Пилипенко Э.А.Гансова, В.С. Казаков, В.А.Квартально ва Д.А.Чернішев, Т.В Грінько.
3	Управління на державному, регіональному та муніципальному рівнях	І.В. Саух, В. В.Побирченко та І. М.Воронін, Т.И. Дутова.	Н.О. Алешугіна, Ю.Б.Забалдіна		Р.Т. Ісмієва, В.С.Сенин, Л.І.Нечаюк, Н.О.Телеш.
4	Управління на міжнаціонально-му рівні	Ф.Р Штильмарк, С.А. Хомич, С.В Куніцин.		А.М.Руденко, М.А.Довгалёва	

Аналіз табл.1 свідчить про те, що сучасні принципи управління направлені на розвиток таких сфер туристичного ринку як: управління туристичною організацією, і розглядаються авторами в ракурсі впливу з боку державного, регіонального та муніципального рівня, а також враховується авторами і внутрішнє організаційне управління туристичним підприємством.

Висновки. Проведений аналіз дає підстави стверджувати, що існуючі принципи управління туристичними підприємствами не враховують повною мірою всі проблеми управління в сучасних умовах. З метою ідентифікації компонентної структури туристичної діяльності підприємств України проведено аналіз діфініцій сучасних принципів управління туристичними організаціями. Отже, що вони направлені на розвиток таких сфер туристичного ринку як управління туристичною організацією і розглядаються авторами в ракурсі впливу з боку державного, регіонального та муніципального рівня, а також враховується ними і внутрішнє організаційне управління туристичним підприємством. В результаті цього не відбувається максимальна адаптація сервісної діяльності туристичних підприємств до сучасних потреб

споживачів і можливість своєчасно змінювати та оновлювати асортимент послуг, що є основою підвищення економічної ефективності.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Державна служба зайнятості України [Електронний ресурс]. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: [dcz.gov.ua>control](http://dcz.gov.ua/control)
2. Державної Служби Статистики України [Електронний ресурс] // Ukrstat.org - публікація документів. – 2013. – Режим доступу до ресурсу: [ukrstat.org>...operativ/operati/tyr...potoki](http://ukrstat.org/...operativ/operati/tyr...potoki).
3. Довідка про динаміку туристичних потоків в Україні за 9 міс. 2010 р. (за даними Адміністрації Держприкордонслужби України). [Електронний ресурс] // за даними Адміністрації Держприкордонслужби України. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: ukrexport.gov.ua>ukr/turizm/
4. Статистичний щорічник України за 2013 рік / За ред. О.Г.Осауленка. – К.: Консультант, 2014. – 574 с
5. Гуменюк Ю. П. Організаційно-економічні механізми стимулювання розвитку рекреаційно-туристичного комплексу (на прикладі Тернопільської області) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук : спец. 08.10.01 "Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка" / Гуменюк Юрій Петрович – Львів, 2005. – 22 с.
6. Мельниченко С. В. Інформаційні технології в управлінні суб'єктами туристичної діяльності : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. ек. наук : спец. 08.00.04 "економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)" / Мельниченко Світлана Володимирівна – Київ, 2008. – 27 с.
7. Побирченко В. В. Культура народов Причерноморья. Природоохранно-рекреационное природопользование: принципы организации и функционирования. / В. В. Побирченко, И. Н. Воронин. – 2001. – №16. – С. 79.
8. Исмиева Р. Т. Управление эффективностью функционирования организаций туристического бизнеса : дис. канд. эк. наук : 08.00.05 / Исмиева Рена Турабовна – Махачкала, 2011. – 147 с
9. Исмаев Д.К. Маркетинг иностранного туризма в Российской Федерации. Теория и практика деятельности туристских фирм/ Исмаев Д.К. - М.: Академия, 2002.- 192 с.

REFERENCES

1. The State Employment Service of Ukraine. 2014 . Access to the property: [dcz.gov.ua> control](http://dcz.gov.ua/control) (Ukr)
2. State Statistics Service of Ukraine . Ukrstat.org - publication of documents. 2013. Access to the property: [ukrstat.org> ... operativ / operati / tyr ... potoki](http://ukrstat.org/...operativ/operati/tyr...potoki). (Ukr)
3. Help the dynamics of tourism flows in Ukraine for 9 months. 2010 (according to the State Border Service of Ukraine). Electronic resource According to the State Border Service of Ukraine. 2014. Access to the property: ukrexport.gov.ua> ukr / turizm /(Ukr)
4. Statistical Yearbook of Ukraine for 2013 . Consultant, 2014. P. 574 (Ukr)
5. Gumenyuk YP organizational and economic mechanisms to stimulate the development of recreational and tourist complex (for example, Ternopil region): Abstract. Dis. on competition sciences. degree candidate. eq. Sciences specials. 08.10.01 "Productive Forces and Regional Economy. Lviv, 2005. P. 22 (Ukr)
6. S. Melnichenko Information technology in management of tourism entities: Author. Dis. on competition sciences. Doctor degree. eq. Sciences specials. 08.00.04 "Economics and management of enterprises (by economic activity)" . Kyiv, 2008. – P.27. (Ukr)
7. Pobyrchenko VV Culture of Black Sea. Pryrodoohranno-rekreatsyonnoe of nature, organization and functioning principles. 2001. - №16. - P. 79. (Rus)
8. Ysmyeva RT Management effektivnostyu functioning organizations of tourist business: Dis. candidate. eq. Sciences. Makhachkala, 2011. P. 147(Rus)
9. Ysmaev DC Marketing ynostrannoho tourism in the Russian Federation. Theory and practice activities turystskyyh firms. Makhachkala, Academy, 2002.- P.192 (Rus)

РЕФЕРАТ

Компанець К.А. Парадигм сучасного розвитку управлінської діяльності підприємств туристичної галузі / К.А. Компанець, С.І. Іванчук. // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

В статті проведений комплексний аналіз існуючих парадигм сучасного розвитку підприємств туристичної галузі.

Об'єкт дослідження є процес визначення парадигм сучасного управління підприємства.

Метою статті є дослідження та виокремлення існуючих парадигм управління які суттєво впливають та допомагають розвитку туристичних підприємств в сучасних економічних умовах.

Метод дослідження - логіко-аналітичний метод та статистичного аналізу визначення існуючих теоретичних засад щодо парадигм управління.

Аналіз існуючих парадигм щодо управління підприємств туристичної галузі в сучасному середовищі дозволив виділити аспекти їх розвитку: просторові, функціональні, системні, інституційні, ресурсні. На підставі цього було виділено основні методи сучасного спрямування на ефективне управління підприємств. Основою використання методів управління є закони і принципи суспільного виробництва, науко технічний, соціальний, правовий і психологічний рівень розвитку підприємства в сучасному середовищі. Для радикального поєднання та адаптації підприємств до глобалізаційного простору було сформовано принцип конвергенції.

Результати статті можуть бути використані в управлінській діяльності підприємств туристичної галузі.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкту дослідження – пошук оптимальних парадигм управління підприємствами.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПАРАДИГМИ, МЕТОДИ, ПРИНЦИПИ, УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ.

ABSTRACT

Kompanets K., Ivanchuk S. Paradigm of modern management of enterprises of the tourism industry. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

The paper conducted a comprehensive analysis of existing paradigms of modern business tourism industry.

The object of study is the process of defining paradigm of modern management.

The article is to study and isolating existing management paradigms that significantly affect and help the development of tourism businesses in the current economic conditions.

The method of research - logical and analytical methods and statistical analysis of the definition of existing theoretical framework for governance paradigms.

Analysis of existing paradigms for the management of enterprises of the tourism industry in today's environment has allowed highlight aspects of development: spatial, functional, system, institutional, resurni. On the basis of the allocated basic methods of modern focus on effective management of enterprises. The basis of management is the use of laws and principles of social production, scientific, technical, social, legal and psychological level of the enterprise in the modern environment. For radical combination and adaptation to globalization business area was formed by the principle of convergence.

The results of the article can be used in the management of enterprises of the tourism industry.

Projected assumptions about the object of research - the search for optimal business management paradigms.

KEY WORDS: PARADIGM, METHODS, PRINCIPLES, MANAGEMENT.

РЕФЕРАТ

Компанец К.А. Парадигм современного развития управленческой деятельности предприятий туристической отрасли / К.А. Компанец, С.И. Иванчук. // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье проведен комплексный анализ существующих парадигм современного развития предприятий туристической отрасли.

Объект исследования является процесс определения парадигм современного управления предприятия.

Целью статьи является исследование и выделение существующих парадигм управления существенно влияют и помогают развитию туристических предприятий в современных экономических условиях.

Метод исследования - логико-аналитический метод и статистического анализа для определения существующих теоретических основ по парадигм управления.

Анализ существующих парадигм по управлению предприятий туристической отрасли в современной среде позволил выделить аспекты их развития: пространственные, функциональные,

системные, институциональные, ресурсные. На основании этого были выделены основные методы современного направления на эффективное управление предприятий. Основой использования методов управления законы и принципы общественного производства, науки технический, социальный, правовой и психологический уровень развития предприятия в современной среде. Для радикального объединения и адаптации предприятий к глобализационного пространства был сформирован принцип конвергенции.

Результаты статьи могут быть использованы в управленческой деятельности предприятий туристической отрасли.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - поиск оптимальных парадигм управления предприятиями.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПАРАДИГМЫ, СПОСОБЫ, ПРИНЦИПЫ, УПРАВЛЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯМИ.

АВТОРИ:

Компанец Катерина Андріївна, кандидат економічних наук, доцент кафедри «менеджменту» Національного транспортного університету, e-mail: ket13@ukr.net, тел. +380442808438, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 240.

Іванчук Світлана Іванівна, кандидат економічних наук, доцент кафедри «туризму» Національного транспортного університету, e-mail: lana-50@ukr.net, тел. +380442808438, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 240.

AUTHOR:

Kompanets Katarina A., Ph Economics, National Transport University, m. Kyiv, Ukraine, e-mail: ket13@ukr.net, tel. +3804428438, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of.240.

Ivanchuk Svetlana, Ph Economics, National Transport University, e-mail: lana-50@ukr.net, tel. +380442808438, Ukraine, 01010, m. Kyiv, vul. Suvorov, 1, k. 240

АВТОРЫ:

Компанец Екатерина Андреевна, кандидат экономических наук, доцент кафедрой менеджмента, Национальный транспортный Университет, E-mail: ket13@ukr.net тел. +3804428438, Украина, 01010, Киев, ул. Суворова. 1, оф.240.

Иванчук Светлана Ивановна, кандидат экономических наук, доцент кафедры «туризма» Национального транспортного университета, e-mail: lana-50@ukr.net, тел. +380442808438, Украина, 01010, г.. Киев, ул. Суворова, 1, к. 240

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бідняк Михайло Несторович, професор, доктор технічних наук, завідуючий кафедри менеджменту, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна.

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bidnjak Michael N., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, head of Department of management, m. Kyiv, Ukraine.

Grezan., Ph.D., Economic (Dr.), professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

УДК 65.012.32(075.8)

UDC 65.012.32(075.8)

ЛОГІСТИЧНИЙ КОНСАЛТИНГ ТА ЙОГО РОЛЬ У СУЧАСНОМУ БІЗНЕСІ

Левіщенко О.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна

LOGISTICS CONSULTING AND ITS ROLE IN MODERN BUSINESS

Levishchenko O.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНСАЛТИНГ И ЕГО РОЛЬ В СОВРЕМЕННОМ БИЗНЕСЕ

Левищенко Е.С., Национальный транспортный университет, Украина

Постановка проблеми. Логістика в сучасному глобальному світі є важливим інструментом конкурентної боротьби між підприємствами та мережами створення цінностей. Ускладнення економічних умов господарювання, зростання невизначеності економічного середовища, параметри якого постійно змінюються, призвело до використання логістики в якості чинника інноваційного розвитку та важливого фактору зміцнення економічної безпеки суб'єктів господарювання. Безпечна глобальна логістична діяльність вимагає нових підходів до забезпечення стійкості та зміцнення потенціалу розвитку підприємств. Такий розвиток, що ґрунтується на логістичних засадах, призводить до появи значного різноманіття організацій з високими адаптивними та інтеграційними властивостями та значним потенціалом інноваційності й конкурентоспроможності.

Сьогодні ринок логістики в Україні перебуває на етапі стабілізації. Він стає цивілізованим, відкритим, і професійним. Компанії-учасниці, зацікавлені в розвитку свого бізнесу і бізнесу клієнта, сміливо йдуть на впровадження інноваційних рішень та ІТ продуктів, шукають нові методи оптимізації витрат на логістику. з'являються нові вузькоспеціалізовані напрями проектування в логістиці.[2]

Керівництво підприємства повинно керуватися логікою інтегрованого ведення логістичних операцій, яку підтримують менеджери функціональних підрозділів. Для забезпечення ефективності виконання логістичних операцій необхідно забезпечити високий ступінь централізації управління процесом виконання замовлень. Якщо працівники окремого функціонального підрозділу підприємства не здатні зіграти свою роль у реалізації механізму виконання замовлень, то зусилля працівників інших підрозділів будуть даремними.

Для того, щоб забезпечити ефективність логістичного реінжинірингу, необхідно налагодити процедури впровадження передового досвіду, визначення витрат за видами діяльності і безперервного підвищення якості. Основа ідея полягає в тому, що для оцінки можливих і необхідних масштабів інтеграції насамперед необхідно виявити та вивчити етапи виконання конкретних дій. Не існує жодних загальних правил, що визначають ідеальну чи хоча б мінімальний ступінь реінжинірингу. Для перегляду й аналізу ефективності виконання окремих дій, вирішення завдань, використання ресурсів, управління окремими функціональними сферами чи навіть роботи всієї логістичної системи використовуються майже однакові процедури.

У переліку багатьох рішень вищезазначених проблем – логістичний консалтинг, який забезпечує виділення й аналіз на підприємстві проблемних ситуацій у його логістичній діяльності з подальшим прийняттям організаційно - управлінських рішень, що спрямовані, насамперед, на дії превентивного характеру з метою нівелювання можливих відхилень у бізнес-процесах

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що досить активно реалізуються західні дослідницькі проекти, що сфокусовані на науковому узагальненні практики консалтингової роботи й присвячені розв'язанню проблем, пов'язаних із забезпеченням ефективності взаємодії учасників консалтингового процесу, виявленню чинників і побудові моделей результативної співпраці консультантів із клієнтськими організаціями. Вагомий теоретичний внесок у вивчення принципів взаємодії консультантів та клієнтів закладено в фундаментальних працях М.Кубра, Е.Шейна, Г. і Р.

Ліппіт. Подальший розвиток наукових досліджень представлено у працях як закордонних так і вітчизняних учених, серед яких слід виділити, А. Буоньо, А.Верра, Посадського А.П., Хайніша С.В. Ф. Чернявської, Н. Ніколової, Ю.В. Чернова, В.А. Верби та ін. Питання логістичного консалтингу розглядаються у роботах таких авторів: Т.А. Воркут, В.Г. Алькема, О.С. Кириченко М.В.Миусов, М. В. Підгорний.

Невирішені частині загальної проблеми. Аналіз прогнозів експертів у сфері вітчизняної логістики свідчить про подальше збільшення попиту на логістичні послуги, зростання логістичних витрат на фізичне переміщення вантажів пов'язане насамперед зі зростанням цін на енергоносії. Тенденції скорочення життєвого циклу товарів обумовлюють необхідність інтенсифікації процесів створення та виведення на ринки нових продуктів. Вирішення цього завдання вимагає прискорення процесів товароруку та інтенсифікації логістичних операцій. Розв'язання зазначених й інших задач неможливе в межах окремих підприємств з класичними підходами до управління.[1]

Незважаючи на детальне обґрунтування різних аспектів, підходів та сценаріїв реалізації концепції сучасної логістики, питанням організаційного розвитку підприємств на логістичних засадах не приділяється достатньо уваги.[1]

В останні роки ринок логістичних послуг істотно змінився - крім традиційних послуг багатопрофільних логістичних компаній з'явилася нова область - логістичний консалтинг. Поняття «логістичний консалтинг» останнім часом все частіше зустрічається в науковій літературі, галузевій пресі, в рекламних матеріалах компаній в мережі Інтернет, проте, досі чітко не з'ясовано сутність, місце та роль логістичного консалтингу в системі сучасного бізнесу.

Мета статті передбачає визначення сутності, місця та ролі логістичного консалтингу в системі сучасного бізнесу.

Виклад основного матеріалу. Сучасний стан логістики в Україні, досі, характеризується низкою суперечливих моментів. З одного боку, на тлі значного зростання окремих урядових інститутів, об'єктивно існує і недостатнє сприйняття в цілому суспільстві. На жаль, чимало керівників компаній і службовців різного рангу не повністю усвідомлюють потенційні можливості логістики в плані підвищення успішності бізнесу, підвищення конкурентоспроможності фірм, рішення макроекономічних і соціальних завдань.

Сьогодні лідерами ринків стають лише ті підприємства, які здатні до постійної трансформації і модернізації своїх внутрішніх і зовнішніх виробничо- комерційних відносин, коли у їх керівництва формується чітке розуміння того, що ціна, якість і час обслуговування споживача виступають основними передумовами виживання всіх учасників таких відносин.

Логістичний консалтинг – надання інтелектуальних послуг в галузі надання допомоги керівникам підприємств у розробці комплексних і системних рішень логістичних проблем з метою оптимізації логістичних активів. При цьому основою проведення досліджень служать методи і моделі логістики, логістичних та маркетингових досліджень, а також наукові дисципліни, пов'язані з логістичним консалтингом.

Успіх логістичного консалтингу визначається знаннями консультанта, його здатністю запропонувати замовнику обґрунтовані підходи, що дозволяють, насамперед, попередити виникнення проблемних ситуацій у складних умовах розвитку виробничо-економічних відносин.

Робота професійного консультанта дозволяє визначити і сформулювати для керівництва підприємства єдину ключову ідеологію логістики; виявити набір загальних ключових цінностей, які будуть одночасно масштабними і усвідомленими. Тільки за умови, що менеджмент підприємства і консультант діють узгоджено і цілеспрямовано, з позицій того, які цінності кожен з них привносить у роботу підприємства, можна досягти очікуваного результату.

Усі програми логістичного консультування об'єднують чотири загальні властивості:

1. Підвищенні рівня інтеграції деяких чи всіх аспектів діяльності підприємства, що розглядаються. Аналітичними підставами інтеграції є принципи системного аналізу.
2. Критичне порівняння існуючої системи логістичного менеджменту з кращими зразками галузевої практики і сприйняття передового досвіду.
3. Декомпозицію відповідних видів діяльності Для цього необхідно налагодити оцінку ефективності й витрат за видами діяльності.
4. Постійна робота над підвищенням якості.

Говорячи про роль логістичного консалтингу в сучасному бізнесі, слід, перш за все, підкреслити його інтегральний і оптимізаційний характер. Використання логістичного консалтингу дозволяє оптимізувати ресурси компанії (матеріальні, фінансові, трудові), пов'язані з управлінням матеріальними і супутніми потоками. Торкаючись безпосереднього застосування принципів логістики у вітчизняному бізнесі, можна виділити два концептуальних моменти, що позиціонують логістичний консалтинг як інструмент антикризового менеджменту.

1. Потенціал логістики дозволяє підвищити організаційно-економічну стійкість фірми на ринку. Це пов'язано з інтегральним ефектом логістичного консалтингу, що дозволяє об'єднати зусилля керуючого персоналу фірми, її структурних підрозділів і логістичних партнерів в наскрізному управлінні матеріальними і супутніми (інформаційними, сервісними, фінансовими) потоками в повному логістичному ланцюгу «закупівлі-виробництво-дистрибуція-продаж». Особливо це важливо в умовах економічної кризи, коли логістика стає одним з інструментів антикризового управління.

2. Принципи та методи логістичного консалтингу направлені на отримання оптимальних рішень, зокрема, мінімізацію повних логістичних витрат фірми. Скорочення всіх видів витрат, пов'язаних з управлінням матеріальним потоком, витрат на транспортування, управління замовленнями і запасами, зменшення логістичних ризиків дозволяє фірмі вивільнити фінансові кошти на додаткові інвестиції в нові технології, технічну модернізацію виробництва, маркетингові дослідження і т.д. оптимальні логістичні рішення можуть бути отримані менеджментом фірми не лише за критерієм мінімуму повних витрат, але і за такими ключовими факторами бізнесу як час виконання логістичних циклів і якість споживчого сервісу.

Підвищення організаційно-економічної стійкості фірми реалізується міжфункціональним і міжорганізаційним логістичним менеджментом, що дозволяє усунути конфлікти між функціональними підрозділами фірми і забезпечити інтегровану взаємодію з логістичними партнерами по бізнесу.

Потенціал логістичного консалтингу дозволяє реалізовувати цільові установки фірми в рамках її місії, будучи стратегічним чинником в умовах посилення конкуренції.

При побудові сучасних логістичних систем велике значення має визначення місця логістичного консалтингу в загальній структурі управління фірмою і визначення областей взаємодії з іншими сферами менеджменту. Сучасна система менеджменту фірми є композицією організаційної структури управління з функціонально-орієнтованими сферами діяльності (фінанси, інвестиції, виробництво, маркетинг і збут, інновації, персонал тощо), об'єднаними стратегічними, тактичними й іншими цілями.

В даний час логістичний консалтинг для багатьох фірм розглядається зазвичай як інструмент, що дозволяє зменшити загальні витрати фірми на традиційні функції закупівель матеріальних ресурсів, управління запасами, транспортування і вантажопереробки продукції. Однак не рідкі випадки, коли зменшення загальних логістичних витрат фірми досягається за рахунок збільшення конфліктів між персоналом логістики та інших функціональних сфер бізнесу. Традиційний поділ функціональних обов'язків і відокремлення рівнів управління і контролю в певних організаційних структурах фірми неминує призводить до виникнення конфліктних ситуацій, згладжування яких має бути одним із завдань персоналу інтегрованої логістики.

Логістика має активним інтегруючим потенціалом, здатним зв'язати воедино і поліпшити взаємодію між такими базовими фірмовими функціональними сферами, як постачання, виробництво, маркетинг, організація продажів. Використовуючи маркетингову інформацію, досвід управлінської діяльності, логістичний консалтинг ефективно впливає на виробництво фірми-клієнта. Оптимізуючи виробничо-технологічний цикл і продуктові характеристики. Раціонально керуючи запасами продукції в постачанні, виробництві та збуті, інтегрована логістика сприяє зменшенню загальних витрат, зниження ціни товарів і в результаті поліпшення стратегічних позицій фірми на ринку. Логістичний консалтинг може забезпечувати ефективну координацію обсягів закупівель матеріальних ресурсів і виробництва готової продукції з прогнозованим маркетингом обсягом продажів.

Таким чином, логістичний консалтинг підтримує системну стійкість фірми на ринку, згладжуючи протиріччя між маркетингом, виробництвом, фінансами та оптимізуючи міжфункціональні внутрішньофірмові рішення.

Слід підкреслити, що логістичний консалтинг забезпечує виконання основної цільової установки фірми - обслужити споживачів на конкурентно високому рівні з оптимальними загальними витратами. Приймаючи рішення про диференціацію на базі своєї компетентності в сфері логістики, фірма повинна прагнути перевершити конкурентів у всіх ланках своєї діяльності. Зазвичай це означає, що логістика покликана обслуговувати більшість потреб виробництва і маркетингу таким чином, щоб в повній мірі використовувати здатність фірми до своєчасної та належної поставання продуктів або послуг споживачам. Компанії, найбільш досягли успіху в логістиці, характеризуються альтернативними логістичними можливостями, виняткову гнучкість, роботою в режимі реального часу, оперативним контролем, і, що найбільш важливо, - досконалістю поставки логістичного сервісу.

Висновки. Для того щоб підприємства здійснювали свою діяльність на принципах взаємодії, синхронізації основних бізнес-процесів та моделей планування й управління, необхідно здійснювати їх організаційний розвиток. Впровадження сучасних логістичних концепцій і систем є одним із стратегічних шляхів підвищення конкурентоспроможності вітчизняних організацій бізнесу.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Алькема В.Г., Кириченко О.С. Економічна безпека суб'єктів логістичної діяльності: Навчальний посібник. – К.: ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК», 2016. – С. 51-53.
2. Підгорний, М. В. Системне проектування логістичних ланцюгів постачань / М. В. Підгорний, О. Ю. Лук'янченко // Вестник Харьковского национального автомобильно-дорожного университета [Текст] : сб. науч. тр. / Харьк. нац. автомоб.-дор. ун-т ; [редкол.: Богомолов В. А. (глав. ред.) и др.]. - Харьков : ХНАДУ, 2016. – Вып. 74. – С. 12-16.
3. Миусов М.В. Логистический менеджмент и его роль в современном бизнесе транспортных услуг / М.В. Миусов, В.Н. Захарченко, В.В. Винников // Мережева розробка курсів тренінгу з менеджменту у сфері транспорту і логістики: монографія / Ун-т м. Падерборн (Німеччина) та ін.; укл. О.Бакуліч, Я.Лудченко. – К.: НТУ, 2008. – С. 354-363.

REFERENCES

1. Alkema VG Kirichenko AS The economic security of logistics activities: Textbook. - K. : Universities "University of Economics and Law" Krok ", 2016. - P. 51-53.
2. Podgorny, MV Systems engineering logistics supply chain / NV Podgorny, O. Lukyanchenko // Journal of Kharkiv National Automobile-road university [Text] coll. scientific. tr. / Kharkov. nat. avtomob.-dor. University Press; [Redkol. : Bogomolov VA (chapters. Ed.) Et al.]. - Kharkiv: HNADU, 2016 - Vol. 74. - C. 12-16.
3. Miyusov MV Logistics management and its role in modern business transport services / MV Miyusov, VN Zakharchenko VV Vinnikov // Merezheva rozrobka kursiv treningu s management at sferi Transport i logistiki: monograph / Univ m Paderborn (Zittau) that in. ;. UKL. O.Bakulich, Ya.Ludchenko. - K. : NTU, 2008. - P. 354-363.

РЕФЕРАТ

Левіщенко О.С. Логістичний консалтинг та його роль у сучасному бізнесі / О.С. Левіщенко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

В статті проведено дослідження «логістичного консалтингу» як поняття, а також визначено місце та роль логістичного консалтингу в системі сучасного бізнесу.

Логістика в сучасному глобальному світі є важливим інструментом конкурентної боротьби між підприємствами та мережами створення цінностей. Ускладнення економічних умов господарювання, зростання невизначеності економічного середовища, параметри якого постійно змінюються, призвело до використання логістики в якості чинника інноваційного розвитку та важливого фактору зміцнення економічної безпеки суб'єктів господарювання. Безпечна глобальна логістична діяльність вимагає нових підходів до забезпечення стійкості та зміцнення потенціалу розвитку підприємств. Такий розвиток, що ґрунтується на логістичних засадах, призводить до появи

значного різноманіття організацій з високими адаптивними та інтеграційними властивостями та значним потенціалом інноваційності й конкурентоспроможності.

Логістичний консалтинг – надання інтелектуальних послуг в галузі надання допомоги керівникам підприємств у розробці комплексних і системних рішень логістичних проблем з метою оптимізації логістичних активів. При цьому основою проведення досліджень служать методи і моделі логістики, логістичних та маркетингових досліджень, а також наукові дисципліни, пов'язані з логістичним консалтингом.

Успіх логістичного консалтингу визначається знаннями консультанта, його здатністю запропонувати замовнику обґрунтовані підходи, що дозволяють, насамперед, попередити виникнення проблемних ситуацій у складних умовах розвитку виробничо-економічних відносин.

Об'єкт дослідження – логістичний консалтинг, як поняття та його місце та роль в системі сучасного бізнесу.

Мета статті – розкрити сутність поняття «логістичний консалтинг», а також визначити його місце та роль в системі сучасного бізнесу

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНСАЛТИНГ, КОНСАЛТИНГОВА ПОСЛУГА, БІЗНЕС, ЛОГІСТИЧНИЙ КОНСАЛТИНГ, ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ.

ABSTRACT

Levishchenko O.S. Logistics Consulting and its role in modern. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

The paper studied the "logistics consulting" as a concept, as well as the place and role of logistics consulting in system of modern business.

Logistics in today's globalized world is an important tool of competition between enterprises and networks of value creation. Complications economic conditions, economic growth uncertainty of the economic environment, whose parameters are constantly changing, leading to the use of logistics as a factor of innovation and an important factor of strengthening the economic security of business entities. Secure global logistics activities require new approaches to ensure the stability and capacity of enterprises. This development, based on logistical grounds, leads to a significant variety of organizations with high integration and adaptive properties and significant potential for innovation and competitiveness.

Logistics Consulting - Providing intelligence services in assisting managers in developing integrated system solutions and logistical problems to optimize logistics assets. Thus the basis of research methods and models are logistics, logistics and marketing research, and scientific disciplines related to logistics consulting.

Success is determined by logistics consulting expertise consultant, its ability to offer customers reasonable approaches to primarily prevent problem situations in difficult conditions of production and economic relations.

Object of study - logistics consulting, as a concept and its place and role in the modern business.

The purpose of the article - reveal the essence of the concept of "logistics consulting" and define its place and role in the modern business.

KEY WORDS: CONSULTING, CONSULTING SERVICES, BUSINESS, LOGISTICS CONSULTING, LOGISTICS MANAGEMENT.

РЕФЕРАТ

Левищенко Е.С. Логистический консалтинг и его роль в современном бизнесе / О.С. Левищенко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье проведено исследование «логистического консалтинга» как понятия, а также определено место и роль логистического консалтинга в системе современного бизнеса.

Логистика в современном глобальном мире является важным инструментом конкурентной борьбы между предприятиями и сетями создания ценностей. Осложнения экономических условий хозяйствования, рост неопределенности экономической среды, параметры которого постоянно меняются, привело к использованию логистики в качестве фактора инновационного развития и

важного фактора укрепления экономической безопасности субъектов хозяйствования. Безопасная глобальная логистическая деятельность требует новых подходов к обеспечению устойчивости и укрепления потенциала развития предприятий. Развитие, основанное на логистических принципах, приводит к появлению значительного разнообразия организаций с высокими адаптивными и интеграционными свойствами и значительным потенциалом инновационности и конкурентоспособности.

Логистический консалтинг - предоставление интеллектуальных услуг в области оказания помощи руководителям предприятий в разработке комплексных и системных решений логистических проблем с целью оптимизации логистических активов. При этом основанием для проведения исследований служат методы и модели логистики, логистических и маркетинговых исследований, а также научные дисциплины, связанные с логистическим консалтингом.

Успех логистического консалтинга определяется знаниями консультанта, его способностью предложить заказчику обоснованные подходы, позволяющие, прежде всего, предупредить возникновение проблемных ситуаций в сложных условиях развития производственно-экономических отношений.

Объект исследования - логистический консалтинг, как понятие и его место и роль в системе современного бизнеса.

Цель статьи - раскрыть сущность понятия «логистический консалтинг», а также определить его место и роль в системе современного бизнеса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КОНСАЛТИНГ, КОНСАЛТИНГОВЫЕ УСЛУГИ, БИЗНЕС, ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНСАЛТИНГ, ЛОГИСТИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ.

АВТОРИ:

Левіщенко Олена Степанівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри економіки, e-mail: ges-82@mail.ru, тел. +3080672536818, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 314.

AUTHOR:

Levischenko Olena , Senior Lecturer Department of Economics, National Transport University, e-mail: ges-82@mail.ru, tel. + 380 672 536 818, Ukraine, 01010, m. Kyiv, Suvorova str .. 1, k. 314

АВТОРЫ:

Козак Левищенко Елена Степановна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры экономики, e-mail: ges-82@mail.ru , тел . +3080672536818 , Украина , 01010 , г. Киев, ул. Суворова 1, к. 314.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Євгеній Валентинович, доктор економічних наук, професор Президент Академії інвестицій в науку і будівництво України, академік академії наук України, Київ, Україна.

Гришук Олександр Казимирович, кандидат технічних наук, професор, проректор з навчальної роботи Національного транспортного університету, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondarenko E.V. Doctor of Economics, Professor, President of the Academy of investment in science and construction of Ukraine, Fcademician of the Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv, Ukraine.

Gryschuk O. K. Ph.D in Technical Science, Professor, Vice Rector for Scientific Affairs NTU, Kyiv, Ukraine.

УДК 338.242.2
UDC 338.242.2

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ, ЯК ІНСТРУМЕНТ РЕФОРМУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Литвишко Л.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

Сукманюк В.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна

RESTRUCTURING, AS A TOOL OF REFORM UKRAINE MOTOR TRANSPORTS ENTERPRISES

Litvishko L.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Sukmanyuk V.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ, КАК ИНСТРУМЕНТ РЕФОРМИРОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

Литвишко Л.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет,
Киев, Украина

Сукманюк В.М., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. В теперішній час відбулися зміни зовнішнього та внутрішнього середовища, в якому функціонує підприємство, основна мета, якого забезпечення ефективності діяльності та розвиток підприємства. Більшість підприємств автотранспортної галузі знаходяться в кризовому стані, тому важливо розробити механізм реструктуризації, який дозволить, при мінімальних втратах вибрати пріоритетні напрямки, що дозволить досягти бажаного результату.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливість діяльності транспортного ринку полягає в тому, що автотранспортні підприємства (АТП) надають свої послуги в конкретному місці в конкретний час. АТП надають свої послуги в конкурентному середовищі, яке постійно змінюється, і виникає гостра потреба в адаптації до нових умов функціонування підприємства. Отже, для багатьох підприємств, актуальним є антикризове управління – одним із важливих шляхів якого, є проведення реструктуризації на підприємстві.

Питання сутності реструктуризації підприємств відображені в працях відомих вітчизняних і зарубіжних учених, таких як: Акімова І. М., Алпатов А. О., Ансофф І., Батенко Л., Белих Л. П., Бідняк М. Н., Довбня С. Б., Кальніченко Л. Ф., Клейнер Г. Б., Кизим М. О., Мазур І. І., Маркіна І. А., Мендрул А. Г., Мізерна Т., Покропівний С. Ф., Пономаренко В. С., Пушкар О. І., Треншов Н. Н., Тридід О. М., Холл Р. Х., Хохлов М. П., Шершньова З. С. та ін. Однак, дані питання вимагають додаткових досліджень через недостатність теоретичних обґрунтувань. Адже, аргументоване розуміння реструктуризації підприємства є актуальним не тільки для науки, а й для практичних цілей.

У науковій і навчальній літературі, публіцистиці представлені різні точки зору на поняття «реструктуризація підприємства». Сам термін «реструктуризація» буквально означає «зміну структури чого-небудь» [1, с. 893]. Про яку структуру і які зміни мова йде, залежить від об'єкта, цілей і завдань реструктуризації.

Під реструктуризацією підприємства в усім світі розуміється безперервний процес підвищення конкурентоздатності за допомогою прийняття менеджментом комплексу внутрішніх заходів щодо адаптації системи керування бізнесом до ринкових умов, що постійно змінюються [4, с. 103].

У наукових роботах зарубіжних і вітчизняних авторів, реструктуризація розглядається в контексті приватизації підприємств і проблем антикризового управління. Недостатньо приділяється уваги, вибору стратегії та механізму проведення реструктуризації на підприємстві. В умовах обмеження фінансових ресурсів у підприємства, необхідно виділяти пріоритетні напрямки і першочерговість реструктуризації.

Метою статті є узагальнення наукових пошуків та аналіз вже існуючих тенденцій щодо реструктуризації підприємств.

Виклад основного матеріалу. Розвиток навколишнього світу в даний час відрізняється високим динамізмом. Це стосується як економічної системи в цілому, так і окремих її елементів, серед яких у першу чергу необхідно виділити підприємства.

В останні роки підприємства набувають економічної самостійності та повністю відповідають за результати своєї діяльності, виникають нові цілі та завдання, які раніше взагалі на цьому рівні не розв'язувалися і не ставились. Такі обставини спричинили ситуацію, коли більшість підприємств знаходяться у так званому «лежачому» стані. Потужний тиск яких, вимагає від них виживання, боротьби і комфортного існування в умовах ринку.

Розглядаючи одну з найважливіших галузей національної економіки, як транспорт – сегмент світового господарства, який розвивається разом з ним і здійснює вплив на зміни, які відбуваються у світовому виробничому процесі та обміні, варто проаналізувати динаміку діяльності підприємств транспорту (рис. 1).

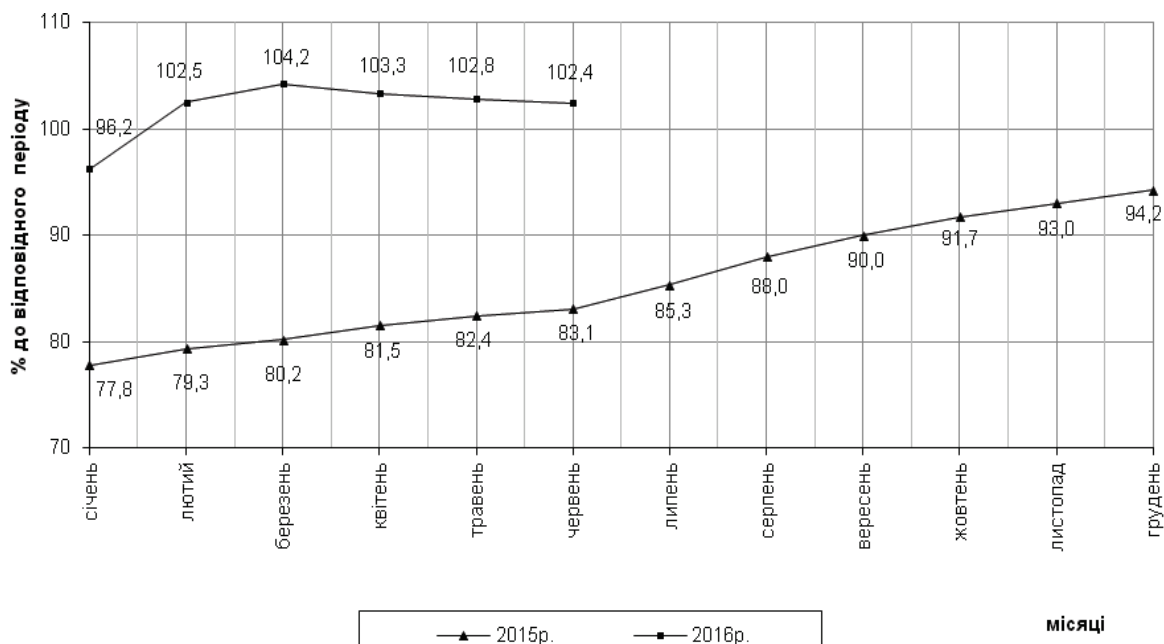


Рисунок – 1 Вантажооборот підприємств транспорту за 2015р. і січень-червень 2016 рр.
(у % до відповідного періоду попереднього року, наростаючим підсумком)

Так, за даними Державної служби статистики України, у січні-червні 2016р. вантажооборот підприємств транспорту становив 152,1 млрд.ткм, або 102,4% від обсягу січня-червня 2015р. (рис. 1). А за січень-червень 2016р. підприємствами транспорту було перевезено 291,0 млн.т вантажів, що становить 103,9% від обсягів січня-червня 2015р. (таблиця 1).

Таблиця 1 – Показники перевезень вантажів за видами транспорту за 2015-2016рр.

Види транспорту	Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн.ткм	у % до січня-червня 2015р.	млн.т	у % до січня-червня 2015р.
<i>Транспорт:</i>	<i>152087,0</i>	<i>102,4</i>	<i>291,0</i>	<i>103,9</i>
залізничний	88780,8	94,2	162,2	98,8
автомобільний	17227,0	106,8	75,2	113,6
водний	1690,7	64,8	2,5	102,3
трубопровідний	44272,4	124,9	51,1	108,5
авіаційний	116,1	111,9	0,04	118,3

Отже, ефективне функціонування транспортної галузі є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

Адже, маючи розгалужену транспортну інфраструктуру та знаходячись на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для сталого розвитку цієї галузі в рамках виваженої державної політики.

На жаль, показники динаміки розвитку транспортної галузі (таблиця 2), віддзеркалюючи загальноекономічні тенденції, характеризуються нестабільністю. Після досягнення у 2007р. найвищих за останнє десятиріччя показників розвитку та наступного спаду внаслідок світової фінансово-економічної кризи, транспортна галузь у 2011р. демонструвала зростання [5].

Таблиця 2 – Динаміка перевезення вантажів і пасажирів за видами транспорту в Україні за 2007-2015 роки [5]

	Роки								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
млн. тон									
Перевезено вантажів – всього*	1805	1972	1625	1765	1887	1853	1854	1643	1507
залізничний	514	499	391	433	469	458	444	386	350
водний	21	19	10	11	10	7,8	6	6	6
автомобільний	1121	1267	1069	1168	1253	1260	1278	1151	1054
авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
млн пас.									
Перевезено пасажирів – всього	8214	8331	7275	6845	6980	6812	6623	5902	5160
залізничний	447	445	426	427	430	427	425	389	390
водний	10	9	8	8	8	7	7	1	1
автомобільний	4173	4369	4014	3726	3612	3449	3344	2913	2244
авіаційний	5	6	5	6	8	8	8	6	6
тролейбусний	1621	1580	1283	1204	1346	1346	1306	1097	1081
трамвайний	1027	963	787	714	798	800	757	770	738
метрополітенівський	931	959	752	760	778	774	775	726	700

* без трубопровідного транспорту

Однак, у 2012р. проблеми посткризового відновлення у транспортній галузі загострились та негативна динаміка представлених показників продовжується і по теперішній час, про що свідчить зменшення обсягів вантажних і пасажирських перевезень.

Так, обсяги перевезень вантажів у 2013р. становили 1854 млн.т., що тільки на 49 млн.т. перевищують показники рівня 2007р. (1805 млн.т.).

Єдиним видом транспорту, за яким у 2013 р. досягнуто зростання обсягів перевезень вантажів порівняно з 2007р., був автомобільний: цим видом транспорту перевезено 1278 млн.т. вантажів, що на 14% вище рівня 2007р. Пасажирські перевезення в останні роки мають негативну динаміку майже за всіма видами транспорту.

Отже, присутність України на світовому ринку транспортних послуг на сучасному етапі розвитку ускладнена. Беручи до уваги, що тривалий час транспорт є найбільш регульованим сектором економіки, втручання держави в його діяльність є необхідною, зокрема, шляхом розробки відповідної транспортної політики/концепції, що буде сприяти розвитку конкурентної політики.

Встановлено, що створення умов для розвитку конкурентної політики, обумовлене впливом багатьох вагомих чинників. Найбільшу загрозу для України становить наростання «системного відриву» економіки від економік провідних країн через несумісність технологій, низьку здатність до інвестицій і нововведень, а також структурно-галузеву та інституціональну несумісність.

Глобальна конкуренція визначає умови виживання компанії. Для того щоб вижити, підприємства повинні домінувати на ринку. Суттєві зміни зовнішнього середовища призводять до необхідності змін парадигми – побудови нового бачення світу.

Зокрема, для підприємств автотранспортної галузі, одним із таких способів пристосування до сучасних умов існування, є їх реструктуризація. Важливо зазначити, що автомобільний транспорт відіграє важливу роль у міжнародних перевезеннях пасажирів і вантажів, тому реструктуризація підприємств вимагає заходів на переборення розриву між нинішніми результатами діяльності підприємств і вимогами міжнародної конкуренції. Цей розрив є результатом глобальних змін в макроекономічному і політичному середовищі, в технологіях, організаційних структурах, маркетингових підходах, ціновій політиці на фактори виробництва та послуги, так як реструктуризація перетворюється в безперервний процес.

Так, серед варіантів трактування реструктуризації можна виділити такі [1, с.676; 2, с.29]:

- комплексні зміни із антикризовими заходами;
- кардинальні зміни організаційно-правової структури суб'єкта господарювання;
- комплекс заходів, пов'язаних із перетворенням усіх сфер діяльності підприємства, від структури фінансів, до технічного переозброєння і пошуку нових ніш на ринку;
- комплексні та взаємопов'язані зміни структур, що забезпечують функціонування підприємства в цілому;
- створення на базі підприємства кількох менших економічних одиниць;
- комплекс реорганізаційних заходів, які мають на меті вихід підприємства із кризи і забезпечення його подальшого розвитку [1, с.676; 2, с.29].

Реструктуризація передбачає зміни структури майна (правового статусу); організаційної структури підприємства; виробничої структури; структури виробничої програми, залученого капіталу, активів, доходів і витрат, персоналу; інформації та інших структур.

Реструктуризація підприємства спрямована на розв'язання основних завдань:

- 1) оперативно забезпечити виживання підприємства;
- 2) відновити конкурентоспроможність підприємства на ринку.

Відповідно до цих завдань і розглядають взаємопов'язані форми й види реструктуризації підприємств (рис. 2) [1, с.681].

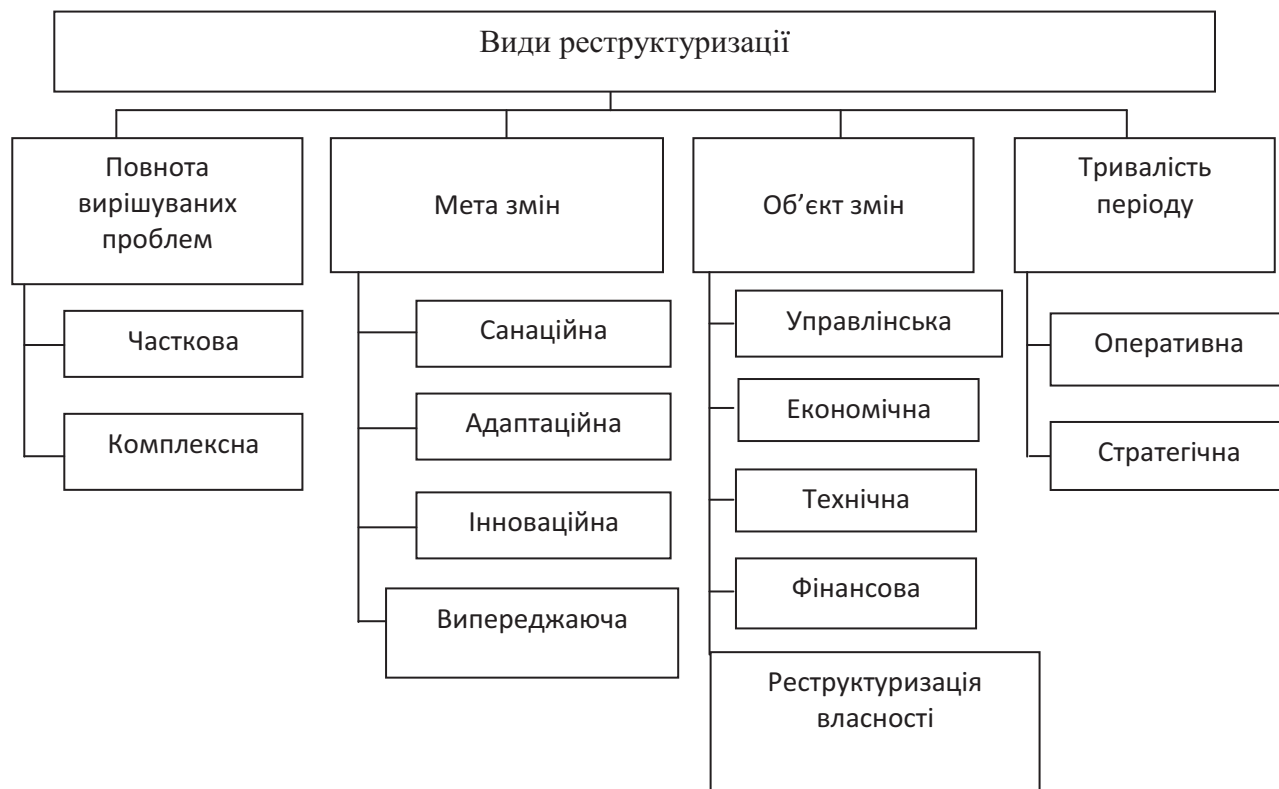


Рисунок 2 – Форми і види реструктуризації підприємства [1, с.681]

Разом з тим, слід зауважити, що реструктуризація – це не панацея від усіх бід, але один з ефективних ринкових інструментів розвитку вдалого бізнесу. Невдачі реструктуризації окремих

підприємств, говорять скоріше про недостатньо обмірковану опрацьовану організацію її проведення, ніж про недолік її як методу.

У теперішній час відбулися зміни зовнішнього та внутрішнього середовища, в якому функціонує підприємство, основна мета, якого забезпечення ефективності діяльності та розвиток підприємства. Особливу актуальність, для багатьох підприємств являє антикризове управління, для недопущення або виходу з кризи підприємства. Процедури та заходи з реалізації антикризового управління створюють умови для необхідності проведення реструктуризації на підприємствах.

Таким чином, інноваційна реструктуризація повинна включати стратегічний вибір ефективних програм та їх реалізацію. Необхідна інноваційна підтримка підготовки виробництва, самого виробництва і післявиробничої діяльності, тобто збалансована інноваційна структура. Підприємствам потрібно здійснювати процесуальну інтеграцію, і ці нововведення мають поєднуватися із застосуванням інформаційних систем, заснованих на використанні сучасних інформаційних технологій.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Таким чином, було визначено, що реструктуризація - тривалий та складний процес, і тому при перших проявах кризи потрібно негайно реагувати на зміну в структурі підприємства. Реструктуризація дозволить вижити підприємству в короткий термін через прийняття експрес-заходів, що базуються на внутрішніх резервах, і одночасно досягти конкурентоздатності за рахунок, глибокого аналізу причин, за яких підприємство опинилося в кризовому стані; формувати власну ринкову стратегію для досягнення поставлених цілей. Безпосередньо, реструктуризація полягає в розробці програми, що забезпечить перехід від існуючої до нової вдосконаленої системи управління.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Большой экономический словарь / Под ред. А.Н.Азрилиана.- 5-е изд., доп. и перераб. – М.: Институт новой экономики, 2002.- 1280с.
2. Іванілов О.С. Економіка підприємства: підруч. для студ. вищ. навч. закл. О.С. Іванілов – К: Центр учбової літератури, 2009.-728с.
3. Отенко И. П. Организационно-экономический механизм реструктуризации предприятия / И.П.Отенко, Н.А.Москаленко. — Х. : ХНЭУ, 2005. — 215 с.
4. Реорганизация и реструктуризация обществ // Бизнес. Бухгалтерия. – 1999.- №49 (360).- 103с.
5. Транспорт і зв'язок, статистична інформація/ Офіційний сайт Укрстату [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tiz.htm

REFERENCES

1. Large ekonomicheskyy dictionary / Under Ed. A.N.Azriliyana.- 5th publ., Ext. and pereab. - М. : Institute of new Economy, 2002.- 1280 p. (Rus)
2. Ivanilov AS Enterprise economy: textbook. for students. III. teach. bookmark. AS Ivanilov - K: Center of educational literature, 2009.-728 p. (Ukr)
3. Otenko IP Organizational-economic mechanism of re-structuring of the enterprise / I.P.Otenko, N.A.Moskalenko. - H.: KNUe, 2005. - 215 p. (Rus)
4. The reorganization and restructuring of companies // Business. Bughalteriya. - 1999.- №49 (360) .- 103 p. (Rus)
5. Transport and connectivity, statistical information / Official site Ukrstat [electronic resource] - Access: http://ukrstat.org/uk/operativ/menu/menu_u/tiz.htm (Ukr)

РЕФЕРАТ

Литвишко Л.О. Реструктуризація, як інструмент реформування підприємств автотранспорту України. / Л.О. Литвишко, В.М. Сукманюк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

В статті проведено узагальнення теоретичних основ реструктуризації підприємств автотранспорту, визначено пріоритетні напрямки реструктуризації на підприємстві, проаналізовано сучасний стан ринку транспортних послуг, розглянуто взаємопов'язані форми та види реструктуризації підприємства.

Об'єкт дослідження – процес реструктуризації підприємств автотранспорту.

Мета дослідження – узагальнення наукових пошуків та аналіз вже існуючих тенденцій щодо реструктуризації підприємств.

Метод дослідження – аналіз науково-теоретичних та практичних напрацювань у даній галузі.

В останні роки підприємства набувають економічної самостійності та повністю відповідають за результати своєї діяльності, виникають нові цілі та завдання, які раніше взагалі на цьому рівні не розв'язувалися і не ставились. Такі обставини спричинили ситуацію, коли більшість підприємств знаходяться у так званому «лежачому» стані. Потужний тиск яких, вимагає від них виживання, боротьби і комфортного існування в умовах ринку. Суттєві зміни зовнішнього середовища призводять до необхідності змін парадигми – побудови нового бачення світу. Зокрема, для підприємств автотранспортної галузі, одним із таких способів пристосування до сучасних умов існування, є їх реструктуризація. Адже, реструктуризація дозволить вижити підприємству в короткий термін через прийняття експрес-заходів, що базуються на внутрішніх резервах, і одночасно досягти конкурентоздатності за рахунок, глибокого аналізу причин, за яких підприємство опинилося в кризовому стані; формувати власну ринкову стратегію для досягнення поставлених цілей.

Результати статті можуть бути враховані при організації процесу управління на підприємствах України для підвищення його ефективності.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкту дослідження – пошук оптимальних шляхів реструктуризації підприємств автотранспорту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ, АДАПТАЦІЯ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, СТРУКТУРНІ ЗМІНИ, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ.

ABSTRACT

Litvishko L.A., Sukmanyuk V.M. Restructuring, as a tool of reform Ukraine motor transports enterprises. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

In the article the synthesis of theoretical foundations of enterprise restructuring motor transport priority directions of restructuring the company, analyzed the current state of the transport market, considered interrelated forms and types of enterprise restructuring.

The object of study - the process of restructuring of motor transport enterprises.

The aim - generalization of scientific research and analysis of existing trends in enterprise restructuring.

The method of research - scientific analysis of theoretical and practical developments in this field.

In recent years, enterprises gain economic independence and full responsibility for its performance, new goals and tasks that used to do at this level is not resolved and not treated. These circumstances led to a situation where most companies are located in the so-called "sleeping" state. Powerful pressure which requires them to survive, fight and comfortable existence in the marketplace. Significant changes in the environment lead to the need to change the paradigm - building a new vision of the world. In particular, enterprises trucking industry, is one way of adapting to modern living conditions is their restructuring. After all, the restructuring will allow the company to survive in the short term due to rapid adoption of measures based on internal reserves, and simultaneously achieve competitiveness through, in-depth analysis of the reasons for which the company was in crisis; to form their own marketing strategy to achieve its goals.

KEYWORDS: RESTRUCTURING, ADAPTATION, COMPETITIVENESS, STRUCTURAL CHANGES, TRANSPORTATION, CRISIS MANAGEMENT.

РЕФЕРАТ

Литвишко Л.А. Реструктуризация, как инструмент реформирования автотранспортных предприятий Украины / Л.А. Литвишко, В.М. Сукманюк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье проведено обобщение теоретических основ реструктуризации предприятий автотранспорта, определены приоритетные направления реструктуризации предприятия, проанализировано современное состояние рынка транспортных услуг, рассмотрены взаимосвязанные формы и виды реструктуризации предприятия.

Объект исследования - процесс реструктуризации предприятий автотранспорта.

Цель исследования - обобщение научных поисков и анализ уже существующих тенденций в реструктуризации предприятий.

Метод исследования - анализ научно-теоретических и практических наработок в данной области.

В последние годы предприятия приобретают экономическую самостоятельность и полностью отвечают за результаты своей деятельности, поэтому возникают новые цели и задачи, которые раньше вообще на этом уровне не решались и не ставились. Такие обстоятельства привели к ситуации, когда большинство предприятий находятся в так называемом «лежащем» состоянии. Такие условия требуют от них выживания, борьбы и комфортного существования в условиях рынка. Существенные изменения во внешней среде приводят к необходимости изменений парадигмы – построение нового видения мира. В частности, для предприятий автотранспортной отрасли, одним из важных способов приспособления к современным условиям существования, является их реструктуризация. Реструктуризация позволит выжить предприятию в короткий срок из-за принятия экспресс-мероприятий, основанных на внутренних резервах, и одновременно достичь конкурентоспособности за счет, глубокого анализа причин, по которым предприятие оказалось в кризисном состоянии; формировать собственную рыночную стратегию для достижения поставленных целей.

Результаты статьи могут быть учтены при организации процесса управления на предприятиях Украины для повышения их эффективности.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - поиск оптимальных путей реструктуризации предприятий автотранспорта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ, АДАПТАЦИЯ, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ, СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ, ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ, АНТИКРИЗИСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ.

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.

Сукманюк Вікторія Михайлівна, асистент кафедри менеджмент, Національний транспортний університет, e-mail: ruslan050371@ukr.net, тел. +380669783065, 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.

Sukmanyuk V.M., assistant department of management, National Transport University, Kyiv, e-mail: ruslan050371@ukr.net, tel. ++380669783065, 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

Сукманюк Виктория Михайловна, ассистент кафедры менеджмент, Национальный транспортный университет, e-mail: ruslan050371@ukr.net, тел. +380669783065, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 241.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри менеджмент, Київ, Україна.

Карачина Н.П., доктор економічних наук, професор, Вінницький національний технічний університет, завідувач кафедри менеджмент і моделювання в економіці, Вінниця, Україна.

REVIEWER:

Bondar N.N. Economics (Dr.), professor, professor department of management National Transport University, Ukraine.

Karachina N.P., Economics (Dr.), Professor, Vinnytsia National Technical University, head department of management and economic modeling, Vinnitsa, Ukraine.

УДК 336.648
UDC 336.648

ДОВГОСТРОКОВЕ ФІНАНСУВАННЯ КОМПАНІЙ В СУЧАСНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Маруніч В. С., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Кабанов В. Г., кандидат економічних наук, Національна академія керівних кадрів культури і мистецтв, Київ, Україна

Цеков К. В., Національна академія керівних кадрів культури і мистецтв, Київ, Україна

LONG-TERM FINANCING OF COMPANIES IN THE CURRENT CONDITIONS OF THE WORLD ECONOMY DEVELOPMENT

Marunich V. S., Ph. D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Kabanov V. G., Ph. D., National Academy of Management Personnel of Culture and Art, Kyiv, Ukraine

Tsekov K. V., National Academy of Management Personnel of Culture and Art, Kyiv, Ukraine

ДОЛГОСРОЧНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ КОМПАНИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Маруніч В. С., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Кабанов В. Г., кандидат экономических наук, Национальная академия руководящих кадров культуры и искусств, Киев, Украина

Цеков К. В., Национальная академия руководящих кадров культуры и искусств, Киев, Украина

Постановка проблеми. Можливість залучення ресурсів із зовнішніх джерел є важливою передумовою для успішного розвитку компанії, а зрештою, й економіки країни. Для розширення виробництва, R&D розробок і M&A угод необхідні довгострокові фінансові ресурси, які зазвичай залучаються шляхом довгострокових кредитів, акціонування, емісії облігацій. Виходячи із цього, слід проаналізувати вплив довгострокового фінансування підприємств на розвиток економіки в сучасних умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вітчизняних авторів, що досліджують проблематику довгострокового фінансування компаній, можна виділити І. О. Бланка, В. М. Опаріна, А. Г. Загороднього, О. Д. Василика, М. Д. Білика, В. М. Федосова та інших.

Формулювання цілей статті. Головною метою статті є окреслення подальшого розвитку світової економіки через призму довгострокового фінансування підприємств, позаяк можливість ефективного функціонування підприємств без належного фінансування сумнівна, а розвиток економіки без успішних підприємств – неможливий.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для того, щоб зрозуміти, як світова економіка опинилася в теперішньому становищі і які їй властиві тенденції, слід проаналізувати останні події в світовій економіці та її розвиток за останні 10-15 років.

На початку 2000-х років луснула «бульбашка дот-комів» в США, яка роздувалася протягом 1997-2000-х років, а її піком було 10 березня 2000 року [1]. Не більше половини високотехнологічних компаній, які вийшли на IPO за цей період в США, зуміли уникнути банкрутства. Після цього різко зменшилась кількість компаній, які розміщували свої акції на фондових ринках. Наприклад, в 1999 році в США було 457 фірм, які вийшли на IPO (більшість з яких були – високотехнологічні), а вже в 2001-му році їх кількість зменшилась до 76 [2]. У результаті, значно підвищився рівень безробіття і зросла настороженість інвесторів до цінних паперів високотехнологічних компаній, а економічне зростання в США було доволі нестабільним протягом наступних декількох років (див. рис.1).

Ця криза значно вплинула не тільки на сектор інформаційних технологій і високотехнологічних підприємств, але й на фондовий ринок загалом, як і на інші сектори економіки.

Економічне зростання розвинутих країн почало поступово гальмуватися. В той же час країни, що розвиваються, зокрема країни БРІКС, отримали імпульс для значного пришвидшення економічного розвитку (проведення внутрішніх реформ, зовнішньоекономічна кон'юнктура тощо). В період після кризи дот-комів розвиток країн, що розвиваються, в багатьох країнах досяг піку: економіка Китаю щорічно у 2004-2008 роках зростала на 10,1 %, 11,3 %, 12,7 %, 14,2 %, 9,6% відповідно, Індії – на 7,9 %, 9,3 %, 9,3 %, 9,8 %, 3,9 %, Бразилії – на 5,7 %, 3,2 %, 4 %, 6,1 %, 5,2 %, Російської Федерації – 7,2 %, 6,4 %, 8,2 %, 8,5 %, 5,2 % [4].

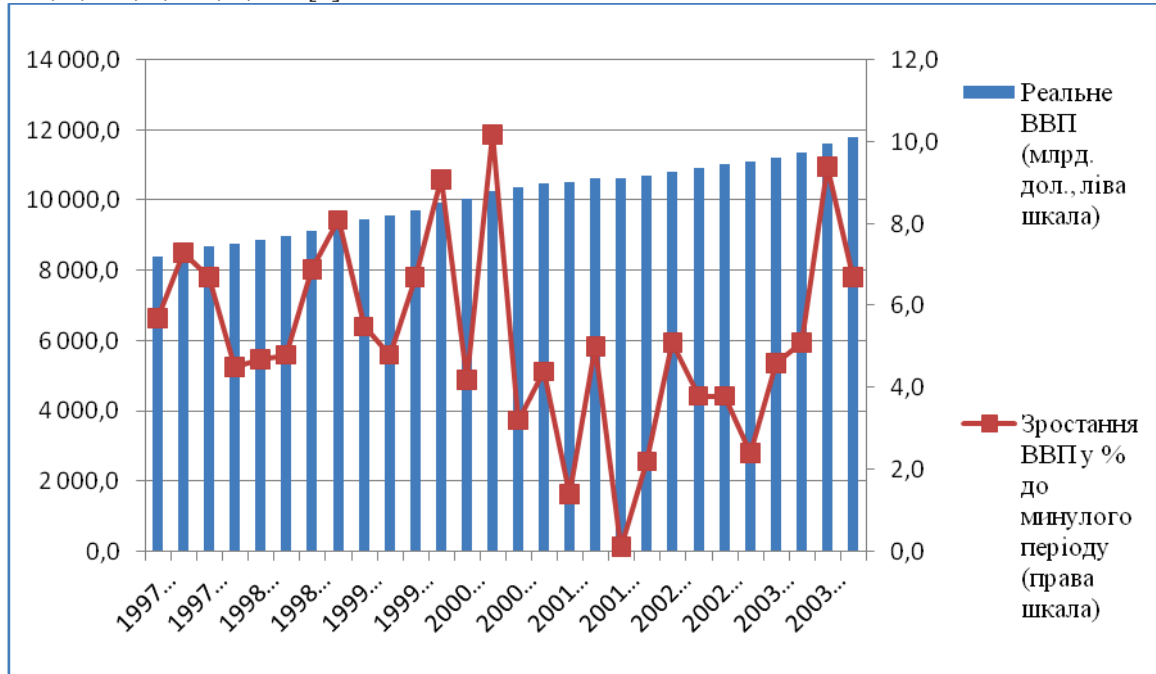


Рисунок 1 – ВВП США і його річне зростання (щоквартальні показники) протягом і після кризи доткомів [3]

Під проведенням реформ мається на увазі як і великі, прораховані у часі, всеохоплюючі реформи (як-от 4-х етапна економічна програма реформ в Китаї, яка була започаткована Ден Цзяопіном), так і лібералізація певних секторів економіки чи поліпшення правил ведення бізнесу. Під сприятливою зовнішньою кон'юктурою тут, зокрема, мається на увазі зростання світових цін на сировину (природний газ, нафту, сталь тощо). Позаяк велика кількість країн, що розвиваються, експортують саме сировину та напівсировину, то це дало значний імпульс розвитку їхніх економік. Наприклад, світові ціни на нафту зросли з 28 доларів за барель у 2002 році до більше, ніж 70 доларів за барель у 2008 році, а на сталь з 550 доларів за тонну у 2007 році до 1100 доларів за тонну у 2009 році [5; 6]. Однією з особливостей країн БРІКС є велика роль державних компаній (state-owned enterprises) в їхніх економіках, зокрема: в Росії – Газпром, в Бразилії – Petrobras, в Китаї – PetroChina, Bank of China, China Construction Bank, Industrial and Commercial Bank of China, Agricultural Bank of China. Детальніше особливості діяльності цих корпорацій розглянемо нижче.

Виходячи із цього, потрібно акцентувати увагу на тому, що тенденції економічного розвитку в розвинутих країнах та країнах, що розвиваються, були різними. Капітал від капіталонасичених країн перетікає до країн, що потребують цього капіталу (в більшій мірі – до країн, що розвиваються). Також необхідно тут відзначити фактор аутсорсингу (перенесення виробництва до країн з дешевою робочою силою). Збільшення важливості ролі торгівлі послугами та перехід до економіки знань, де більшого значення відіграють інформація, ноу-хау і технологічні розробки, докорінно змінюють фінансування компаній (потреби компаній у фінансуванні, методи фінансування, цілі фінансування тощо). Наприклад, більше компаній залучають фінансові ресурси для проведення R&D досліджень та закупівлі більш новітнього обладнання, в той час як ремонт обладнання став практично неактуальним через його швидке моральне старіння. Таким чином, банки переглянули свій підхід до кредитування високотехнологічних компаній та компаній, що спеціалізуються на наданні послуг, тому що у таких компаній, як правило, незрівнянно менше майна, яке потрібно закласти під заставу банку (аніжвід виробників автомобілів, наприклад).

Глобалізація полегшує або здешевлює доступ до фінансових ресурсів для великих стабільних підприємств. Великі корпорації, що перебувають у скрутному фінансовому становищі, також, таким чином, отримують можливість більш вірогідного та менш дорогого залучення коштів. Для малих та середніх підприємств користь не настільки очевидна, однак існують причини вказати на наступні переваги: взаємопов'язаність монетарних політик різних країн, збільшення джерел, звідки можна отримати позикові фінансові ресурси, полегшення умов отримання фінансових ресурсів.

Ці всі події не могли не призвести до розвитку процесів фінансіалізації. Фінансіалізація – це збільшення розмірів і важливості фінансового сектору країни (чи якщо брати глобальніше – світу) по відношенню до всієї економіки [7]. Процеси фінансіалізації в світі почали розвиватись з початку 1980-х років, і вже мали шалені темпи розвитку на початку 2000-х. Існує точніша дефініція фінансіалізації, запропонована Джеральдом Епштайном: фінансіалізація – це зростання ролі фінансових мотивів, фінансових ринків, суб'єктів фінансових ринків і фінансових інституцій в операціях вітчизняної та міжнародної економік [8]. Рональд Дор конкретизує зміни, які відбулись завдяки розвитку процесів фінансіалізації:

- збільшення частки доходів, що одержуються від індустріальної/пост-індустріальної економіки, у тих, хто активніше використовує інструменти фінансового сектору;
- зростання і ускладнення посередницької фінансової діяльності, значною мірою спекулятивного виду, між власниками заощаджень та користувачами капіталу в реальному секторі економіки;
- все більш суворіший нагляд за дотриманням прав власності акціонерів, що перевершує все інші форми корпоративної та соціальної звітності для компаній;
- зростання зусиль з боку урядів сприянню «культури інвестицій в акції» з метою підвищити конкурентоспроможність національних компаній на міжнародних ринках [9; с. 1098].

Таким чином, роль фінансового сектору з 80-х років XX століття почала значно зростати. Фінансіалізація, незважаючи на всі свої недоліки (як-от надмірна вразливість фінансового сектору до кризових явищ, зростання взаємозалежності суб'єктів економічної діяльності, зростання залежності всієї економіки країни чи світу від фінансового сектору тощо), вплинула позитивно на зростання світової економіки та можливість залучення капіталу підприємствами. Особливо в цьому контексті необхідно наголосити на розвитку процесів сек'юритизації. Сек'юритизація – це процес перетворення неліквідних активів або груп активів на ліквідні цінні папери шляхом фінансового інжинірингу [10].

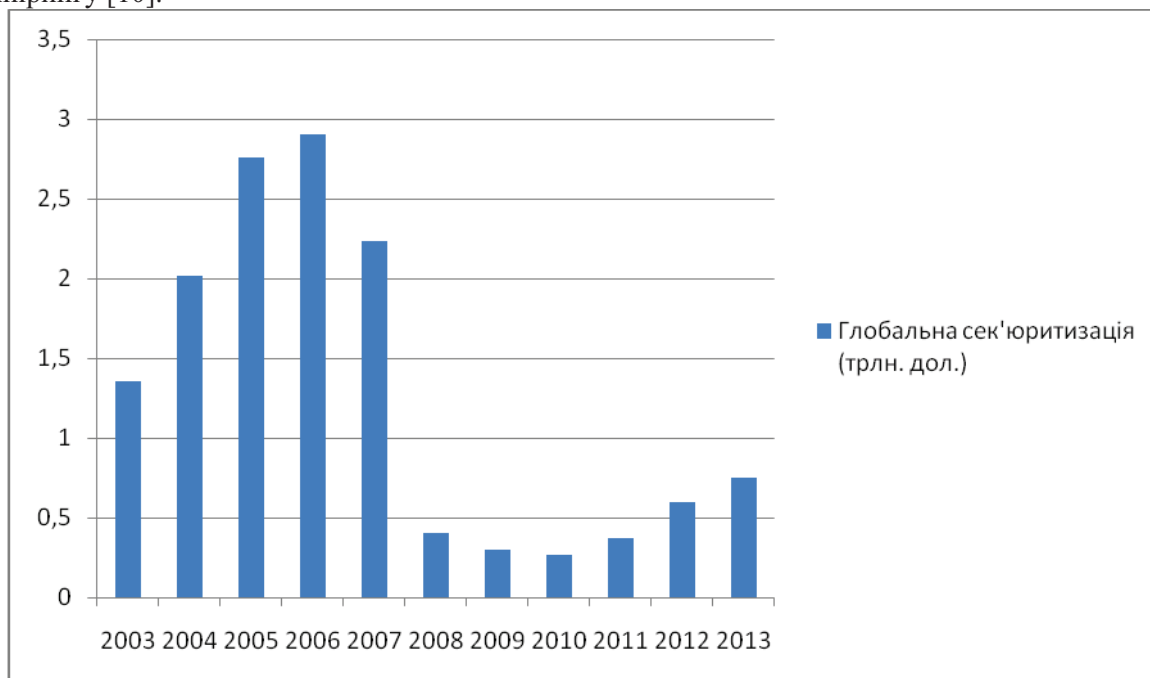


Рисунок 2 –Обсяги сек'юритизації в світі, трлн. дол. [11; с. 59]

Таким чином, через використання механізму сек'юритизації майбутні фінансові потоки перетворювалися в ліквідні інструменти ринку капіталів, що дозволяло корпораціям, приватним та

інституційним інвесторам залучити необхідні їм фінансові ресурси. Хоча саме надмірне зловживання використанням цього механізму призвело до світової фінансово-економічної кризи 2008-го року, деякі з провідних економістів схилиються до думки, що до кризи призвело не використання сек'юритизованих цінних паперів, а саме «токсичні активи», що лежали в основі цих цінних паперів. Однак, згідно із рисунком 2.2, можна провести кореляцію між обсягами сек'юритизації та зростанням економіки. З 2010 року обсяги сек'юритизації почали зростати, саме в той час, коли американські банки списали більшість «токсичних» активів зі своїх рахунків, і економіка США вийшла зі стагнації. Звичайно, що криза в єврозоні негативно вплинула як на фінансовий сектор окремо, так і на діяльність більшості компаній загалом. Але фінансові ринки найбільше залежать від економіки США, особливо це стосується ринків цінних паперів.

В цьому контексті необхідно розглянути політику провідних економічних країн світу, тому що вона є однією із визначальних детермінант можливості і вартості залучення підприємствами фінансових ресурсів. Щоб швидше вийти із рецесії і відновити економічне зростання після світової фінансово-економічної кризи і кризи в єврозоні, крім стандартних засобів (очищення банківських рахунків від «токсичних» активів, посилення регулювання, підтримка фінансових установ тощо) фінансові регулятори провідних країн світу застосували нестандартні методи: політику «кількісного пом'якшення» та «forward guidance». «Кількісне пом'якшення» (quantitative easing) – це нетрадиційний спосіб грошово-кредитної політики, що використовується центральними банками для стимулювання зростання центральної економіки, коли корегування грошово-кредитної політики за допомогою звичайних методів стає неефективним або неможливим. ЦБ країни викуповує на фінансових ринках активи, тим самим вливаючи в економіку значну частину ліквідних фінансових ресурсів [12]. «Forward guidance» - це утримання облікової ставки на визначеному рівні (найчастіше – нульової облікової ставки) доки не будуть досягнуті певні визначені показники [13]. Таким чином, це взаємодія національних фінансових інституцій з інвесторами, компаніями та іншими економічними суб'єктами, щоб вони розуміли як буде коригуватися грошово-кредитна політика в майбутньому.

Розвинуті країни (США, Японія, ЄС) для того, щоб простимулювати економічне зростання, знизили відсоткові ставки до історичних мінімумів, зокрема це зробили Європейський центральний банк, Федеральна резервна система США, Центральний банк Японії, Центральний банк Великобританії. Для того, щоб приватний сектор ще активніше залучав фінансові ресурси і вкладав їх у нові проекти та розвиток підприємництва, ЦБ Великобританії та Японії, а також ФРС США застосовували політику «кількісного пом'якшення». Щодо наслідків накачування в економіку «дешевих грошей» існують різні точки зору, позаяк вони цілком неоднозначні. Однак, як свідчить рисунок 3, країнам єврозони вдалось досягти більш оптимального співвідношення між заощадженнями та інвестиціями (див. рис. 2.3).

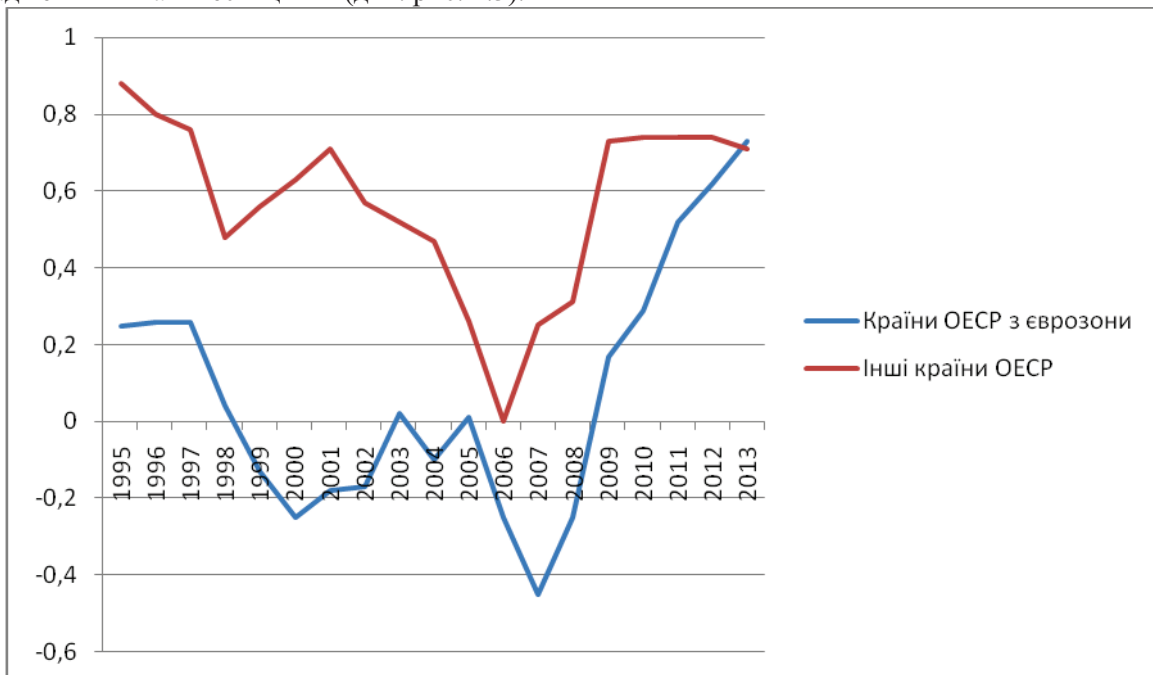


Рисунок 3 – кореляція між заощадженнями та інвестиціями в країнах ОЕСР, 1.00 – досконала кореляція [14, с. 7]

Низькі відсоткові ставки та накачування «дешевих грошей» в економіку спонукали не заощаджувати, а інвестувати та споживати. Так як відсоткові ставки в розвинутих країнах були низькі, інвестори з метою отримання більших прибутків почали інвестувати в країни, що розвиваються, де відсоткові ставки за державними та корпоративними облігаціями значно вище. Саме це в 2010-му році зумовило так значне зростання міжнародного руху капіталу (див. рис. 4).

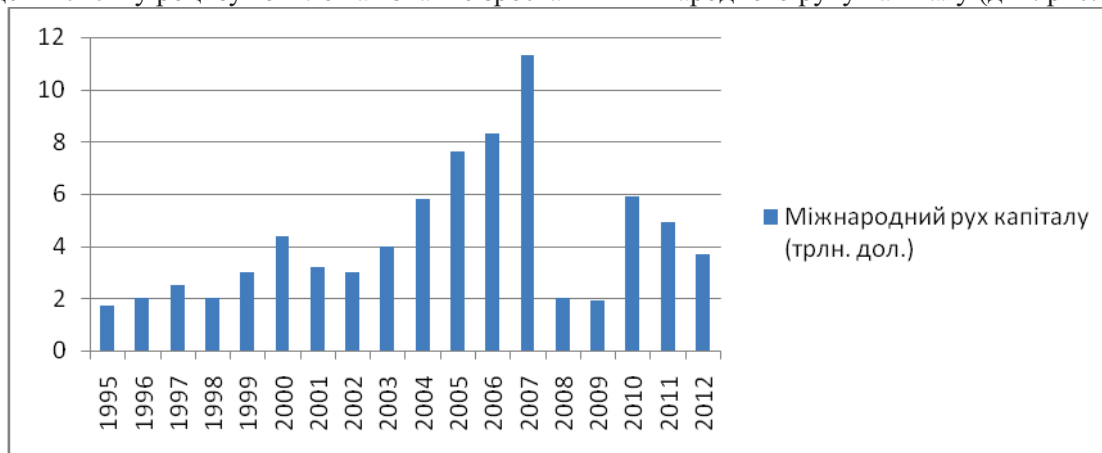


Рисунок 4 – Міжнародний рух капіталу, трлн. дол. [14, с. 8]

Хоча капітал частково й переміщувався в країни, що розвиваються, однак завдяки низьким процентним ставкам і політиці «кількісного пом'якшення» більшість компаній мали змогу задовольнити свої потреби у позикових фінансових ресурсах. Навіть ті корпорації, які не потребували додаткових коштів, використали такий момент для отримання більших прибутків та підвищення своїх резервів ліквідності. Американська телекомунікаційна компанія Verizon в 2013-му році розмістила свої облігації на рекордну суму – 49 млрд. дол. з метою викупити 45% акцій компанії Vodafone у VerizonWireless за 130 млрд. дол. [15]. Починаючи з 2010-го року, глобальний ринок корпоративних облігацій зростає (див. рис. 5). Хоча відновлення не таке стрімке і досягнення докризових показників ще не відбулося, однак динаміка доволі позитивна, враховуючи жорсткість світової фінансово-економічної кризи і кризи в Єврозоні.

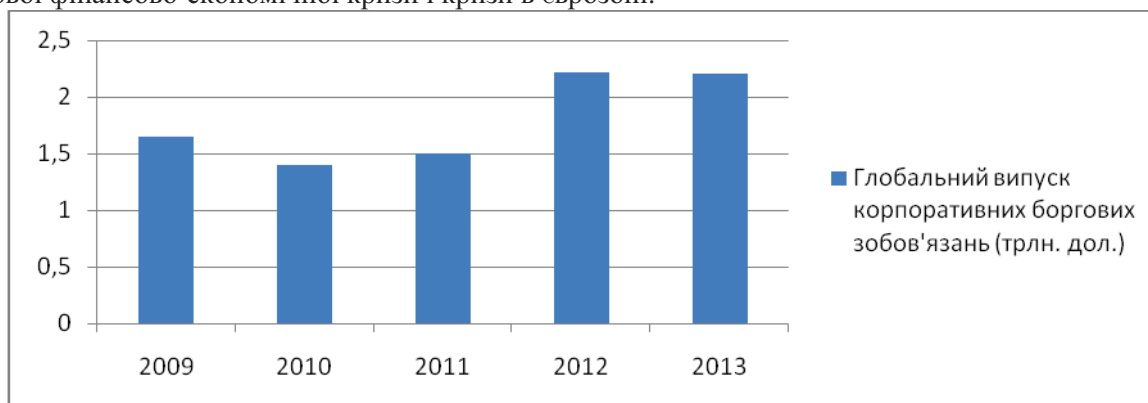


Рисунок 5 – Глобальний випуск корпоративних боргових зобов'язань, трлн. дол. [16, с. 107]

Обсяг випущених корпоративних облігацій в Єврозоні дотримувався такої ж динаміки (див. рис. 6). Очевидно, що низькі процентні ставки і ін'єкції ліквідності в економіки розвинутих країн дали змогу втримати фінансові ринки, зокрема ринки корпоративних облігацій, від стрімкого падіння. Таким чином, завдяки цьому у інвесторів був стимул вкладати свої фінансові ресурси, в той час, як у компаній була можливість залучити необхідний їм капітал за відносно недорогою вартістю. Необхідно зауважити, що ринок корпоративних облігацій почував себе значно краще в США та Азії протягом останніх років, аніж в Європі, особливо в країнах Єврозони.

Що стосується фінансових ринків, особливо різною є ситуація у країнах БРІКС. Хоча як вже було вказано раніше, всі ці країни мають одну спільну особливість: велику роль державних корпорацій (state-owned enterprises, далі – SOES) в економіках цих країн. Це означає, що на цих корпораціях робиться більший акцент в економіці, вони володіють значно більшими ресурсами, ніж звичайні приватні компанії і корпорації. Неринкова конкуренція призводить до того, що компанії, які

базуються в цих країнах, мають менш конкурентоспроможні позиції, як в межах країни, так і на міжнародних ринках. На прикладі Росії можна побачити, що домінування SOES є значною проблемою для розвитку всієї економіки країни. А разом із «голландською хворобою» це створює проблеми для бізнесу із інших секторів економіки, робить всю економіку залежною від лише одного чи декількох її секторів.

Однак ситуація з фінансуванням компаній в цих країнах доволі різна. Обсяг фінансування приватного сектору банківськими кредитами набагато вище в Китаї та Південній Африці, ніж в інших країнах БРІКС. Більше того, влада КНР в останні роки намагалася вгамувати зростання банківського кредитування, щоб уникнути можливого роздування «економічних бульбашок». Це призвело до розвитку та популяризації тіньового банкінгу в КНР.

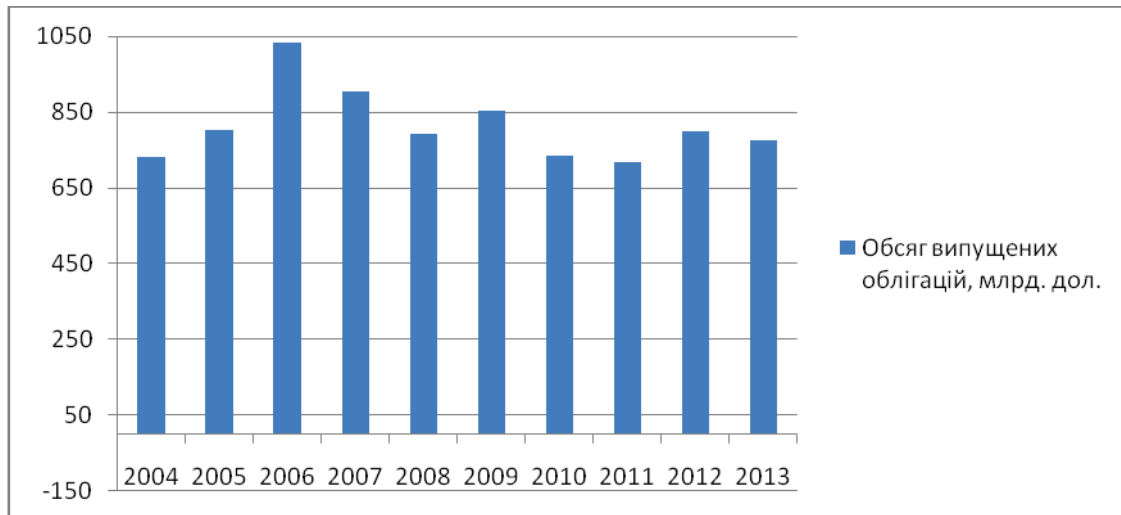


Рисунок 6 – Обсяг випуск у корпоративних облігацій в єврозоні, млрд. дол. [17]

В Індії та Бразилії обсяги банківського кредитування компаній, як і в Росії, значно нижче. Однак необхідно вказати на значно розвиненіший фондовий ринок в Росії, що дозволяє великим компаніям залучати фінансові ресурси через емісію облігацій. В Індії та Бразилії існує проблема (як і в усіх країнах БРІКС, проте там в більшій мірі) з надмірною зарегульованістю та бюрократією, що не дозволяє оптимально використовувати наявні фінансові ресурси. Хоча в цих країнах також існує тенденція до зростання банківського кредитування приватного сектору, все ж це відбувається не дуже стрімкими темпами (див. рис. 2.7.).

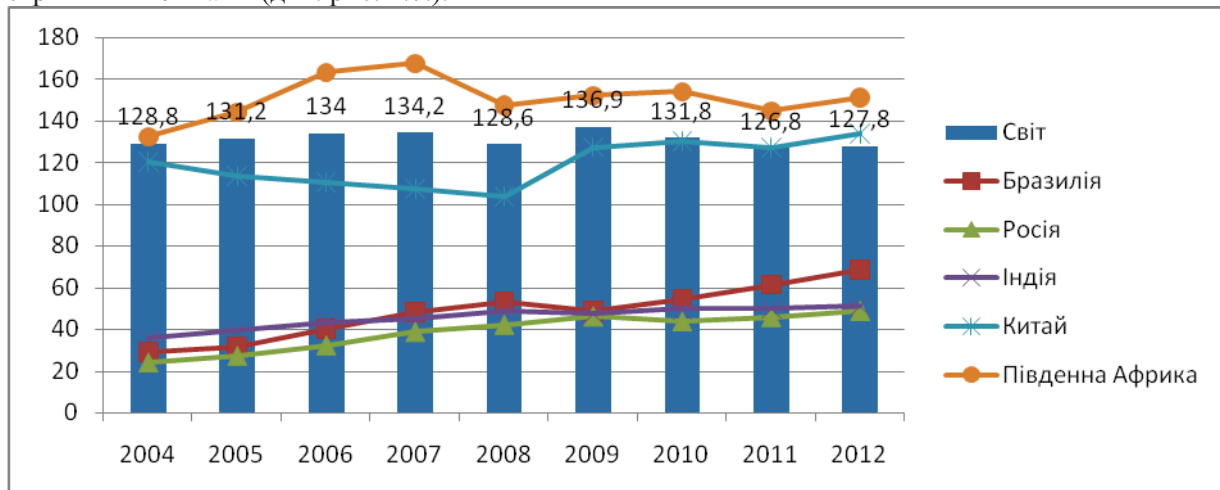


Рисунок 7 – Обсяг виданих кредитів приватному сектору в країнах БРІКС, % до ВВП [18]

Відмінною ситуація з банківським кредитуванням є в розвинутих країнах (див. рис. 8). В таких країнах, як Великобританія, Японія, США, Нідерланди, банківське кредитування приватному сектору було набагато більше за світовий показник. Починаючи з 2008-го року, банківське кредитування приватного сектору в ЄС теж зросло вище за світовий показник. Однак, що прикметно, цей показник у Німеччині (яка є економічним лідером ЄС) почав падати з 2009-го року, як і сукупний показник ЄС.

Основною причиною цього могла бути криза в єврозоні і неочищення балансів банків від «непрацюючих» та «токсичних» активів. Так чи інакше, а приватному сектору було набагато важче залучити фінансові ресурси через банківське кредитування. Більше того, банківське кредитування відіграє набагато більшу роль в ЄС, ніж в США, позаяк більшість компаній в ЄС фінансуються саме через банківське кредитування.

В цілому, можна побачити зростання кредитування приватного сектору в світі з 2004 по 2007 рік. Однак в 2008-му році відбулось значне падіння, що пов'язано безпосередньо з фінансово-економічною кризою. З 2009 по 2011 роки можна також побачити поступове зменшення фінансування приватного сектору через банківське кредитування, на що вплинула криза в єврозоні (і як вище було вказано, роль банківського кредитування в фінансуванні компаній в ЄС набагато вища в ЄС, ніж в США). Однак вже в 2012-му році можна бачити певне відновлення. Очевидно, що подальше відновлення економічного зростання в ЄС та перевірка активів банків на балансах в єврозоні (assetqualityreview) сприятиме та потребуватиме водночас відновлення банківського кредитування приватному сектору.

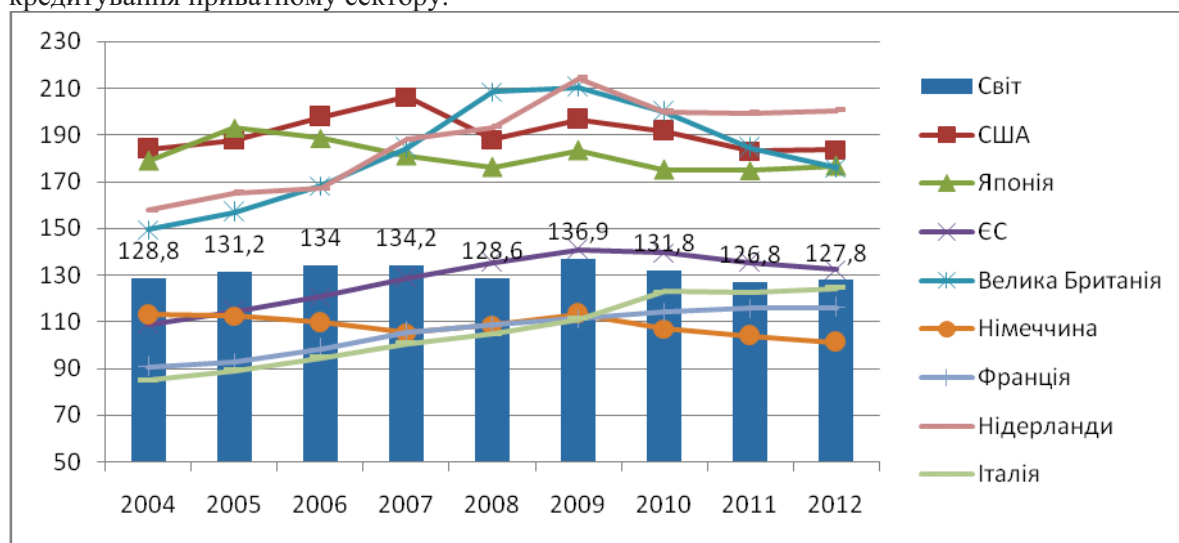


Рисунок 8 – Обсяг виданих кредитів приватному сектору в розвинутих країнах, % до ВВП [18]

Динаміка третього джерела отримання довгострокового фінансування із зовнішніх джерел виглядає менш оптимістично (див. рис. 9): значне падіння, особливо низька активність на ринку IPO впродовж 2011-2013 років у порівнянні з 2006-2007 роками. Фінансово-економічна криза змусила багато компаній переглянути свій вихід на ринок IPO, тому що багато інвесторів, в тому числі і інституційних, було скептичними щодо вкладання коштів. Більше того, багато компаній на той час потребували ліквідних фінансових ресурсів, але могли їх отримати з великими складнощами. Хоча на графіку і можна побачити деякі сплески активності, як в четвертому кварталі 2010-го року.

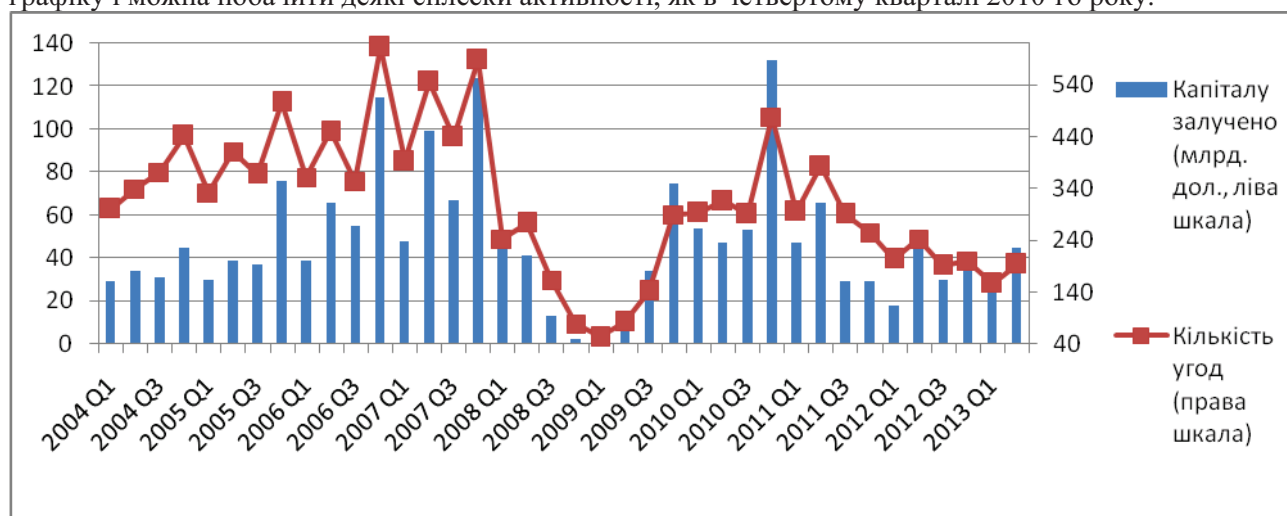


Рисунок 9 – Кількість IPO та сума залученого через них капіталу в світі з 2004 по 2013 роки [19]

Незважаючи на доволі низьку активність на ринку IPO в останні роки, все ж існують причини, щоб вказати на можливе відновлення в найближчий час на цьому ринку також. Наприкінці 2013 року однією з головних новин на фінансових ринках був вихід Twitter на IPO (в статистиці ще не відображено). В 2014-му році провести первинне публічне розміщення акцій зголосилась компанія Alibaba, китайський інтернет-ритейлер. Відновлення економічного зростання в розвинутих країнах може посприяти збільшенню активності на світовому ринку IPO. Оптимістичний настрій інвесторів та відносна дешевизна фінансових ресурсів дають всі підстави вважати, що в найближчі роки ринок IPO переживатиме відновлення свого зростання.

Таким чином, можна вказати на значний вплив фінансово-економічної кризи на стан фінансового сектору. Накачування економіки дешевими фінансовими ресурсами шляхом застосування політики «кількісного пом'якшення» і зниження відсоткових ставок сприяло більш-менш швидкому відновленню фінансового сектору після доволі суворої кризи. В свою чергу, це стимулювало відновлення підприємницької активності та споживання. Однак, мав місце і протилежний ефект: велика частина фінансових ресурсів пішла не на фінансування підприємництва як такого, а на спекулятивні операції на фондових ринках та ринках деривативів. Більше того, перенасиченість ринків ліквідними фінансовими ресурсами може спонукати до роздмухування нових «економічних бульбашок», що згодом може призвести до нових економічних криз. Можна підсумувати, що ефект від такої політики провідних центробанків світу доволі контрверсійний і підлягає подальшому вивченню та обговоренням.

Отож, виходячи із вищенаведеного можна зробити наступні висновки і вказати наступні тенденції:

- після більш як чотирирічної стагнації, світові фінансові ринки скоро можуть почати зростати доволі швидкими темпами;
- реформування банківського сектору в ЄС може позитивно вплинути як на доступ бізнесу (особливо малого) до отримання банківських позик, так і на зростання ринку корпоративних облігацій в ЄС;
- глобалізація зробила більш дешевим і можливим для деяких компаній залучення позикових фінансових ресурсів;
- малий і середній бізнес надзвичайно залежний від банківського кредитування, однак в останній час фінансові ресурси залучаються від «бізнес-ангелів», спеціалізованих інституцій з розвитку бізнесу тощо. Поліпшення фінансового стану банків єврозони та очищення їх балансів призведе до активнішої діяльності малого і середнього бізнесу, а це значить – швидшого економічного зростання;
- надмірна регуляція банківського сектору може призвести до поширення інших форм отримання фінансових ресурсів, в тому числі – тіньового банкінгу;
- великі корпорації із країн, що розвиваються, отримали завдяки глобалізації і лібералізації можливість отримувати фінансування на міжнародних фінансових ринках на доволі добрих умовах. В той же час, малий та середній бізнес в більшості таких країн страждає від надмірної регуляції, бюрократії і великої вартості залучення позикових фінансових ресурсів. Хоча варто відзначити, що такі інституції як ЄБРР та Світовий Банк фінансують деякі проекти і бізнеси в країнах, що розвиваються;
- В найближчому майбутньому відсоткові ставки будуть зростати у зв'язку зі згоранням політики «кількісного пом'якшення» в США та відновленням економічного зростання;
- Доволі ймовірний ризик появи нових економічних чи фінансових бульбашок, що може викликати нові кризи.

Таким чином, виходячи із вищевикладеного можна зробити висновки, що фінансові ринки та економічне зростання – взаємопов'язані. Без ефективного механізму фінансування компаній не може бути економічного зростання і розвитку підприємницької діяльності. В той же час, в більшості випадків фінансові ринки не можуть розвиватися в стагнуючій економіці. В останній час стали більш очевидними дисбаланси між реальним і фінансовим секторами, проте без економічного зростання спекуляції на фінансових ринках навряд чи зможуть принести великі прибутки. В цьому контексті

розкривається важливість економічних та/або фінансових відділів компаній, які для ефективного залучення позикових ресурсів аналізують внутрішнє і зовнішнє середовища компанії. Економічна кон'юнктура та тенденції розвитку економіки є одними з найбільш впливових факторів при залученні компанією позикових фінансових ресурсів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Dot-combubble // Wikipedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://en.wikipedia.org/wiki/Dot-com_bubble.
2. Market Crashes: The Dotcom Crash // Investopedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.investopedia.com/features/crashes/crashes8.asp>.
3. National Economic Accounts // Bureau of Economic Analysis [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bea.gov/national/index.htm#gdp>.
4. GDP growth data (annual %) // The World Bank [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?page=1>.
5. Chart of the Week: Strong as Steel // Wall Street Pit [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://wallstreetpit.com/23978-chart-of-the-week-strong-as-steel/>.
6. Price of Petroleum // Wikipedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://en.wikipedia.org/wiki/Price_of_petroleum.
7. Definition of Financialization // Investopedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.investopedia.com/terms/f/financialization.asp>.
8. Epstein, G. (ed.) Financialization and the World Economy // G. Epstein, Edward Elgar: Aldershot. – 2005.
9. Dore Ronald Financialization of the global economy // Industrial and Corporate Change. – Industrial and Corporate Change. – V. 17, № 6. – p. 1097-1112.
10. Gallant Chris What is securitization? // Investopedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.investopedia.com/ask/answers/07/securitization.asp>.
11. The return of securitization // The Economist. – 2014. – Jan 11th – 17th. – P. 59.
12. Quantative easing definition // Investopedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.investopedia.com/terms/q/quantitative-easing.asp/>.
13. Dove v dove // The Economist [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economist.com/news/finance-and-economics/21584387-style-more-substance-divides-two-main-candidates-head-fed-dove-v>.
14. The gated globe special report // The Economist. – 2013. – Oct 12th – 18th. – P. 7.
15. Verizon's \$49 Billion Bond Sale is Largest Corporate Bond Deal Ever // Huffington Post [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.huffingtonpost.com/2013/09/11/verizon-bonds_n_3908787.html.
16. A creeping ascent // The Economist. – 2013. – Dec 21st – Jan 3rd. – P. 107.
17. Capital Markets Monitor // Institute of International Finance [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.iif.com/>.
18. Domestic credit to private sector (% of GDP) / Data // The World Bank [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://data.worldbank.org/indicator/FS.AST.PRVT.GD.ZS/countries/>.
19. Global IPO update // Ernst&Young [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Global_IPO-Barometer_Q2_2013/\\$FILE/EY-Praesentation-IPO-Barometer-Q2-2013.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Global_IPO-Barometer_Q2_2013/$FILE/EY-Praesentation-IPO-Barometer-Q2-2013.pdf).

REFERENCES

1. Dot-combubble // Wikipedia [Electronic resource]. http://en.wikipedia.org/wiki/Dot-com_bubble.
2. Market Crashes: The Dotcom Crash // Investopedia [Electronic resource]. <http://www.investopedia.com/features/crashes/crashes8.asp>.
3. National Economic Accounts // Bureau of Economic Analysis [Electronic resource]. <http://www.bea.gov/national/index.htm#gdp>.
4. GDP growth data (annual %) // The World Bank [Electronic resource]. <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?page=1>.

5. Chart of the Week: Strong as Steel // Wall Street Pit [Electronic resource].<http://wallstreetpit.com/23978-chart-of-the-week-strong-as-steel/>
6. Price of Petroleum // Wikipedia [Electronic resource].http://en.wikipedia.org/wiki/Price_of_petroleum
7. Definition of Financialization // Investopedia [Electronic resource].<http://www.investopedia.com/terms/f/financialization.asp>
8. Epstein, G. (ed.) Financialization and the World Economy // G. Epstein, Edward Elgar: Aldershot. – 2005.
9. Dore Ronald Financialization of the global economy // Industrial and Corporate Change. – Industrial and Corporate Change. – V. 17, № 6. – p. 1097-1112.
10. Gallant Chris What is securitization? // Investopedia [Electronic resource].<http://www.investopedia.com/ask/answers/07/securitization.asp>
11. The return of securitization // The Economist. – 2014. – Jan 11th – 17th. – P. 59.
12. Quantative easing definition // Investopedia [Electronic resource].<http://www.investopedia.com/terms/q/quantitative-easing.asp/>.
13. Dove v dove // The Economist [Electronic resource].<http://www.economist.com/news/finance-and-economics/21584387-style-more-substance-divides-two-main-candidates-head-fed-dove-v> .
14. The gated globe special report // The Economist. – 2013. – Oct 12th – 18th. – P. 7.
15. Verizon's \$49 Billion Bond Sale is Largest Corporate Bond Deal Ever // Huffington Post [Electronic resource].http://www.huffingtonpost.com/2013/09/11/verizon-bonds_n_3908787.html.
16. A creeping ascent // The Economist. – 2013. – Dec 21st – Jan 3rd. – P. 107.
17. Capital Markets Monitor // Institute of International [Electronic resource].<http://www.iif.com/>.
18. Domestic credit to private sector (% of GDP) / Data // The World Bank [Electronic resource].<http://data.worldbank.org/indicator/FS.AST.PRVT.GD.ZS/countries/>.
19. Global IPO update // Ernst&Young [Electronic resource].[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Global_IPO-Barometer_Q2_2013/\\$FILE/EY-Praesentation-IPO-Barometer-Q2-2013.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Global_IPO-Barometer_Q2_2013/$FILE/EY-Praesentation-IPO-Barometer-Q2-2013.pdf).

РЕФЕРАТ

Маруніч В.С. Довгострокове фінансування компаній в сучасних умовах розвитку світової економіки / В.С. Маруніч, В.Г. Кабанов, К.В. Цеков // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

В статті запропоновано підхід до аналізу структурних змін у глобальному фінансовому секторі та розвитку фінансiалiзацiї.

Об'єкт дослідження – підприємства та їх фінансова діяльність.

Мета роботи – окреслення подальшого розвитку світової економіки через призму фінансової діяльності компаній.

Метод дослідження – під час написання статті застосовувались методи аналізу, синтезу, дедукції і емпіричний метод.

В умовах сучасної економіки, в якій процеси фінансiалiзацiї та глобалiзацiї набули серйозних масштабів, стає все важче стримувати ризики бездумної корпоративної політики багатьох фінансових інституцій. Однак і банки стоять перед значними викликами у регуляторній та технологічній площині. Використання нетрадиційної монетарної політики у багатьох розвинутих країнах світу стало ще одним фактором змін у доволі консервативній фінансовій галузі. З одного боку, велика кількість підприємств, що досі перебували поза фінансовим ринком, отримали шанс залучити фінансування. З іншого боку, значна волатильність і непевність ситуації на фінансових ринках не сприяє активізації інвестиційних процесів.

Результати можуть бути враховані при розробці корпоративних стратегій та стратегій залучення капіталу.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розвиток нетрадиційних фінансових установ та їх вплив на фінансову галузь.

КЛЮОВІ СЛОВА: ФІНАНСИ, ФІНАНСІАЛІЗАЦІЯ, ФІНАНСУВАННЯ КОМПАНІЙ, ФІНАНСУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ, ОБЛІГАЦІЇ, АКЦІЇ, КРЕДИТУВАННЯ.

ABSTRACT

Marunych V.S., Kabanov V.G., Tsekov K.V. Long-Term Financing of Companies in the Current Conditions of the World Economy Development. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

The paper proposes an approach to analyze the structural alternations in the global financial sector and the development of financialization.

Object of the study – enterprises and their financial activities.

Purpose of the study – tracking the trends for the further development of the world economy through the companies financing process.

Method of the study – methods of analysis, synthesis, deduction, and the empirical methods were used during this study.

In the conditions of the modern economy, in which the processes of financialization and globalization have become a core matter, it is becoming more and more difficult to tame the reckless policy of many financial institutions. Even though the banks face serious challenges in the technological and regulatory dimension. Utilization of the non-conventional monetary policy in many developed countries was another factor of changes in the quite conservative financial sphere. On the one hand, many companies that had been beyond the financial market have become available to attract financing now. On the other hand, a great volatility and uncertainty does not lead to intensification of the investment processes.

Results can be considered during the corporate strategies developed.

Forecast assumptions about the object of study – development of non-conventional financial institutions and their impact on the finance market.

KEYWORDS: FINANCES, FINANCIALIZATION, FINANCING OF COMPANIES, FINANCING OF ENTERPRISES, BONDS, SHARES, CREDITS.

РЕФЕРАТ

Маруніч С.В.. Долгосрочное финансирование компаний в современных условиях развития мировой экономики / С.В. Маруніч, В.Г. Кабанов, К.В. Цеків // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье предложен подход к анализу структурных изменений в глобальном финансовом секторе и развитии финансиализации.

Объект исследования – предприятия и их финансовая деятельность.

Цель работы – очертание дальнейшего развития мировой экономики через призму финансовой деятельности компаний.

Метод исследования – во время написания статьи использовались методы анализа, синтеза, дедукции и эмпирический метод.

В условиях современной экономики, в которой процессы финансиализации и глобализации приобрели серьезных масштабов, становится всё тяжелее сдерживать риски бездумной корпоративной политики многих финансовых институций. Однако и банки стоят перед значительными вызовами в регуляторном и технологическом измерениях. Использование нетрадиционной монетарной политики в многих развитых странах мира стало еще одним фактором изменений в довольно консервативной финансовой отрасли. С одной стороны, огромное количество предприятий, которые до сих пор пребывали за пределами финансового рынка, получили шанс на привлечение финансирования. С другой стороны, значительная волатильность и неопределённость ситуации на финансовых рынках не способствует активизации инвестиционных процессов.

Результаты могут быть учтены при разработке корпоративных стратегий и стратегий привлечения капитала.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – развитие нетрадиционных финансовых заведений и их влияние на финансовую отрасль.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ФИНАНСЫ, ФИНАНСИАЛИЗАЦИЯ, ФИНАНСИРОВАНИЕ КОМПАНИЙ, ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОБЛИГАЦИИ, АКЦИИ, КРЕДИТОВАНИЕ.

АВТОРИ:

Маруніч В. С., кандидат технічних наук, Національний транспорт університет, тел. 044 254 43 26, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

Кабанов В. Г., кандидат економічних наук, доцент, Національна академія керівних кадрів культури і мистецтв, професор кафедри менеджменту, e-mail: kvg1254@gmail.com, тел. 044 280 94 12, Україна, 01015, м. Київ, вул. Лаврська 9, корп. 7, кім. 44

Цеков К. В., Національна академія керівних кадрів культури і мистецтв, e-mail: akafose@ukr.net, тел. 044 280 94 12, Україна, 01015, м. Київ, вул. Лаврська 9, корп. 7, кім. 44

AUTHORS:

Marunich V. S., Ph. D., National Transport University, tel. 044 254 43 26, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova Str. 1.

Kabanov V. G., Ph. D., associate professor, National Academy of Management Personnel of Culture and Art, professor of management department, e-mail: kvg1254@gmail.com, tel 044 280 94 12, Ukraine, 01015, Kyiv, Lavrska str. 9, department 7, of 44.

Tsekov K. V., National Academy of Management Personnel of Culture and Art, Kyiv, Master's Degree student, department of international economics, e-mail: akafose@ukr.net, tel 044 280 94 12, Ukraine, 01015, Kyiv, Lavrska str. 9, department 7, of 44.

АВТОРЫ:

Маруніч В. С., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, тел. 044 254 43 26, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

Кабанов В. Г., кандидат экономических наук, доцент, Национальная академия руководящих кадров культуры и искусства, професор кафедры менеджмента, e-mail: kvg1254@gmail.com, тел. 044 280 94 12, Украина, 01015, г. Киев, ул. Лаврская 9, корпус 7, к. 44.

Цеков Константин Викторович, Национальная академия руководящих кадров культуры и искусства, e-mail: akafose@ukr.net, тел. 044 280 94 12, Украина, 01015, г. Киев, ул. Лаврская 9, корпус 7, к. 44.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, учений секретар НТУ.

Шморгун Л.Г., доктор економічних наук, професор, Київ, Україна

REVIEWERS:

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, учений секретар НТУ.

Шморгун Л.Г., доктор економічних наук, професор, Київ, Україна

УДК 332.6:625

UDC 332.6:625

ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ СИСТЕМОЮ ЕКОНОМІЧНОЇ ОЦІНКИ ЕКОЛОГІЧНОГО РИЗИКУ

Соколова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

APPROACH TO THE MANAGEMENT SYSTEM OF ECONOMIC ENVIRONMENTAL RISK ASSESSMENT

Sokolova N., Candidate of Science in Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ СИСТЕМОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО РИСКА

Соколова Н.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. В останні 2-3 десятиліття поняття екологічного ризику широко використовується в описі взаємодії між небезпечними екологічними впливами та об'єктами навколишнього середовища. Можливість кількісного аналізу заходів щодо забезпечення екологічної безпеки є серйозним аргументом, що сприяють все більш широкому застосуванню концепції екологічного ризику в діяльності різних організацій. Екологічні аспекти господарської діяльності підприємства вимагають прийняття екологічно орієнтованих управлінських рішень за допомогою визначення можливих екологічних ризиків, оцінки еколого-економічних наслідків екологічних ризиків, врахування громадської думки, розробки заходів щодо зменшення та запобігання екологічних ризиків.

Наслідком негативного впливу на навколишнє природне середовище є виникнення економічних та соціальних збитків. Для характеристики та оцінки цих процесів широко використовується поняття «екологічний ризик», під яким розуміється ймовірність настання негативних подій, що завдають шкоди природному середовищу. Ефективне управління екологічними ризиками неможливе без дослідження причин та наслідків негативного антропогенного впливу на навколишнє природне середовище. Це зумовлює необхідність перегляду всієї системи відносин у економічній, соціальній та екологічній сферах. Для забезпечення паритетності соціального, економічного і екологічного розвитку необхідна структурна перебудова існуючої системи управління охороною навколишнього природного середовища і раціональним природокористуванням [1].

Аналіз останніх досліджень. Дослідження в галузі змісту поняття еколого - економічних ризиків знайшли своє відображення в працях таких учених, як А.Б. Алехін, Г. Алефельд, А.О. Афанасьєв, О.Ф. Балацький, І.В. Белова, В. Вольтер, М.І. Воропай, Ф.Р. Гантмахер, А.Б. Горстко, Г.К. Гофман, В.І. Гурман, Н.Е. Деєва, М.І. Долішній, С.І. Дорогунцов, А.Ю. Жулавський, А.Г. Івахненко, В.М. Кислий, В.В. Леонтьєв, І.Г. Лук'яненко, Д.С. Львов, В.В. Лесних, І.М. Ляшенко.

Незважаючи на значущість результатів наукових досліджень в галузі управління екологічними ризиками, на сьогодні недостатньо розробленими є науково-методичні підходи та практичні аспекти управління екологічними ризиками.

Викладення основного матеріалу

Поняття «еколого – економічний ризик» у вітчизняній економічній практиці з'явилося відносно не давно і в спеціальній літературі зустрічається не досить часто. На даний час не склалося стійкої термінології у визначенні еколого – економічного ризику, тому на особливу увагу заслуговує специфіка формування підходів до визначення еколого – економічних ризиків, їх класифікації та врахування якомога більшого числа факторів при визначенні змісту ризику.

Процедуру проведення аналізу ризику впливу на людину забрудненого навколишнього середовища можна поділити на два великих етапи: оцінка ризику і управління ризиком. В рамках такого підрозділу оцінка ризику узагальнено включає ідентифікацію небезпеки і вимір цієї небезпеки за рівнем ефектів на людину і навколишнє середовище. При управлінні ризиком вирішуються завдання регулювання ефектів впливу на людину і навколишнє середовище, економічний блок яких заснований на аналізі ефективності заходів (економічних і адміністративних) щодо зменшення величини ефектів до певного рівня. Як правило, застосовуються методи аналізу ефективності витрат, затратно-прибутковий аналіз ("витрати-вигоди") і деякі інші спеціальні методи. Результатом всього аналізу є рекомендації для осіб, які приймають рішення щодо заходів і політики в галузі забезпечення якості навколишнього середовища і захисту здоров'я населення [2].

Ризик має включати екологічний, економічний і соціальний аспекти.

Еколого – соціально – економічний ризик – це потенційна небезпека, погіршення стану екологічної, соціальної та економічної систем у їх взаємозв'язку, що виявляється в погіршенні стану навколишнього природного середовища, збільшення рівня захворюваності та смертності населення, виникнення значних матеріальних втрат, така потенційна небезпека має місце у процесі природокористування і в будь – яких його проявах та наслідках. Аналіз підходів до визначення поняття ризику у сфері економіки природокористування представлена на рисунку 1.

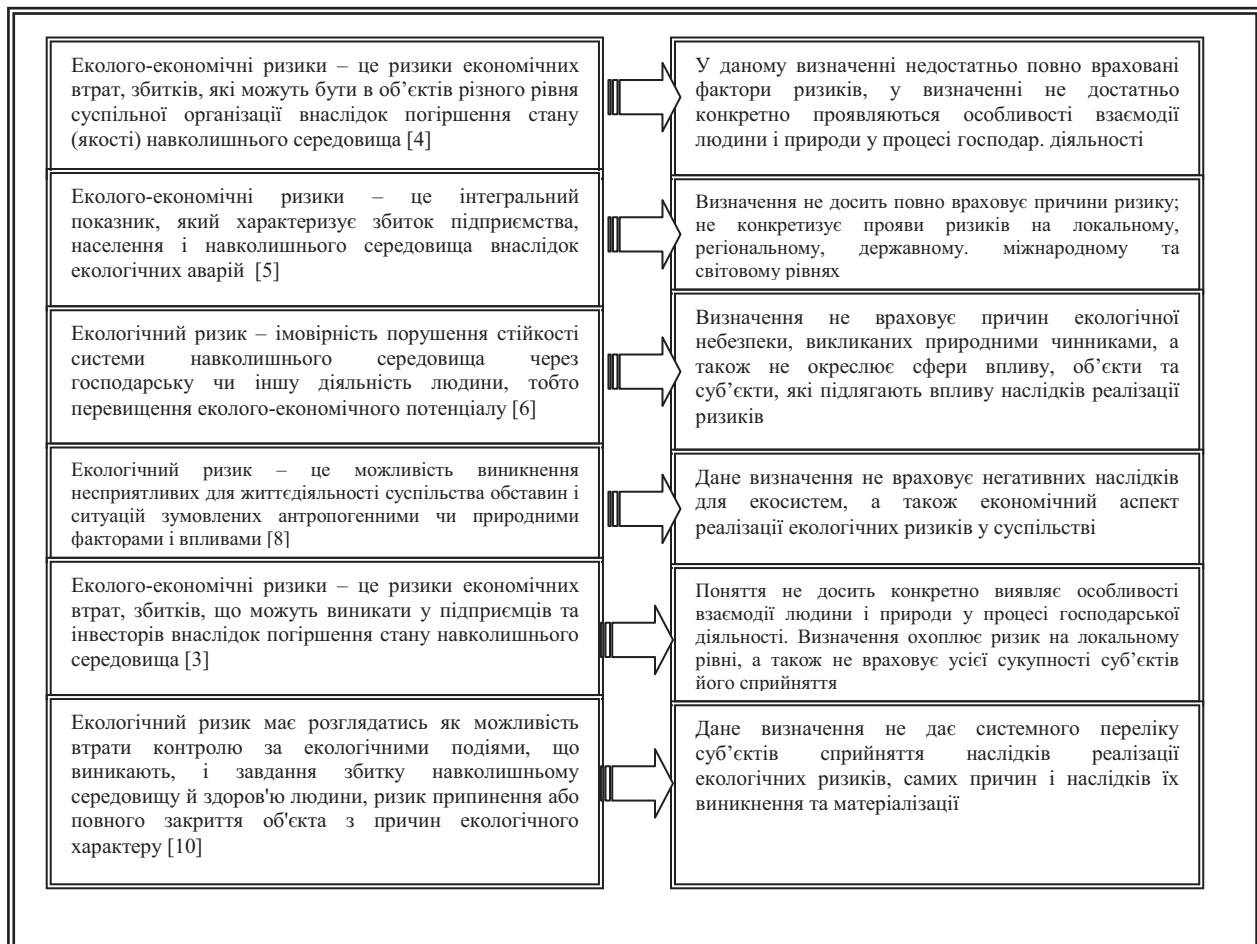


Рисунок 1 – Аналіз підходів до визначення поняття ризику у сфері економіки природокористування

Науковці, досліджуючи поняття еколого – економічних ризиків, дійшли висновку, що частина «економічний» в терміні підкреслює, що об'єкти, які знаходяться у сфері впливу даного ризику, є частиною економічної підсистеми, а всі понесені втрати мають економічну вартість, а частина «екологічний» вказує на причину виникнення ризику.

Такі вчені, як Семененко Б.А., І.В. Белова та В.О. Крюков, пропонують класифікацію еколого – економічних ризиків проводити за ознаками локалізації несприятливих по дій, джерелами їх виникнення, характеру забруднення, формам и компенсації негативних наслідків і т.д.

Виділяють такі основні види еколого – економічних ризиків:

- 1) ризик понадлімітного річного забруднення в цілому за сукупністю точкових джерел;
- 2) ризик понаднормового короткострокового забруднення за локальним джерелом викидів (скидів);
- 3) ризик аварійного (залпового) забруднення [2].

Суб'єкти господарювання незалежно від форми власності розподіляються за високим, середнім та незначним ступенем ризику їх господарської діяльності для навколишнього природного середовища.

Критеріями віднесення суб'єктів господарювання до групи суб'єктів з високим ступенем ризику є:

- 1) наявність в них об'єктів, що:
 - становлять підвищену екологічну небезпеку, або потенційно небезпечних об'єктів, в обігу яких перебувають небезпечні речовини I і II класу небезпеки, або таких, що забезпечують перевезення небезпечних вантажів;
 - забезпечують життєдіяльність населених пунктів, зокрема водопровідно-каналізаційні господарства та підприємства, що провадять діяльність у сфері поводження з відходами;
- 2) провадження ними діяльності, що:
 - спричиняє викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря в обсязі більш як 5 тис. тонн на рік, водоспоживання і водовідведення – більш як 25 тис. куб. метрів на рік чи призводить до утворення та розміщення відходів I і II класу небезпеки – більш як 100 тонн на рік або інших відходів – більш як 1 тис. куб. метрів на рік;
 - пов'язана з вирубкою лісу, використанням водних живих ресурсів, веденням мисливського господарства та збереженням природно-заповідного фонду.

Критеріями віднесення суб'єктів господарювання до групи суб'єктів із середнім ступенем ризику є:

- 1) наявність в них об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку, або потенційно-небезпечних об'єктів, в обігу яких перебувають небезпечні речовини III і IV класу небезпеки;
- 2) провадження ними діяльності, що спричиняє викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря в обсязі близько 5 тис. тонн на рік, водоспоживання і водовідведення – до 25 тис. куб. метрів на рік чи призводить до утворення та розміщення відходів I і II класу небезпеки – близько 100 тонн на рік або інших відходів – близько 1 тис. куб. метрів на рік.

Критеріями віднесення суб'єктів господарювання до групи суб'єктів з незначним ступенем ризику є наявність в них об'єктів, що не належать до високого або середнього ступеня ризику для навколишнього природного середовища та не підлягають державному обліку.

У разі коли суб'єкт господарювання може бути віднесений одночасно до двох груп за ступенем ризику господарської діяльності для навколишнього природного середовища, він відноситься до групи з вищим ступенем ризику.

Планові заходи державного нагляду (контролю) за діяльністю суб'єктів господарювання проводяться:

- з високим ступенем ризику – не частіше одного разу на рік,
- із середнім ступенем ризику – не частіше одного разу на два роки,
- з незначним ступенем ризику – не частіше одного разу на три роки.

Порядок проведення економічної оцінки екологічних ризиків представлено на рисунку 2. Оцінку екологічного ризику вважають найбільш перспективним підходом до оцінювання ступеню екологічної безпеки території. Концепція оцінки екологічного ризику практично у всіх країнах світу і

міжнародних організаціях розглядається як головний механізм розробки та прийняття управлінських рішень з охорони навколишнього природного середовища.

Дослідження свідчить, що сьогодні на вітчизняних підприємствах відбувається становлення системи управління екологічним ризиком й очевидна недостатність пророблення даного питання в теоретичному і практичному плані. Виходячи з цього, а також беручи до уваги узагальнений досвід побудови систем управління різними об'єктами, запропоновано принципову схему формування системи управління екологічним ризиком, як окремого об'єкту управління (рис.3).

В основу формування системи управління екологічним ризиком (СУЕР) покладена його багатобічність і можливість врахування основних концептуальних підходів до побудови означеної системи (системного, комплексного, інтеграційного, нормативного і ситуативного).

Система управління екологічним ризиком являє собою сукупність способів забезпечення взаємозалежної діяльності функціональних підрозділів підприємства з метою ефективного встановлення, попередження та запобігання екологічним ризикам. СУЕР розвивається з розвитком системи в цілому. Впровадження системи управління екологічним ризиком є можливим за умов створення відповідних організаційних і управлінських змін на цих підприємствах [3].



Рисунок 2 – Порядок проведення економічної оцінки екологічних ризиків

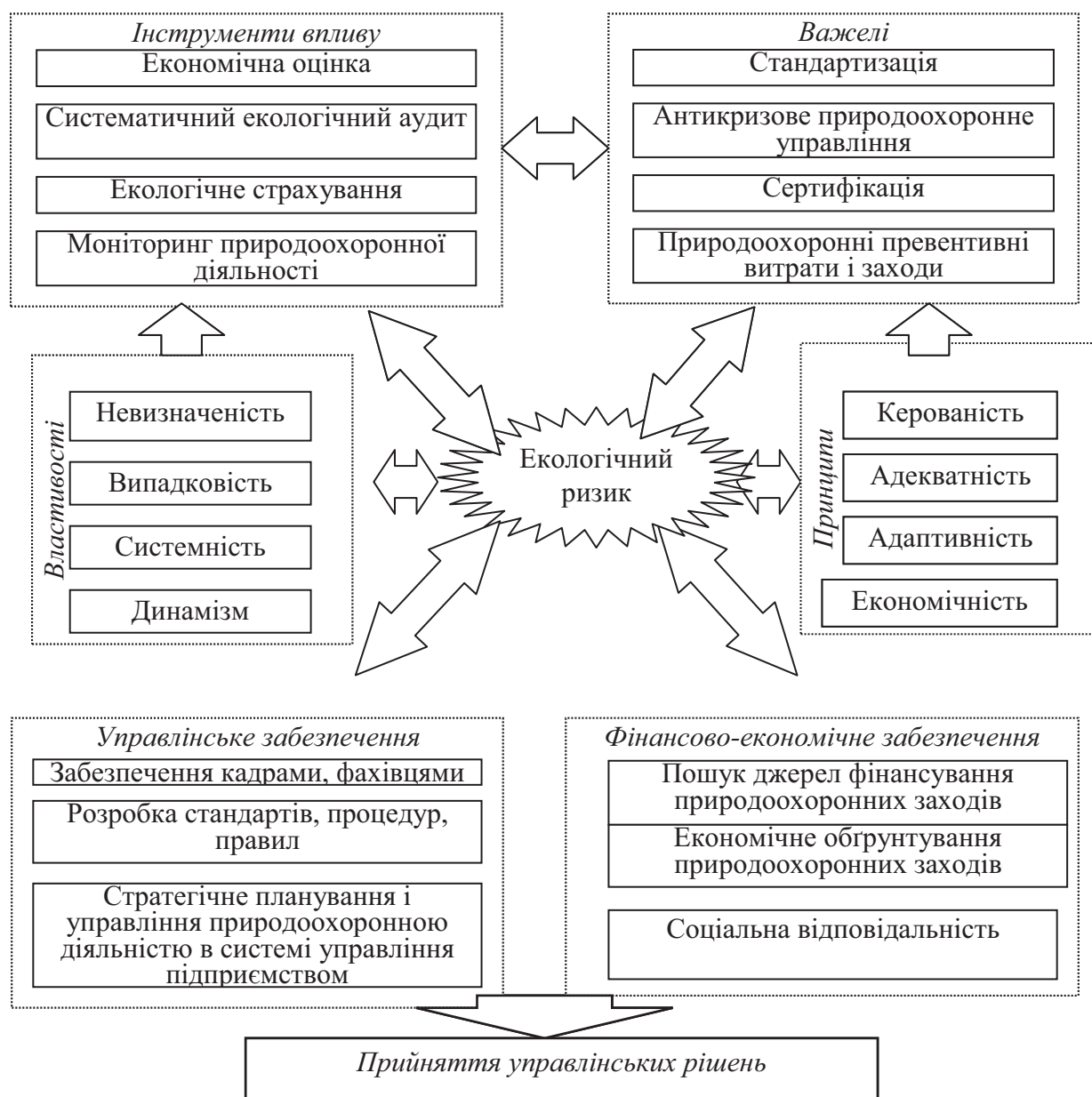


Рисунок 3 – Схема формування системи управління екологічним ризиком

Висновки Оскільки екологічна політика України змінюється у відповідності зі стандартами європейського співтовариства, вимоги до підприємств-забруднювачів навколишнього середовища будуть також змінюватися. Запропоновані положення з формування системи управління екологічним ризиком мають застосовуватися в системі еколого-економічного управління підприємствами та контролю їх діяльності.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Таранюк К. В. Організаційно-економічні основи управління екологічним ризиком на регіональному рівні: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.06 / Таранюк Каріна Вікторівна; сумський державний університет. – С., 2013. - 18 с.
2. О.М. Теліженко, Аналіз теоретичних підходів до визначення сутності ризиків забруднення атмосферного повітря. / О.М. Теліженко, Ю.Т. Алібекова. Механізм регулювання економіки, 2011, № 1.

3. Коваленко Г.М. Управління системою економічної оцінки екологічного ризику в металургійній промисловості : автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.06 / Коваленко Ганна Миколаївна; Донецький державний університет управління. – Д., 2009. – 25 с.

REFERENCES

1. Taranyuk K. Organizational - economic bases of environmental risk management at the regional level: Autoref. of Dis. for Candidate of Econ. Sci.: 08.00.06. - Sumy State University. - S. 2013 - 18 p. (Ukr).
2. Telizhenko O. Analysis of theoretical approaches to defining the essence risks of air pollution. Mechanism of Economic Regulation, 2011, № 1. (Ukr).
3. Kovalenko G. The system is the economic evaluation of environmental risks in the steel industry: Autoref. of Dis. for Candidate of Econ. Sci.: 08.00.06. - Donetsk State University of Management. - D., 2009. - 25 p. (Ukr).

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М. Підхід до управління системою економічної оцінки екологічного ризику / Н.М. Соколова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

В статті проаналізовано підходи до визначення поняття еколого-економічних ризиків, представлено їх класифікацію. Оцінку екологічного ризику вважають найбільш перспективним підходом до оцінювання ступеню екологічної безпеки території. Концепція оцінки екологічного ризику практично у всіх країнах світу і міжнародних організаціях розглядається як головний механізм розробки та прийняття управлінських рішень з охорони навколишнього природного середовища.

Дослідження свідчить, що сьогодні на вітчизняних підприємствах відбувається становлення системи управління екологічним ризиком й очевидна недостатність пророблення даного питання в теоретичному і практичному плані. Виходячи з цього, а також беручи до уваги узагальнений досвід побудови систем управління різними об'єктами, запропоновано принципову схему формування системи управління екологічним ризиком.

Систематизовано фактори вияву та реалізації ризиків. Розглянуті також концептуальні положення та принципи управління еколого-економічними ризиками.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЗАБРУДНЕННЯ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ, ЕКОЛОГО-СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РИЗИК, АСПЕКТИ РИЗИКІВ, ОБ'ЄКТИ РИЗИКУ, ФАКТОРИ РИЗИКУ, КОНЦЕПЦІЯ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ.

ABSTRACT

Sokolova N. Approach to the management system of economic environmental risk assessment. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2016. – Issue 3 (36).

In the article is shown analysis of the approaches to the definition of environmental and economic risks presented their classification. Environmental risk assessment as the most promising approach to evaluating the degree of environmental safety territory. The concept of environmental risk assessment in almost all countries and international organizations is seen as the main mechanism for the development and management decisions on environmental protection.

Research shows that today's domestic enterprises is the establishment of environmental risk management and obvious lack of study of the subject in theoretical and practical terms. On this basis, and taking into account the lessons learned of management systems building for different objects proposed schematic diagram of the formation of environmental risk management system.

Systematized factors manifestation and realization risks. Considered as the conceptual provisions and principles of environmental and economic risks.

KEY WORDS: AIR POLLUTION, ECOLOGICAL AND SOCIO-ECONOMIC RISK, RISK ASPECTS, RISK OBJECTS, RISK FACTORS, THE CONCEPT OF RISK MANAGEMENT.

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М. Подход к управлению системой экономической оценки экологического риска / Н.М. Соколова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2016. – Вып. 3 (36).

В статье проанализированы подходы к определению понятия эколого-экономических рисков, представлена их классификация. Оценку экологического риска считают наиболее перспективным подходом к оценке степени экологической безопасности территории. Концепция оценки экологического риска практически во всех странах мира и международных организациях рассматривается как главный механизм разработки и принятия управленческих решений по охране окружающей природной среды.

Исследование свидетельствует, что сегодня на отечественных предприятиях происходит становление системы управления экологическим риском и очевидна недостаточность проработки данного вопроса в теоретическом и практическом плане. Исходя из этого, а также принимая во внимание обобщенный опыт построения систем управления различными объектами, предложено принципиальную схему формирования системы управления экологическим риском.

Систематизированы факторы проявления и реализации рисков. Рассмотрены также концептуальные положения и принципы управления эколого-экономическими рисками.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЗАГРЯЗНЕНИЕ АТМОСФЕРНОГО ВОЗДУХА, ЭКОЛОГО-СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РИСК, АСПЕКТЫ РИСКОВ, ОБЪЕКТЫ РИСКА, ФАКТОРЫ РИСКА, КОНЦЕПЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ.

АВТОРИ:

Соколова Наталія Михайлівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри управління виробництвом і майном, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м.Київ, вул.Суворова, 1, к.206.

AUTHOR:

Sokolova Natalia M., Candidate of Science in Economics., associate professor, National Transport University, of Department of Production and Property Management, e-mail: nata_ns@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova 1, k.206.

АВТОРЫ:

Соколова Наталия Михайловна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры управление производством и имуществом, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова, 1, к.206.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Савенко В.Я., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідуючий кафедрою будівництва та експлуатації доріг, Київ, Україна.

Новікова А.М., доктор економічних наук, заступник директора ДП «ДержавтотрансНДІпроект» з наукової роботи, Київ, Україна.

REVIEWER:

Savenko V.J., Dr. of Engineering, professor, National Transport University, the head of department of road construction and maintenance, Kyiv, Ukraine.

Novikova A.M., Dr. of Economics, Deputy Director of "DerzhavtotransNDIproekt" for Research, Kyiv, Ukraine.

УДК 368.97(477)
UDC 368.97(477)

СУЧАСНИЙ СТАН РІВНЯ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ ВІТЧИЗНЯНИХ ТУРИСТІВ В УКРАЇНІ ТА ЗА ЇЇ МЕЖАМИ

Софійчук К. К., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

THE INSURANCE PROTECTION OF LOCAL TOURISTS IN UKRAINE AND ABROAD

Sofiychuk K.K., National Transport University, Kyiv, Ukraine

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ УРОВНЯ СТРАХОВОЙ ЗАЩИТЫ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ТУРИСТОВ В УКРАИНЕ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ

Софійчук К. К., Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Постановка проблеми. Поширення глобалізаційних процесів на всі сфери соціально-економічного середовища зумовило на сьогодні збільшення світових туристичних потоків. Це є передумовою для зростання обсягу суб'єктів страхування. В той же час, страхування у галузі туризму на сьогодні виступає не тільки його складовим елементом, але і чинником конкурентоздатності туристичного продукту. Кожний турист як суб'єкт цивільно-правових відносин знаходиться у зоні дії збільшення ризику, порівняно зі звичайним життям у рідній країні. Однак, як правило, українські туристи мають високу недовіру до страхових компаній та фінансових установ та купляють тури із самим найдешевшим полісом страхування, що включає тільки покриття першої невідкладної допомоги та компенсацію витрат при нещасному випадку. Причиною цього є відсутність достатньої обізнаності щодо сучасного рівня страхового захисту, видів ризику від яких можна застрахуватись, особливостей вибору страхової компанії.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблемам страхового захисту та сучасного стану страхового ринку присвячені публікації: О. Д. Сафоновой, М. М. Галац О. Б. Понамарьовой, О. А. Водолазья, Н. В. Ткаченко, О. Ю. Сиви, Л. В. Шірінян, С. С. Осадця, В. П. Левченка, П. В. Литвина. Здебільшого праці вітчизняних вчених зосереджені на проблемах стану страхового ринку та його перспектив, в той час як питання вибору системи страхового захисту у туризмі є недостатньо висвітленим у літературі.

Постановка завдання. Мета статті є розробка методичних рекомендацій вибору системи страхового захисту.

Основні результати. На сьогодні економіка України переживає складні часи. За даними світового банку за 2015 рік відбулось падіння ВВП на 10%, а у першому кварталі 2016 року у порівнянні з аналогічним періодом 2016 року відбулось його незначне зростання лише на 1%. Така ситуація в Україні обумовлена низкою причин, серед яких є недостатнє фінансування економіки за рахунок банківських кредитів та низький рівень внутрішніх та зовнішніх інвестицій. Для поживлення економіки доцільним було б розвивати сектор страхування, який несе у собі можливість інвестування в економіку України. Зокрема в Європі страхування у середньому складає 10-15% від ВВП, а в Україні цей показник лише 0,7%. Це свідчить про недовіру клієнтів до страхування, складні умови ведення бізнесу, недостатню підтримку сектору з боку держави. На сьогодні страхове поле в Україні має покриття тільки на 2-3%, що означає низький відсоток використання потенціалу страхової галузі. Для поживлення галузі страхування та формування довіри українських страхувальників, сучасна наука повинна досліджувати та висвітлювати ринок послуг страхування, розробляти рекомендації щодо вибору системи страхових послуг та компаній, що їх надають.

Однією із найперспективніших галузей страхування є туристичне страхування. Воно включає в себе дві підгалузі: страхування ризиків туристів та ризиків туристичного підприємства. Обсяг туристів, що виїжджає за кордон постійно збільшується (таблиця 1) зокрема у 2010 році за кордон виїхали 17 млн. чоловік, а у 2015 р. – 23 млн. В той же час, дані Державного комітету статистики свідчать про значене падіння в'їзного туристичного потоку з 21 млн чол. в 2010 році до 12 млн. у 2015 році, що є наслідком як політичної ситуації, так і низького стану безпеки туризму в Україні. Така статистика є передумовою дослідження проблеми вибору системи страхування у туризмі.

Страхування у туризмі – це система цивільно-правових відносин щодо захисту інтересів туристів (застрахованих), які стосуються їх життя, здоров'я, майнових інтересів під час закордонних подорожей. За українським законодавством страхування життя, цивільної відповідальності автотуристів, страхування від нещасних випадків є обов'язковими. Загальний перелік всіх видів добровільного страхування є значно ширшим та покриває більшість найпоширеніших ризиків туристів. Зокрема можна виділити такі види страхування як: 1. майнове, що покриває ризики втрати майна, поломки, викрадення та його руйнування; 2. страхування відповідальності перед третіми особами – передбачає покриття витрат страховиком у разі нанесення застрахованим шкоди здоров'ю, майну чи життю третіх осіб, цей вид страхування покриває адміністративні та юридичні витрати застрахованого; 3. страхування цивільної відповідальності автотуристів передбачає покриття витрат під час ДТП у країні перебування; 4. страхування від нещасного випадку включає витрати, що виникають у разі втрати здоров'я або смерті застрахованого (у поліс страхування може бути включена оплата передачі термінових повідомлень та телефонних розмов, пов'язаних з настанням страхового випадку); 5. медичне страхування передбачає покриття витрат на першу невідкладну допомогу, придбання ліків, евакуацію потерпілого, сюди можуть входити витрати на транспортування дітей застрахованої особи у віці до 15 років до місця проживання в разі, якщо застрахована особа госпіталізована; 6. страхування від скасування туру, за яким страховим випадком є виникнення додаткових витрат, у разі вимушеної відміни поїздки, страхування на випадок несвоєчасного вильоту;

Аналіз статистики діяльності страхових компаній в Україні дав змогу встановити, що кількість страховиків в Україні, що надають послуги страхування налічує станом на 31.03.2015 – 385 компаній, у тому числі спеціалізації "life" – 55 компаній, а "non-life" – 330 компаній. Кількість страхових компаній має тенденцію до зменшення: так, станом на 31.03.2016 порівняно з аналогічною датою 2015 року, кількість компаній зменшилася на 33 СК[11]. Однак, страховий ринок України останнім часом зазнав суттєвих змін: у порівнянні з I кварталом 2015 року на (35,8%) збільшився обсяг надходжень валових страхових премій. Збільшення валових страхових премій відбулося майже по всіх видах страхування, а саме: автострахування (КАСКО, ОСЦПВ, "Зелена картка") (збільшення валових страхових платежів на 405,7 млн. грн. (24,5%)); страхування майна (збільшення валових страхових платежів на 342,4 млн. грн. (45,4%)); страхування від вогневих ризиків та ризиків стихійних явищ (збільшення валових страхових платежів на 204,5 млн. грн. (46,3%)); страхування відповідальності перед третіми особами (збільшення валових страхових платежів на 196,6 млн. грн. (88,4%)); страхування життя (збільшення валових страхових платежів на 192,9 млн. грн. (41,2%)); страхування вантажів та багажу (збільшення валових страхових платежів на 161,2 млн. грн. (23,8%)); медичне страхування (збільшення валових страхових платежів на 121,4 млн. грн. (22,6%)); страхування від нещасних випадків (збільшення валових страхових платежів на 120,2 млн. грн. (127,1%)); страхування медичних витрат (збільшення валових страхових платежів на 75,7 млн. грн. (93,5%)) [9]. Ці показники свідчать про значне зростання попиту на страхові послуги.

В той же час, позитивним є те, що обсяг валових страхових відшкодувань у порівнянні з I кварталом 2015 року збільшився на 403,6 млн. грн. (25,8%), Зростання обсягів валових страхових виплат у I кварталі 2016 року мало місце у більшості основних видах страхування: так, збільшилися валові страхові виплати з таких видів страхування, як: автострахування (збільшення валових страхових виплат на 124,1 млн. грн. (16,1%)) та медичне страхування (збільшення валових страхових виплат на 32,6 млн. грн. (11,1%)) [9]. Отже, основні зміни, що відбулись на ринку страхування є позитивними для галузі туризму, однак, для вибору конкретного страховика необхідно досліджувати, в першу чергу, показники діяльності конкретних страхових компаній як окремо, так і у сукупності.

На сьогодні страхові компанії створюють системи страхування, що в залежності від їх вартості можуть включати певний перелік послуг, зокрема як послуги евакуації та надання першої невідкладної медичної допомоги, так і цілий спектр таких послуг як: оплата візиту родичів до постраждалого туриста у країні-перебування, стоматологічна допомога, оплата послуг адвоката, або консультанта з адміністративних питань, оплата оформлення нових документів у наслідок загублення, покупки білету на новий авіарейс, оплата штрафів застрахованого, оплата ремонту автотранспорту, оплата шкоди, яку завдав турист у готелі ресторані чи інших місцях відпочинку майну, життю чи здоров'ю інших людей. Найбільш поширеними типи страхових програм, як правило універсальні у різних страхових компаніях та позначаються латинськими літерами «А», «В», «С», «D» наведені у таблиці 1.

Таблиця 1 – Види найпоширеніших страхових полісів туристів

Вид страхового полісу	Перелік страхових послуг
«А»	транспортування потерпілого в лікарню і медичні витрати при нещасному випадку або раптовому захворюванні;
«В»	«А» + надання невідкладної стоматологічної допомоги, оплата ліків, які виписав лікар. оплата приїзду одного з родичів, щоб доглядати за туристом у лікарні або допомогти йому переправитися додому. (оплата перельоту, харчування та проживання на час догляду за хворим;
«С»	«А» + «В» + юридична допомога (можливість зв'язатися з адвокатом), адміністративна допомога – повернення неправильно відправленого багажу, оформлення нових документів замість загублених, затримка або відміна рейсу.
«D»	«А» + «В» + «С» + послуги при поломці особистого автотранспорту або при хворобі водія.

Термін дії страхування залежить від вибору страхувальника, він може складати як цілий рік, так і обмежуватись терміном туристичної поїздки. У разі, якщо укладається договір страхування на рік, то термін перебування закордоном, що підпадає під умови страхування може бути обмеженим, наприклад не більше 60-ти днів підряд. При цьому кількість поїздок за кордон не обмежується.

Вартість обраної системи страхування може коштувати туристу від 1-5 євро в день, в залежності від типу відпочинку та розміру визначеної у договорі страхової суми. У разі якщо турист займається екстремальними видами спорту або планує відвідати країну з підвищеним ризиком, тарифи на страхування можуть значно підвищуватися. Страхові тарифи залежать від: віку застрахованого, країни перебування, мети поїздки, ліміту відповідальності страхової компанії (адже чим він вищий, тим вище може бути страхове відшкодування, а отже і страховий тариф буде вищий для такого полісу страхування), наявності франшизи (тієї частини можливого збитку, що не буде відшкодовуватись страховиком у разі настання страхового випадку, розмір якої встановлюється у відсотках від страхової суми або у грошовому еквіваленті. У разі якщо франшиза за страховим полісом встановлена, тариф на страхування буде меншим, ніж був би без франшизи, а отже і ціна страхування за таким договором буде меншою). Розмір страхової суми залежить від країни, до якої планується подорож згідно Візового кодексу ЄС, страхова сума по страхуванню медичних витрат повинна бути не менше 30 000 EUR на кожную застраховану особу. Для подорожей до екзотичних країн, таких як Таїланд, Індія, Мальдіви, Карибські острови, ОАЕ, Японія, Австралія, країни Північної та Південної Америки, страхова сума встановлюється не менше 50 000 EUR/USD.

Особливо важливим аспектом страхових відносин у туризмі є виключення із страхування, що зазначені у договорі, у разі яких не буде виплачуватись страхове відшкодування. Такими виключеннями у всіх видах туристичного страхування як правило є навмисні дії застрахованого, що спричинили настання страхового випадку, під навмисними діями розуміють дію (бездіяльність), коли застрахована особа усвідомлювала протиправний характер своїх дій чи бездіяльності, передбачала їх шкідливі наслідки та бажала або свідомо допускала настання цих наслідків. Не буде відшкодовуватись збиток у разі, якщо застрахований несвоєчасно надав інформацію страховику про місце і всі обставини страхового випадку, а також під час війни, страйків, громадських заворушень.

Страхова компанія відмовляє у відшкодуванні медичних витрат за результатами страхових випадків, що пов'язані із хронічними захворюваннями, хворобами ендокринної системи, пухлинами, нервовими захворюваннями, що спричинили поранення і травми, інфекційними та венеричними хворобами, грибковими, дерматологічними хворобами та хворобами крові, а також тими, що викликані сонячними опіками. Застрахованим на сьогодні важливо також знати, що страхова подія не може бути заздалегідь відома ні за часом, ні за місцем, ні за розміром. Не будуть відшкодовуватись витрати, що пов'язані із самогубством або замахом на нього або у разі навмисного нанесення собі ушкоджень, що спричинили страховий випадок.

Страховики також не відшкодовують збитки за страхуванням цивільної відповідальності, які викликані нанесенням моральної шкоди, що може бути нанесена репутації третіх осіб, штрафи, пені, що не є прямим наслідком втрати здоров'я або матеріальної шкоди, збитки, що пов'язані із виникненням кримінальної відповідальності перед третіми особами.

За полісами матеріального страхування зокрема страхуванню багажу у відшкодуванні може бути відмовлено за таких обставин: затримка багажу до (5-6) годин, бій скляних чи крихких

предметів, втрата інвентарю, що пов'язана зі спортивними змаганнями, збиток, що спричинений дією вантажу чи предметів, які перевозяться у багажу, а також у разі якщо застрахованим не було вжито заходів щодо можливого запобігання страхового випадку, або навмисне псування багажу, збитки, що викликані перевезенням небезпечних вантажів, а саме токсичних речовин, вибухівки, збитки при перевезенні наркотичних речовин, збитки пов'язані із втратою або псуванням грошей, кредитних карт, хутра, дорогоцінних металів та коштовностей.

Окремим питанням сьогодні залишається вибір надійного страховика для туристичних подорожей. Для вибору надійного страховика доцільно проводити аналіз таких показників діяльності страхових компаній: боргове навантаження страхової компанії тобто співвідношення її зобов'язань до балансу активів страхової компанії, ліквідність страховика - співвідношення ліквідних активів до зобов'язань, рівень виплат – співвідношення виплат страховика до його валових страхових премій за період; фінансова стійкість – співвідношення власного капіталу до пасивів компанії, рівень перестраховування - співвідношення премій, що віддані іншим перестраховим компаніям до всіх валових премій, а також необхідно враховувати чи входить компанія до міжнародних фінансових груп. В результаті розрахунку та порівняння цих показників можна зробити вибір страховика, з яким доцільно укласти договір про співпрацю.

На основі аналізу співвідношення страхових премій та виплат був сформований рейтинг страхових компаній, що здійснюють страхування туристів (таблиці 2).

Таблиця 2 – Рейтинг страхових компаній за добровільним страхуванням туристів за 2015 рік за рівнем страхових виплат

Страховая компанія	Премії, тис. грн	Виплати, тис. грн	Рівень виплат, %	Страховая компанія	Премії, тис. грн	Виплати, тис. грн	Рівень виплат, %
1. АСКА	682	942	138,1	11. ПРОСТО-СТРАХУВАННЯ	506	250	49,5
2. УКРФІНСТРАХ	3389	2790	82,3	12. АІГ УКРАЇНА	3493	1685	48,2
3. ГАРАНТ	22	18	81,8	13. ОРАНТА	1048	462	44,1
4. УНІКА	1213	843	69,4	14. ІНДИГО	1755	768	43,8
5. ЮНІСОН-СТРАХУВАННЯ	79	54	68,3	15. РЗУ УКРАЇНА	17843	7732	43,3
6. ІНГО УКРАЇНА	3015	1873	62,1	16. ФІНАНСОВИЙ ЕКСПЕРТ	1767	748	42,3
7. ЄВРОПЕЙСЬКЕ ТУРИСТИЧНЕ СТРАХУВАННЯ	14136	8414	59,5	17. ХАРЬКІВСЬКА МУНИЦИПАЛЬНА СК	306	122	40
8. БРОКБІЗНЕС	403	214	53,2	18. АХА СТРАХУВАННЯ	3749	1491	39,8
9. АЛЬФА СТРАХУВАННЯ	1107	581	52,5	19. ЗДОРОВО	100	39	39
10. ВУСО	8340	4263	51,1	20. ХДІ СТРАХУВАННЯ	407	155	38,1

Як видно із таблиці 2. Найбільш надійними страховими компаніями з точки зору рівня страхових виплат можна вважати компанії «Аска», «Укрфінстрах», «Уніка», «Юнісон – Страхування», «Інго Україна», оскільки рівень їх виплат вище 50%. Найменш надійними можна вважати страхові компанії «ХДІ Страхування», «Здорово», «АХА Страхування».

В той же час, ситуація на ринку страхування зазнає постійних змін, тому власник туристичного бізнесу повинен постійно здійснювати аналіз страхового ринку та страхових послуг з точки зору вибору надійного страхового партнера.

Висновки. В сучасних умовах підвищити попит на український туристичний продукт можливо при його доповненні надійним страховим захистом. Однак, для забезпечення останнього доцільним є

пропонувати туристу сучасні програми страхування, що включають окрім обов'язкового покриття медичних витрат та виплати при нещасних випадках, ще і страхування багажу, відповідальності перед третіми особами, адміністративні та юридичні витрати тільки від надійних компаній. Перевірити надійність страховика можливо за показниками: рівня страхових виплат, боргового навантаження страхової компанії, ліквідності страховика, фінансової стійкості, рівня перестрахування, перевірки чи входить компанія до міжнародних фінансових груп.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Галац М.М. Страховий ринок України: стан та напрями розвитку [Електронний ресурс] / М.М. Галац // Вінницький технічний коледж. – 2014. – Режим доступу: <http://mev-hnu.at.ua/load/53-1-0-346>.
2. Кнейслер, О. В. Ринок перестрахування України: теоретико-методологічні доміанти формування та пріоритети розвитку [Текст] / О. В. Кнейслер. – К. : Центр учбової літератури, 2012. – 416 с.
3. Козьменко О.В. Нові вектори розвитку страхового ринку України [Текст] : монографія [Текст] / О. В. Козьменко, С. М. Козьменко, Т. А. Васильєва та ін. – Суми: Університетська книга, 2012. – 315 с.
4. Конституція України. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про страхування» // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2002. – № 7. – Ст. 50
5. Левченко, В. П. Проблеми та перспективи розвитку страхового ринку України в умовах фінансової нестабільності [Текст] / В. П. Левченко // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. – 2011. – № 1. – С. 257-266.
6. Литвин, П. В. Аналіз проблем розвитку страхового ринку України [Електронний ресурс] / П. В. Литвин // Наукові розвідки з державного та муніципального управління. – 2011. – Вип. 1. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nrzd/2011_1/40.pdf.
7. Осадець С.С. Удосконалення страхової справи / С.С. Осадець // Фінанси, облік і аудит. – 2012. – Вип. 20. – С. 121–132.
8. Офіційний сайт Ліги страхових організацій України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uainsur.com/stats>
9. Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nfp.gov.ua/content/informaciya-pro-stan-i-rozvitok.html>
10. Сафонова О.Д. Сучасний стан страхового ринку України та основні проблеми його розвитку / О.Д. Сафонова // Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського. – 2014. – С. 98-102.
11. Статистика страхового ринку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forinsurer.com/stat>.
12. Шірінян Л.В. Економічна сутність фінансового регулювання страхового ринку / Л.В. Шірінян // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2013. – Вип. 149. – Р.62–64.

REFERENCES

1. Halats M.M. Strakhovyy. Strakhovyy rynek Ukrayiny: stan ta napryamy rozvytku [The insurance market in Ukraine: state and development trends] [Elektronnyy resurs] Vinnyts'kyi tekhnichnyy koledzh. 2014. – Rezhym dostupu: <http://mev-hnu.at.ua/load/53-1-0-346>. (Ukr)
2. Kneysler, O. V Rynok perestrakhuvannya Ukrayiny [reinsurance market in Ukraine]: theoretical and methodological dominant formation and development priorities [Tekst] K. : Tsentr uchbovoyi literatury, 2012. P. 416. (Ukr)
3. Koz'menko O.V. S. M. Koz'menko, T. A. Vasyl'yeva. Novi vektory rozvytku strakhovoho rynku Ukrayiny [New vectors of the insurance market of Ukraine] [Tekst] : monohrafiya [Tekst]– Sumy: Universytet's'ka knyha, 2012. P.315. (Ukr)
4. Konstytutsiya Ukrayiny. [The Law of Ukraine "On Amendments to the Law of Ukraine" On insurance "] Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny (VVR). 2002., P.50 (Ukr)
5. Levchenko, V. P. Problemy ta perspektyvy rozvytku strakhovoho rynku Ukrayiny v umovakh finansovoyi nestabil'nosti [problems and prospects of development of insurance market in Ukraine in terms of financial instability] [Tekst] Zbirnyk naukovykh prats' Natsional'noho universytetu derzhavnoyi podatkovoyi sluzhby Ukrayiny. – 2011. Vol. 1. P. 257-266. (Ukr)
6. Lytvyn, P. V. Analiz problem rozvytku strakhovoho rynku Ukrayiny [analysis of the problems of the insurance market of Ukraine] [Elektronnyy resurs] Naukovi rozvidky z derzhavnoho ta munitsypal'noho

- upravlinnya. – 2011. Vol. 1. Rezhym dostupu: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nrzd/2011_1/40.pdf. (Ukr)
7. Osadets' S.S. Udoshkonalennya strakhovoyi spravy [Improving insurance business] Finansy, oblik i audyt. – 2012. – Vol. 20. – P. 121–132. (Ukr)
8. Official website of the League of Insurance Organizations of Ukraine [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://uainsur.com/stats> (Ukr)
9. The official site of the National Commission for State Regulation of Financial Services Markets [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://nfp.gov.ua/content/informaciya-pro-stand-i-rozvitok.html> (Ukr)
10. Safonova O.D. Suchasnyy stan strakhovoho rynku Ukrayiny ta osnovni problemy yoho rozvytku [current state of the insurance market of Ukraine and basic problems of development]. Mykolayivs'kyy natsional'nyy universytet imeni V.O. Sukhomlyns'koho. – 2014. – P. 98-102. (Ukr)
11. Ukraine's insurance market statistics [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://forinsurer.com/stat>. (Ukr)
12. Shirinyan L.V. Ekonomichna sutnist' finansovoho rehulyuvannya strakhovoho rynku [economic nature of financial regulation of the insurance market] Visnyk Kyivs'koho natsional'noho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Ekonomika. – 2013 - Vol. 149 - P. 62-64. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Софійчук К.К. Сучасний стан рівня страхового захисту вітчизняних туристів в Україні та за її межами / К. К. Софійчук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

У статті викладені результати дослідження сучасного стану страхового захисту туристів в Україні. Об'єкт дослідження – система страхового захисту туристів в Україні.

Предмет дослідження – сучасні страхові програми та послуги, що можуть покрити ризики вітчизняних туристів.

Метою дослідження є визначення рекомендацій вибору страхової компанії та страхової програми для безпечного туризму.

Методи дослідження – аналітичний і статистичні методи, в т. ч. метод фінансових коефіцієнтів, порівняння, вибірка, метод абстракції та дедукції. Страхування у галузі туризму на сьогодні виступає не тільки його складовим елементом, але і чинником конкурентоздатності туристичного продукту. Кожний турист як суб'єкт цивільно-правових відносин знаходиться у зоні дії збільшення ризику, порівняно зі звичайним життям у рідній країні. У зв'язку із цим туристичні агенти сьогодні повинні формувати тур у комплексі із надійним страховим захистом. Для того, щоб вибрати найбільш доцільну програму страхування, необхідним є визначення найбільш ймовірних можливих ризиків туристичної поїздки, а також обрати страхову компанію, яка є найбільш надійною з точки зору покриття витрат у разі настання страхового випадку. В статті запропоновані показники за якими доцільно обрати страховика для укладання договору страхування туристів, а також визначений перелік найбільш надійних страхових компаній з точки зору рівня виплат страхувальникам.

Результати дослідження можуть бути використані туристами та туроператорами у процесі своєї діяльності при виборі страховика.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТУРИСТИЧНЕ СТРАХУВАННЯ, СТРАХОВИК, ПРОГРАМА СТРАХУВАННЯ, ВИБІР СТРАХОВИКА.

ABSTRACT

Sofiychuk K. The insurance protection of local tourists in ukraine and abroad. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

The article presents results of a study of the current state of the insurance protection of tourists in Ukraine.

The object of study - the system of insurance protection of tourists in Ukraine.

Subject of investigation - current insurance programs and services that can cover the risks of domestic tourists. The study aims to determine recommendations for choice of insurance company and insurance program for the safe tourism. Methods - analytical and statistical methods, The method of financial ratios, comparison, the method of abstraction and deduction. Insurance in tourism today is a factor of the competitiveness of the tourism product. Each tourist as the subject of civil relations is in the area of the increased risk, compared to a normal life in his native country. Therefore travel agents now have to make a

tour with a reliable insurance protection choosing the most appropriate insurance program. It is necessary to determine the most probable risks leisure trip and choose the insurance company that is most reliable with high insurance payment. The article proposed indicators on which it is advisable to choose a travel insurance, and the list of the most reliable insurance companies is proposed.

Results of the study can be used by tourists and tour operators choosing an insurance company.

KEYWORDS: TRAVEL INSURANCE, INSURERS, INSURANCE PROGRAMS, THE CHOICE OF INSURER.

РЕФЕРАТ

Софійчук К.К. Современное состояние уровня страховой защиты отечественных туристов в Украине и за ее пределами / К. К. Софійчук // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье изложены результаты исследования современного состояния страховой защиты туристов в Украине.

Объект исследования - система страховой защиты туристов в Украине.

Предмет исследования - современные страховые программы и услуги, которые могут покрыть риски отечественных туристов. Целью исследования является определение рекомендаций выбора страховой компании и страховой программы для безопасного туризма. Методы исследования - аналитический и статистические методы, в т. ч. метод финансовых коэффициентов, сравнение, выборка, метод абстракции и дедукции. Страхование в сфере туризма сегодня выступает не только его составным элементом, но и фактором конкурентоспособности туристического продукта. Каждый турист как субъект гражданско-правовых отношений находится в зоне действия увеличения риска, по сравнению с обычной жизнью в родной стране. В связи с этим туристические агенты сегодня должны формировать тур в комплексе с надежной страховой защитой. Для того, чтобы выбрать наиболее целесообразную программу страхования, необходимо определить наиболее вероятные возможные риски туристической поездки, а также выбрать страховую компанию, которая является наиболее надежной с точки зрения покрытия расходов при наступлении страхового случая. В статье предложены показатели, по которым целесообразно выбрать страховщика для заключить договор страхования туристов, а также определен перечень наиболее надежных страховых компаний с точки зрения уровня выплат страхователям.

Результаты исследования могут быть использованы туристами и туроператорами в процессе своей деятельности при выборе страховой компании.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТУРИСТИЧЕСКОЕ СТРАХОВАНИЕ, СТРАХОВЩИК, ПРОГРАММА СТРАХОВАНИЯ, ВЫБОР СТРАХОВЩИКА.

АВТОРИ:

Софійчук Катерина Костянтинівна, к.е.н., Національний транспортний університет, доцент туризму, e-mail: Kateryna13095555@gmail.com, тел. +380932589128, Україна, м. Київ, вул. Суворова,1.

AUTHOR:

Sofiychuk Katerina Kostyantynivna, National Transport University, phd of the Department of tourism, e-mail: Kateryna13095555@gmail.com, tel. +380932589128, Ukraine, Kyiv, vul. Suvorova, 1.

АВТОРЫ:

Софійчук Екатерина Константиновна, к.э.н., Национальный транспортный университет, доцент кафедры туризма, электронная почта: Kateryna13095555@gmail.com, тел. +380932589128, Україна 04208, г. Київ, вул. Василя Портика, 17-А, кв. 60.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Козак Л.С. доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор економіки, Київ, Україна

Новікова А.М., доктор економічних наук, професор, Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут, Київ, Україна

REVIEWER:

Kozak L.S. Grand PhD in (Economic) sciences, professor, National Transport University, Professor of Economy department, Kyiv, Ukraine

Novikova A.M., Dr. Grand PhD in (Economic) sciences, National Road Transport Research and Design Institute, Kiev, Ukraine

УДК 658.7: 658.8
UDC 658.7: 658.8

СТАТИСТИЧНЕ ІМІТАЦІЙНЕ МОДЕЛЮВАННЯ В УПРАВЛІННІ ЗАПАСАМИ

Хаверук В.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

STATISTICAL IMITATING MODELLING IN STOREKEEPING

Khavruk V.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

СТАТИСТИЧЕСКОЕ ИМИТАЦИОННОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ В УПРАВЛЕНИИ ЗАПАСАМИ

Хаверук В.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Для суб'єктів підприємницької діяльності одним з найважливіших завдань є підвищення ефективності управління запасами. Дослідження систему правління запасами здійснюють на основі показників за попередні періоди діяльності підприємства, використовуючи різноманітні методи моделювання випадкових процесів обсягів витрат і тривалості функціонального циклу постачання. Одним із інструментів дослідження процесу руху запасів на складі («надходження», «витрата», «залишок») є імітаційне моделювання, проведення якого потребує складного математичного апарату. Саме через складність і значний обсяг математичних розрахунків імітаційне моделювання не набуло широкого поширення в практичній діяльності, про що наголошується деякими авторами [1, с. 50].

Аналіз літературних джерел свідчить, що проблему управління запасами досліджують багато вчених і практиків, зокрема: Анікін Б. О.[2], Бауерсокс Д. Дж. [3], Гаджинський А. М.[4], Клосс Д. Дж. [3], Крикавський Є. В.[5], Кристофер М. [6], Лукінський В. С.[7], Міротін Л. Б.[8], Пономарьова Ю. В.[9], Раштон А. [10], Сергєєв В. І.[11], Стерлігова А. М.[12], Шапіро Дж. [13], Шрайбфедер Дж. [14].

В працях вчених переважно розглядається загальноприйнятий підхід в управлінні запасами, виходячи із відомої формули Вільсона для визначення оптимального обсягу замовлення, менше уваги приділяється методу імітаційного моделювання управління запасами. Метод імітаційного моделювання наведений в роботах: О. О.Бикова [15], Лукінського В. В.[7], С. І. Коновалова і В. В. Савіна [16, с. 29-36], Н. О. Маркової та І. А. Кіосєвої [1], Якимова І.М. [17].

З огляду, на те, що для імітаційного моделювання управління запасами необхідне застосування складного математичного апарату, постає необхідність розглянути основоположні принципи визначення законів розподілу випадкових величин, що і дасть змогу з'ясувати основне призначення даного моделювання.

Метою статті є аналіз методу статистичного імітаційного моделювання управління запасами і визначення законів розподілу таких випадкових величин як: попит (витрата), інтервал часу між замовленнями і терміну виконання замовлення.

Головний розділ. На практиці багато систем управління запасами містять елемент невизначеності як по відношенню до часу постачання, так і відносно попиту. Відомо, що попит змінюється в часі, тобто середнє значення попиту коливається впродовж року. Проблеми, пов'язані з невизначеністю часу постачання замовлення і зміною значення попиту в часі, є особливо складними. У таких ситуаціях навряд чи можна застосовувати детерміновані математичні моделі. Потрібне залучення інших методів, наприклад, імітаційного моделювання.

Імітаційне моделювання – метод, що дозволяє будувати моделі, що описують процеси так, як вони проходили б насправді. Статистичне імітаційне моделювання в управлінні запасами може бути використано для вирішення наступних завдань [7, с. 181-182]:

1. «Відновити» процес витрати (поповнення) запасів за неповними даними (середні значення, середньоквадратичне відхилення та ін.), тобто отримати штучним способом статистичні дані, яких не вистачає і які необхідні при прогнозуванні.

2. Визначити наслідки застосування різних стратегій управління запасами, а також порівняти ефективність різних систем управління запасами за результатами відповідних імітаційних експериментів.

Розглянемо порядок статистичного імітаційного моделювання процесів, пов'язаних з поповненням(витрачанням)запасів.

Спочатку, необхідно визначити параметри, що підлягають моделюванню. До них відносять:

- витрата запасів(λ_i);
- інтервали часу між замовленнями(T_j);
- терміни виконання замовлення(L_j);

Також можуть моделюватися значення обсягів постачання(Q_{mi}) для того, щоб врахувати випадки не дотримання постачальником вимог за обсягом, якістю, комплектністю постачання.

Процес статистичного імітаційного моделювання вищеназваних параметрів може бути здійснений таким чином[7, с. 182]:

1. Задаються середні значення і середньоквадратичні відхилення (СКВ) значень модельованих параметрів(вони можуть бути визначені заздалегідь експертним шляхом):

- середнє значення інтенсивності споживання d і СКВ інтенсивності споживання σ_d ;
- середній інтервал часу між замовленнями $\bar{T}_{cs}$ і СКВ часу між замовленнями σ_T ;
- середнє значення терміну виконання замовлення $\bar{L}$ і СКВ терміну виконання замовлення σ_L .

2. На основі середніх значень і СКВ для кожного параметра розраховується коефіцієнт варіації – v за формулою:

$$v = \frac{\sigma_x}{\bar{x}}, \quad (1)$$

де σ_x –середньоквадратичне відхилення модельованого параметра « x »; $\bar{x}$ –середнє значення модельованого параметра.

3. По коефіцієнту варіації визначається закон розподілу, якому, як передбачається, підпорядкований розподіл випадкових значень модельованих параметрів процесу витрати(поповнення) запасів. У першому наближенні вибір закону розподілу може бути зроблений по таблиці 1[7, с. 183].

Таблиця 1 – Закони розподілу випадкової позитивної величини в залежності від коефіцієнта варіації[7, с. 183]

Межі зміни коефіцієнта варіації	Закон розподілу випадкової величини
$v \leq 0,3$	Нормальний
$0,3 < v < 0,4$	Гамма-розподіл
$0,4 \leq v < 1$	Вейбулла
$v = 1$	Експоненціальний

4. За допомогою генератора випадкових чисел визначається масив випадкових значень ξ , які потім використовуватимуться для визначення випадкових значень модельованих параметрів. Для генерації випадкових чисел може бути використаний відповідний інструмент MS Excel, MathCAD. Зокрема, в MathCAD для генерації випадкових чисел використовуються такі команди: $\text{rnorm}(m, \mu, \sigma)$ – нормальний закон розподілу; $\text{rgamma}(m, s)$ – гамма-розподіл; $\text{rweibull}(m, s)$ – закон розподілу Вейбулла; $\text{rexp}(m, r)$ – експоненціальний закон розподілу.

Кількість згенерованих випадкових чисел ξ залежить від параметра, який необхідно отримати в результаті моделювання. Так для T_j (період часу між замовленнями) кількість випадкових чисел ξ залежатиме від кількості згенерованих випадкових значень витрати запасу $-N_d$ і від середнього значення періоду часу між постачаннями(T)[7, с. 184]:

$$N_T = \frac{N_d}{T}, \quad (2)$$

де N_T – кількість випадкових чисел для T_j ; N_d – кількість згенерованих випадкових значень d ; $\bar{T}$ – середнє значення періоду часу між замовленнями.

Кількість значень L_j (час виконання замовлення), яке необхідно згенерувати, відповідає числу N_T . Наприклад, генерується 120 випадкових величин витрати запасу, середній період часу між постачаннями 10 днів, отже, передбачувана кількість постачань дорівнює 12.

5. Отриманий після генерації вектор(стовпець) випадкових чисел ξ трансформується з урахуванням визначеного раніше закону розподілу у випадкові значення модельованого параметра(d_i, T_j, L_j). Для цього використовуються спеціальні залежності (табл. 2). Отримані за формулами значення округляються до цілого.

Таблиця 2 – Формули для моделювання випадкових величин, що підкоряються різним законам розподілу [7, с. 185]

Закон розподілу випадкової величини	Розрахункова формула
Нормальний	$x_i = \bar{x} + \sigma_x \xi'_i$
Вейбулла	$x_i = x_0 \cdot \sqrt[m]{-\ln \xi_i}$
Експоненціальний	$x_i = x \cdot (-\ln \xi_i)$
Гамма-розподіл	$x_i = -\sum_{j=1}^n \ln(1 - \ln \xi_i) / \lambda$
Рівномірний	$x_i = a + (b - a)\xi_i$

Примітка: ξ'_i – нормальнорозподілена випадкова величина із середнім значенням 0 і середньоквадратичним відхиленням 1; ξ_i – рівномірно розподілена випадкова величина на інтервалі від 0 до 1.

Для розподілу Вейбулла параметр положення x_0 визначається за формулою:

$$x_0 = \frac{\bar{x}}{b_m}, \quad (3)$$

Коефіцієнт b_m і параметр форми m можна визначити по таблиці 3.

Таблиця 3 – Коефіцієнти для розрахунку параметрів розподілу Вейбулла [7, с. 185-186]

Коефіцієнт варіації	Коефіцієнт b_m	Параметр форми m
1,000	1,000	1,0
0,910	0,965	1,1
0,837	0,941	1,2
0,775	0,924	1,3
0,723	0,911	1,4
0,681	0,903	1,5
0,640	0,897	1,6
0,605	0,892	1,7
0,575	0,889	1,8
0,547	0,887	1,9
0,523	0,887	2,0
0,499	0,886	2,1
0,480	0,886	2,2
0,461	0,886	2,3
0,444	0,886	2,4
0,428	0,887	2,5

Параметри гамма-розподілу можна знайти за формулами:

$$\lambda = \frac{\bar{x}}{\sigma_x^2}, \quad (4)$$

$$\eta = \frac{(\bar{x})^2}{\sigma_x^2}, \quad (5)$$

де η – ціла частина числа від ділення.

6. Визначається початковий рівень запасу на складі. Він може відповідати реальним даним складської статистики або його можна розрахувати за формулою:

$$S_{\text{поч}} = \bar{d} \cdot \bar{T}, \quad (6)$$

де $\bar{d}$ – середнє значення інтенсивності споживання; $\bar{T}$ – середній інтервал часу між постачаннями (час циклу).

7. На основі отриманого на попередніх етапах масиву початкових даних формуються тимчасові ряди, що відбивають процес руху запасів на складі («надходження», «витрата», «залишок») під впливом різних стратегій управління запасами.

Таким чином, загальний алгоритм статистичного моделювання може бути представлений блок-схемою [7, с. 187].

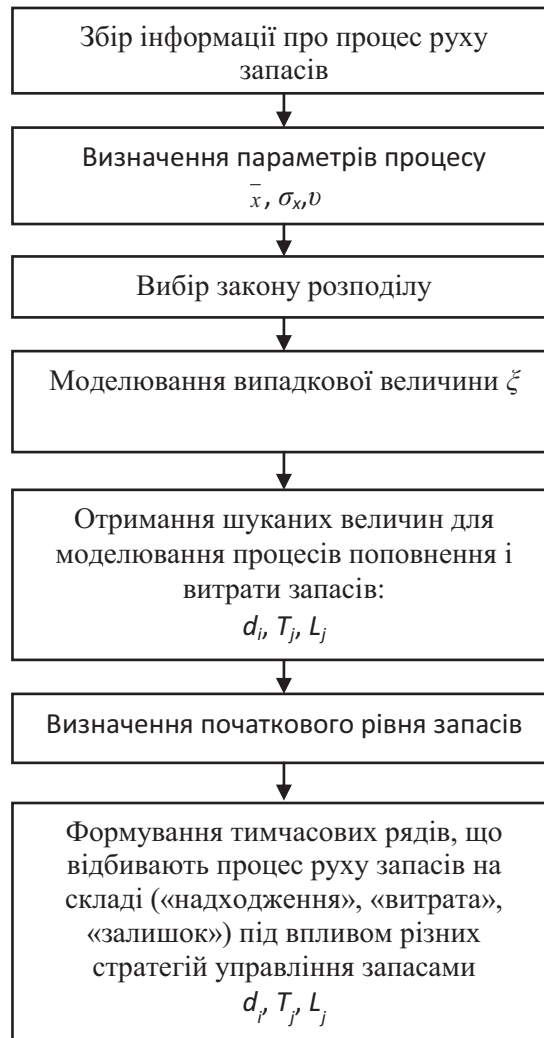


Рисунок 1 – Блок-схема послідовності дій при моделюванні роботи системи управління запасами[7, с. 187]

На основі вищеописаного алгоритму здійсимо статистичне моделювання процесів витрати і поповнення запасу.

1) Задаємо початкові дані. Прийнемо[7, с. 188]:

– середнє значення інтенсивності споживання $d = 8$ од./день і СКВ інтенсивності споживання $\sigma_D = 4,84$ од.;

– середній інтервал часу між замовленнями $\bar{T}_c = 10$ днів і СКВ часу між замовленнями $\sigma_T = 2$ дні;

– середнє значення терміну виконання замовлення $L = 3$ дні і СКВ терміну виконання замовлення $\sigma_L = 1$ день.

2) На основі середніх значень і СКВ для кожного параметра розраховується коефіцієнт варіації $-v$:

$$v_d = \frac{4,84}{8} = 0,605; v_T = \frac{2}{10} = 0,2; v_L = \frac{1}{3} = 0,333$$

3) За коефіцієнтами варіації(табл. 1) визначаємо закони розподілу випадкових величин:

величині d в нашому прикладі відповідає закон розподілу Вейбулла, величинам T і L – нормальний закон розподілу.

4) Генеруємо допоміжні випадкові величини для визначення значень параметрів d, T і L . Нехай попит буде даний за 40 днів, тоді нам необхідно буде згенерувати 40 випадкових чисел ξ для визначення d і $40/10 = 4$ (формула2) випадкових чисел для визначення параметрів T і L .

5) Проведемо моделювання значень параметра d за формулами таблиці 2 для закону розподілу Вейбулла. По таблиці3 визначаємо значення параметрів b_m і m , що відповідають відомому значенню

коефіцієнта варіації($v=0,605$). Так $b_m=0,892$, $m=1,7$. Розрахуємо параметр x_0 : $x_0=8/0,892=8,97$. Далі за формулою 7 визначимо обсяги щоденної витрати(їх ще слід округлити до цілого).

$$x_i = x_0 \cdot \sqrt[m]{-\ln \xi_i}, \quad (7)$$

Наприклад, при $\xi = 0,973$ знаходимо: $d_1 = 8,97 \cdot \sqrt[1,7]{-\ln 0,973} \approx 1$;

при $\xi = 0,425$: $d_2 = 8,97 \cdot \sqrt[1,7]{-\ln 0,425} \approx 8$;

при $\xi = 0,758$: $d_2 = 8,97 \cdot \sqrt[1,7]{-\ln 0,758} \approx 4$ і т.д.

Результати моделювання витрати представлені в таблиці 4[7, с. 189-190].

Таблиця 4 – Моделювання щоденної витрати запасу(d_i)[7, с. 189-190]

Номер дня	Випадкова величина	Витрата деталей, d_i	Округлене значення d_i
1	0,973	1,065	1
2	0,425	8,170	8
3	0,758	4,208	4
4	0,185	12,190	12
5	0,649	5,470	5
6	0,465	7,656	8
7	0,563	6,468	6
8	0,617	5,838	6
9	0,955	1,447	1
10	0,311	9,826	10
11	0,017	20,482	20
12	0,438	8,010	8
13	0,498	7,249	7
14	0,024	19,374	19
15	0,793	3,794	4
16	0,540	6,735	7
17	0,352	9,195	9
18	0,610	5,914	6
19	0,685	5,058	5
20	0,623	5,774	6
21	0,690	5,002	5
22	0,259	10,686	11
23	0,501	7,209	7
24	0,629	5,702	6
25	0,074	15,702	16
26	0,592	6,124	6
27	0,950	1,546	2
28	0,213	11,578	12
29	0,699	4,897	5
30	0,065	16,164	16
31	0,057	16,634	17
32	0,624	5,760	6
33	0,356	9,138	9
34	0,188	12,116	12
35	0,130	13,640	14
36	0,919	2,083	2
37	0,415	8,309	8
38	0,714	4,728	5
39	0,820	3,461	3
40	0,920	2,078	2

б) Змоделюємо значення T і L . Оскільки їм відповідає один тип закону розподілу(нормальний закон), детальний розрахунок можна показати лише для однієї величини, наприклад, L .

Для розрахунків скористаємося формулою:

$$x_i = \bar{x} + \sigma_x \xi_i', \quad (8)$$

де ξ_i' – нормально розподілена випадкова величина з середнім значенням 0 і середньоквадратичним відхиленням 1 (4 значення); $\bar{x}$ – середнє значення модельованого параметра; σ_x – СКВ модельованого параметра.

Проведемо розрахунок для L :

$$L_1 = 3 + 1 \cdot (-0,13) \approx 2,86; L_2 = 3 + 1 \cdot 1,49 \approx 4,49; L_3 = 3 + 1 \cdot (-1,6) \approx 1,38 \text{ і т.д. (табл. 5);}$$

Таблиця 5 – Моделювання часу виконання замовлення (L_k) [7, с. 191]

Випадкова величина	Строк виконання постачання L_k	Округлене значення L_k
-0,13393	2,866072	3
1,492986	4,492986	4
-1,61832	1,381682	1
0,232844	3,232844	3

Результати розрахунків для T наведені в таблиці 6.

Таблиця 6 – Моделювання інтервалів часу між замовленнями (T_j) [7, с. 192]

Випадкова величина	Інтервали часу між постачаннями T_j	Округлене значення T_j
-0,7942	10,01448780	10
0,517575	13,29393811	13
-0,03707	11,90731965	12
-0,43369	10,91576294	11

На базі отриманих раніше значень щоденних витрат запасу (d_i), інтервалів часу між замовленнями (T_j) і термінів виконання замовлення (L_k) можна змоделювати процес надходження і витрати запасів в умовах різних стратегій управління.

В даному прикладі розглянемо найпростіший випадок, не вдаючись до оцінки доцільності застосування даної стратегії управління запасами на практиці.

Нехай стратегія управління запасами полягає в тому, щоб розміщувати однакові замовлення ($Q_3 = \text{const}$) через рівні проміжки часу ($T_{сз}$). Постачання здійснюватимуться через час L_k після подання клієнтом відповідного запиту. Вважатимемо, що величина постачання завжди відповідатиме величині замовлення ($Q_{п} = Q_3$).

В якості початкових даних використовуватимемо:

- згенеровані значення споживання (d) для періоду в 40 днів (табл. 4);
- згенеровані значення часу виконання замовлення (L_k) (табл. 5);
- в якості постійної періодичності замовлень візьмемо середній час між замовленнями ($\bar{T}_{сз} = 10$ днів);
- для розрахунку Q_3 скористаємося формулою:

$$Q_3 = \bar{d} \cdot \bar{T} = 8 \cdot 10 = 80 \text{ од.}$$

При цьому, прийняті «ідеалізовані» умови, а саме замовлення здійснювалось в кінці дня, а тривалість виконання замовлення не перевищувала 3 дні. Хоча, на практиці управління багато номенклатурними запасами і дотримання строків постачання по кожній позиції товару вимагає «високої відповідальності» як від спеціалістів відділу постачання так і від постачальників. У випадку неможливості дотримання строків постачання одним із постачальників, спеціаліст відділу постачання повинен мати базу постачальників та здійснити замовлення товару в іншого постачальника. Для зменшення часу пошуку альтернативного постачальника, спеціаліст відділу постачання має здійснювати ранжування постачальників за показниками тривалості виконання і вартістю замовлення, далі на основі аналізу результатів ранжування, обирати необхідного постачальника.

Результати моделювання процесів витрати-поповнення запасів для цієї стратегії слід наводити як в табличному (табл.7), так і в графічному (рис. 2) вигляді [7, с. 193-194].

Таблиця 7 – Моделювання стратегії ($T=cons$, $Q=const$) [7, с. 193-194]

День	Попит	Замовлення в кінці дня	Постачання на початок дня	Залишок на початок дня	Залишок на кінець дня
1	1	80		30	30-1=29
2	8			29	21
3	4			21	17
4	12		80	80+17=97	85
5	5			85	80
6	8			80	72
7	6			72	66
8	6			66	60
9	1			60	59
10	10	80		59	49
11	20			49	29
12	8			29	21
13	7			21	14
14	19		80	80+14=94	75
15	4			75	71
16	7			71	64
17	9			64	55
18	6			55	49
19	5			49	44
20	6	80		44	38
21	5			38	33
22	11		80	80+33=113	102
23	7			102	95
24	6			95	89
25	16			89	73
26	6			73	67
27	2			67	65
28	12			65	53
29	5			53	48
30	16	80		48	32
31	17			32	15
32	6			15	9
33	9		80	80+9=89	80
34	12			80	68
35	14			68	54
36	2			54	52
37	8			52	44
38	5			44	39
39	3			39	36
40	2	80		36	34

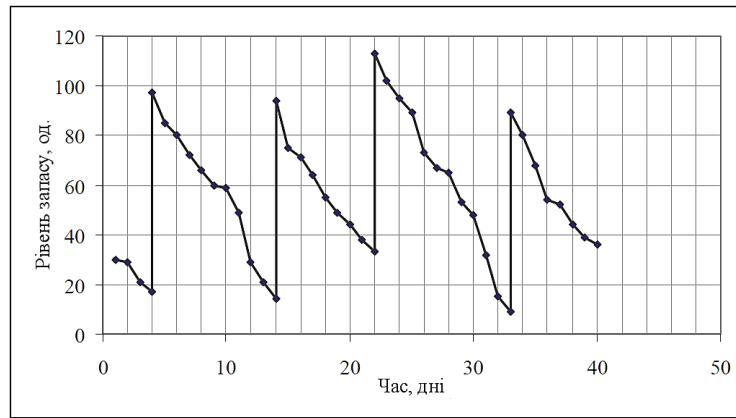


Рисунок 2 – Стратегія ($T = \text{const}$, $Q = \text{const}$) [7, с. 194]

Висновки. Таким чином, статистичне імітаційне моделювання використовується для отримання масивів випадкових параметрів, що визначають ефективність системи управління запасами. Такими параметрами є: витрата (попит) запасів, інтервали часу між замовленнями, терміни виконання замовлення.

Статистичне імітаційне моделювання включає послідовність наступних дій: аналіз інформації про процес руху запасів; визначення середніх значень і середньоквадратичних відхилень випадкових модельованих параметрів; вибір закону розподілу; моделювання випадкової величини параметру; визначення початкового рівня запасу; формування тимчасових рядів, що відбивають процес руху запасів («надходження», «витрата», «залишок»).

Статистичне імітаційне моделювання неможливе без використання комп'ютерних програм за допомогою яких здійснюється генерування випадкових чисел.

Однією з проблем моделювання є «точність» визначення законів розподілу випадкових величини (параметрів).

Подальші дослідження методу статистичного імітаційного моделювання необхідно проводити у напрямі пошуку способів визначення: середніх значень і середньоквадратичних відхилень модельованих параметрів; коефіцієнтів варіації та коефіцієнтів, які характеризують інші закони розподілу, наприклад біноміальний, бета-розподіл, хі-квадрат, розподіл Пуассона.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Маркова Н. О. Імітаційне моделювання управління запасами / Н. О. Маркова, І. А. Кіосєва // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2015. – № 2 (30). – С. 50-56.
2. Аникин Б. А. Логистика: учеб. пособ. [для студ. вузов] / [Б. А. Аникин, В. В. Дыбская, И. Н. Омельченко И. Н. и др.]; под ред. Б. А. Аникина. – [3-е изд. перераб. и доп.]. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 368 с.
3. Бауэрсокс Доналд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж. 2-е изд. / [Пер. с англ. Н. Н. Барышниковой, Б. С. Пинскера]. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. – 640 с.
4. Гаджинский А. М. Логистика: учеб. / А. М. Гаджинский. – 20-е изд. – М.: Дашков и К. – 2012. – 484 с.
5. Крикавський Є.В. Логістичне управління / Є. В. Крикавський. – Львів: Львівська політехніка, 2005. – 684 с.
6. Кристофер М. Логистика и управление цепями поставок / под ред. С.В. Лукинского. – СПб.: Питер, 2004. – 316 с.
7. Управление запасами в цепях поставок: учеб. пособ. / [Бадокин О. В., Лукинский В. В., Малевич Ю. В. и др.]; под общ. ред. В. С. Лукинского. – СПб.: СПбГИЭУ, 2010. – 372 с.
8. Миротин Л.Б. Эффективная логистика / Л.Б.Миротин, Ы. Э.Ташбаев, О. Г. Порошина. – М.: Экзамен, 2002. – 160 с.
9. Пономарьова Ю.В. Логістика: навч. посіб. – К.: Центр навч. літератури, 2005. – 328 с.

10. Rushton, A. The Handbook of Logistics and Distribution Management / A. Rushton, Ph. Croucher, P. Baker. – Ed. 3. – Chartered Institute of Logistics and Transport in the UK, Kogan Page Limited, 2006. – 612 p.
11. Сергеев В.И. Ключевые показатели эффективности логистики [Электронный ресурс] / Сергеев В.И. // СПб: НП Центр дистанционного образования «Элитариум», 2011 – Режим доступа: http://www.elitarium.ru/2011/09/21/pokazateli_jeffektivnosti_logistiki.html
12. Стерлигова А. Н. Управление запасами в цепях поставок: учеб. / А. Н. Стерлигова. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 430 с.
13. Шапиро Дж. Моделирование цепи поставок / под ред. С.В.Лукинского. – СПб.: Питер, 2006. – 720 с.
14. Шрайбфедер Дж. Эффективное управление запасами / Джон Шрайбфедер; Пер. с англ. – 2-е изд. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 304 с.
15. Быков А. А. Оптимизация запасов на основе имитационного моделирования / А. А. Быков, Е. И. Велеско // Логистика. – 2004. – №1. – С. 19-21.
16. Коновалов С. В. Моделирование случайных процессов автомобильного транспорта: метод. указ. к сам. раб.: в 2 ч. Ч. 2. / С. И. Коновалов, В. В. Савин; Владим. гос. ун-т. – Владимир: Ред.-издат. комплекс ВлГУ, 2004. – 52 с.
17. Якимов И.М. Имитационное моделирование системы управления запасами предприятия фиксированным временем поставок / И.М.Якимов, В.В.Хоменко, Г.Р. Аляутдинова // Вестник экономики, права и социологии. – 2015. – №4. – С.156-161.

REFERENCES

1. Markova N. O., Kioseva I. A. Imitating modelling of storekeeping // Bulletin of the Berdiansk university of management and business, 2015, no. №2(30), pp. 50-56. (Ukr)
2. Anikin B. A., Dybskaya I. N., Omelchenko I. N., Sergeev V. I., Tunakov A. P., Fedorov L. S., Naymark Yu. Yu., Sterligova A. N., Chudakov S. K., Anikin O. B. Logistics. Moscow, INFRA-M Publ., 2002. 368 p. (Rus)
3. Donald J. Bowersox, David J. Closs. Logistical Management The Integrated Supply Chain Process. Moscow, Olimp-Business Publ., 2008. 640 p. (Rus)
4. Gadzhinskiy A.M. Logistics. Moscow, Dashkov i K Publ., 2012. 484 p. (Rus)
5. Krykavsky Ye. V. Logistic management. Lviv, Lvivska politehnika Publ., 2005. 684 p. (Ukr)
6. Martin Christopher. Logistics and supply chain management. Saint Petersburg, Piter Publ., 2004. 316 p. (Rus)
7. Badokin O. V., Lukinskiy V. V., Lukinskiy V. S., Malevich YU. V., Stepanova A. S., Shulzhenko T. G. Management by supplies in the chains of deliveries. Saint Petersburg, SPbGIEU Publ., 2010. 372 p. (Rus)
8. Mirotin L. B., Tashbaev I. E., Poroshina O. G. Effective logistics. Moscow, Ekzamen Publ., 2002. 160 p. (Rus)
9. Ponomarova Yu. V. Logistics. Kyiv, Tsentr navchalnoi literatury Publ., 2005. 328 p. (Ukr)
10. Rushton, A. The Handbook of Logistics and Distribution Management / A. Rushton, Ph. Croucher, P. Baker. – Ed. 3. – Chartered Institute of Logistics and Transport in the UK, Kogan Page Limited, 2006. 612 p.
11. Sergeev V. I. Key indicators of efficiency of logistics. Saint Petersburg, Elitarium Publ., 2011. Available at: http://www.elitarium.ru/2011/09/21/pokazateli_jeffektivnosti_logistiki.html (Rus)
12. Sterligova A. N. Storekeeping in chains of deliveries. Upravlenie zapasami v tsepyakh postavok. Moscow, INFRA-M Publ., 2008. 430 p. (Rus)
13. Jeremy Shapiro. Modelling the Supply Chain. Saint Petersburg, Piter Publ., 2006. 720 p. (Rus)
14. Jon Schreibfeder. Achieving Effective Inventory Management. Moscow, Alpina Biznes Buks Publ., 2006. 304 p. (Rus)
15. Bykov A. A., Velesko E. I. Optimisation of stocks on the basis of imitating modelling. Logistics, 2004, no. 1, pp. 19-21. (Rus)
16. Konovalov S. V., Savin V. V. Modelling of casual processes of motor transport. Vladimir, 2004. 52 p. (Rus)

17. Yakimov I. M., Khomenko V. V., Alyautdimova G. R. Imitating modelling of a control system by stocks of the enterprise with fixed time of deliveries. Bulletin of economy, the right and sociology, 2015, no. 4, pp. 156-161. (Rus)

РЕФЕРАТ

Хаврук В. О. Статистичне імітаційне моделювання в управлінні запасами / В. О. Хаврук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

В статті розглядається метод статистичного імітаційного моделювання управління запасами, наведений алгоритм знаходження тимчасових рядів, що відображають процес руху запасів («надходження», «витрата», «залишок»).

Об'єкт дослідження – система управління запасами.

Мета роботи – провести дослідження методу статистичного імітаційного моделювання управління запасами і визначення законів розподілу таких випадкових величин як: попит (витрата), інтервал часу між замовленнями і терміну виконання замовлення.

Метод дослідження – аналіз та формалізація: показників системи управління запасами, методики визначення законів розподілу випадкових величин витрати запасів, інтервалу часу між замовленнями і терміну виконання замовлення.

Встановлено, що на початковому етапі статистичного імітаційного моделювання необхідне проведення аналізу інформації про процес руху запасів, на основі якого визначаються середні значення і середньоквадратичні відхилення значень модельованих параметрів. Одним із методів їх визначення є метод експертних оцінок.

З'ясовано, що основними законами розподілу випадкових величин виступають: нормальний, гамма-розподіл, розподіл Вейбулла, експоненціальний. Вибір закону розподілу здійснюється на основі коефіцієнта варіації.

Наводяться приклади визначення законів розподілу витрати запасів, інтервалу часу між замовленнями і терміну виконання замовлення; процесу надходження і витрати запасів при застосуванні стратегії управління запасами, коли замовлення здійснюються через рівні проміжки часу. Вказується на необхідність представлення результатів моделювання процесів витрати-поповнення запасів в табличному і в графічному виглядах.

Обґрунтовано застосування комп'ютерних програм, зокрема MathCAD, в якості генератора випадкових чисел.

Результати статті можуть бути використані для розробки та запровадження системи управління запасами будь-якими суб'єктами підприємницької діяльності, у випадку, коли виникає проблема низької ефективності роботи відділів постачання.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розробка і уточнення методів визначення показників і застосування інших законів розподілу випадкових параметрів з використанням комп'ютерних програмних продуктів та їх впровадження в практичну діяльність підприємств.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВИПАДКОВЕ ЧИСЛО, ВИТРАТА, ЗАКОН РОЗПОДІЛУ, ЗАМОВЛЕННЯ, ЗАПАС, ІНТЕНСИВНІСТЬ, ІНТЕРВАЛ, КОЕФІЦІЄНТ ВАРІАЦІЇ, ПАРАМЕТР, СЕРЕДНЄ ЗНАЧЕННЯ, СЕРЕДНЬОКВАДРАТИЧНЕ ВІДХИЛЕННЯ, ТЕРМІН.

ABSTRACT

Khavruk V. O. Statistical imitating modelling in storekeeping. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

In article it is considered the method of statistical imitating modelling of storekeeping, the algorithm of a finding of time numbers which display process of movement of stocks («receipt», «expense», «rest») is resulted.

Object of research – control system of stocks.

Purpose of the study – to conduct research of a method of statistical imitating modelling of storekeeping and definition of laws of distribution of such random variables as: demand (expense), time interval between orders and term of performance of the order.

Method of the study – the analysis and formalization: indicators of a control system of stocks, techniques of definition of laws of distribution of random variables of an expense of stocks, time interval between orders and term of performance of the order.

It is established that at the initial stage of statistical imitating modelling carrying out of the analysis of the information on process of movement of stocks on which basis average values and root-mean-square deviations of values of modelled parameters are defined is necessary. The method of expert estimations is one of methods of their definition.

It is found out that as organic laws of distribution of random variables act: normal, gamma distribution, weibullized distribution, exponential. The choice of the law of distribution is carried out on the basis of variation factor.

Examples of definition of laws of distribution of an expense of stocks, time interval between orders and term of performance of the order are resulted; to process of receipt and an expense of stocks at application of strategy of storekeeping when orders are carried out through equal time intervals. It is underlined necessities of representation of results of modelling of processes of an expense-replenishment of stocks in tabular and in a graphic kind.

Application of computer programs, in particular MathCAD, as the generator of random numbers is proved.

Results of article can be used for working out and introduction of a control system by stocks by any subjects of enterprise activity, in a case when there is a problem of low overall performance of departments of supply.

Forecast assumptions about the object of study – the working out and specifications of methods of definition of indicators and application of other laws of distribution of casual parameters with use of computer software products and their introduction in practical activities of the enterprises.

KEYWORDS: RANDOM NUMBER, THE EXPENSE, THE DISTRIBUTION LAW, THE ORDER, STOCK, INTENSITY, INTERVAL, VARIATION FACTOR, PARAMETER, AVERAGE VALUE, ROOT-MEAN-SQUARE DEVIATION, TERM.

РЕФЕРАТ

Хаврук В. А. Статистическое имитационное моделирование в управлении запасами / В. А. Хаврук // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье рассматривается метод статистического имитационного моделирования управления запасами, приведён алгоритм нахождения временных рядов, которые отображают процесс движения запасов («поступление», «затрата», «остаток»).

Объект исследования – система управления запасами.

Цель работы – провести исследование метода статистического имитационного моделирования управления запасами и определения законов распределения таких случайных величин как: спрос (затрата), интервал времени между заказами и срока выполнения заказа.

Метод исследования – анализ и формализация: показателей системы управления запасами, методики определения законов распределения случайных величин затраты запасов, интервала времени между заказами и срока выполнения заказа.

Установлено, что на начальном этапе статистического имитационного моделирования необходимо проведение анализа информации о процессе движения запасов, на основе которого определяются средние значения и среднеквадратичные отклонения значений моделируемых параметров. Одним из методов их определения есть метод экспертных оценок.

Выяснено, что в качестве основных законов распределения случайных величин выступают: нормальный, гамма-распределение, распределение Вейбулла, экспоненциальный. Выбор закона распределения осуществляется на основе коэффициента вариации.

Приводятся примеры определения законов распределения затраты запасов, интервала времени между заказами и срока выполнения заказа; процессу поступления и затраты запасов при применении стратегии управления запасами, когда заказы осуществляются через равные промежутки времени.

Указывается на необходимости представления результатов моделирования процессов затраты-пополнения запасов в табличном и в графическом виде.

Обосновано применение компьютерных программ, в частности MathCAD, в качестве генератора случайных чисел.

Результаты статьи могут быть использованы для разработки и внедрения системы управления запасами любыми субъектами предпринимательской деятельности, в случае, когда возникает проблема низкой эффективности работы отделов снабжения.

Прогнозные предположения относительно развития объекта исследования – разработка и уточнения методов определения показателей и применения других законов распределения случайных параметров с использованием компьютерных программных продуктов и их внедрение в практическую деятельность предприятий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СЛУЧАЙНОЕ ЧИСЛО, РАСХОД, ЗАКОН РАСПРЕДЕЛЕНИЯ, ЗАКАЗ, ЗАПАС, ИНТЕНСИВНОСТЬ, ИНТЕРВАЛ, КОЭФФИЦИЕНТ ВАРИАЦИИ, ПАРАМЕТР, СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ, СРЕДНЕКВАДРАТИЧНОЕ ОТКЛОНЕНИЕ, СРОК.

АВТОР

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.

AUTHOR

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.

АВТОР

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.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Брегіда Федір Миколайович, кандидат технічних наук, ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСПОРТПРОЕКТ», 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 Карпович, 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.

РЕЦЕНЗЕНТЫ:

Брегіда Фёдор Николаевич, кандидат технических наук, ГП «ГОСАВТОТРАНСПОРТПРОЕКТ», заведующий Отделом исследования и нормативно-правового обеспечения в сфере технической эксплуатации дорожных транспортных средств, e-mail: to@insat.org.ua, тел.+380442010806, Украина, 03113, г. Киев, пр. Победы, 57, к. 714.

Посвятенко Эдуард Карпович, доктор технических наук, Национальный транспортный университет, профессор кафедры производства, ремонта и материаловедения, тел.+380442809805, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.102.

PROBLEMS OF PROPERTY RIGHTS IN THE IMPLEMENTATION OF STANDARD FORMS FIDIC CONTRACTS IN THE ROAD SECTOR IN UKRAINE

Kharchenko A., Candidate of Technical Science, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПРОБЛЕМЫ МАЙНОВИХ ПРАВ ПРИ РЕАЛІЗАЦІЇ ТИПОВИХ ФОРМ КОНТРАКТІВ FIDIC В ДОРОЖНЬОМУ ГОСПОДАРСТВІ УКРАЇНИ

Харченко А.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

ПРОБЛЕМЫ ИМУЩЕСТВЕННЫХ ПРАВ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ТИПОВЫХ ФОРМ КОНТРАКТОВ FIDIC В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ УКРАИНЫ

Харченко А.Н., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Formulation of the problem.

Typical forms of contracts for the construction of international engineering organizations (in particular, the contracts of the International Federation of Consulting Engineers FIDIC) for quite a long time successfully used in many countries of the world. The spread of their application can be seen on the official websites of international organizations and associations (in particular, sites of FIDIC, the World Bank, the International Monetary Fund, and others) [1]. The implementation of FIDIC formalities in Ukraine will reduce the level of corruption by simplifying cash flow management procedures, to improve understanding between the parties to construction projects through effective allocation of responsibilities and risks of the parties to create a secure environment in order to attract financial investment from international investors and increase the investment attractiveness of the state. But, unfortunately, there are a number of problems that arise in the way of adoption and adaptation of FIDIC formalities for the road sector in Ukraine. A significant problem is the disparity between the legal structure of Ukraine, which leads to the problems of the economic rights in the performance of contracts.

Analysis of recent research and publications.

The analysis of the scientific research problems showed lack of attention of scientists and practitioners to the problems of the economic rights of using FIDIC contracts in the road sector in Ukraine. However, it should be noted the increased interest in FIDIC contracts adaptation problems in Ukraine in the work of Enrico Vinca (Executive Director of the International Federation of Consulting Engineers FIDIC), S. Teush, V.Grabchak, N. Berezovsky, S. Andreev, A. Lilov and others.

The aim of the article is to analyze the theoretical aspects of the economic rights in the implementation of standard forms of FIDIC contracts in the road sector in Ukraine.

Presenting main material.

Many countries which are only in the way of the introduction of FIDIC as well as Ukraine, faced with the fact that the majority of local experts believe FIDIC «enslaving agreement». However, in reality, in the proforma (forms of the contract which were designed by FIDIC or also they called as «books») incorporated a number of different mechanisms (for example, the regulation of the price of the contract, deadlines, etc.). FIDIC proforma is a balanced agreement, which is valid under the terms of «fair terms» (fair conditions), which are equally protected and the interests of the customer and the contractor.

According to the methodology of FIDIC each proforma contains two main parts. They are «General Terms and Conditions» and «Special Conditions». «General Terms and Conditions» are typical of the contract and can be applied anywhere in the world. Terms, conditions and features of the country's legislation, which are under construction, are recorded in the «Special Conditions» [1] (Figure 1).

European Bank's for Reconstruction and Development (EBRD) position on FIDIC contract determines they as well-balanced, they can be easily adapted to the conditions of a specific country and are

used for a wide range of projects. However, they need to localization, as some conditions are contrary to national law, local contractors are not always familiar with FIDIC, sometimes in the projects used the incorrect form of such contracts in the future may lead to the issue of property rights to the construction.

It is important to clearly define the "Special conditions" for the implementation of FIDIC contracts in the road sector in Ukraine, as in attracting foreign engineering consultant for the implementation of FIDIC contracts in Ukraine, he must be familiar with the specific features of the national legal framework, as the legal construction of Europe and Ukraine sometimes differ radically.

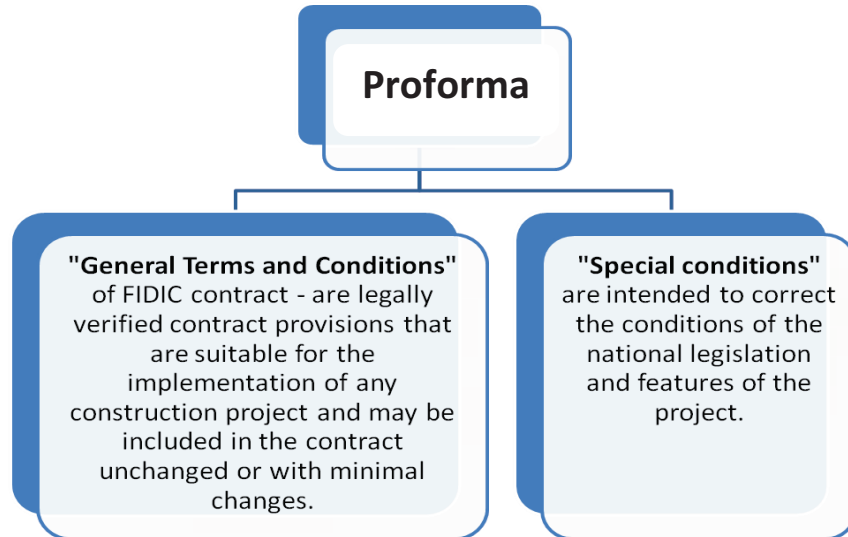


Figure 1 – The typical structure of FIDIC proforma

As is known, the property rights to the construction objects in the implementation of the contract occur at the time of approval of the project for the construction and stored before delivery to the customer object, then the object of the property rights transferred to the balance as an asset. The complexity of the implementation of this approach by using FIDIC proforma is in the imperfection of the bureaucratic procedures for land allocation under construction in Ukraine. Accordingly, the customer cannot provide timely access to the construction object for contractor and consulting engineer.

In present time the main problems in the allocation of land, the coordination of project documentation, registration of land and rights to them in the building are follows:

1. Inability to automatic transfer of the right to use the land (rent) for the transfer of ownership of real property. The new owner of the property is to actually go through the whole procedure of land allocation in use and the lease contract that the optimistic scenario can last about six months. With this new property owner cannot make effective use of their property (for example, to carry out reconstruction) [2].

2. Investors are not able to check in to publicly available sources, land plots of state and municipal property free from development if they, or could they be used for construction projects [2].

3. The property in Ukraine is divided into private, public and municipal. But public and municipal sometimes exist inseparably (for example, state-owned land in urban area, land with cultural and historical value, etc.). The same plot may be under state protection and be on the balance of the city. At this moment, the legislative process is the distribution between public and municipal land is not yet complete. Therefore, in general, it is difficult to identify the owner of the land, resulting in significant delays in the design documentation for the land.

4. Also the question of land alienation should be settled, which are privately owned. The grounds and procedure for compulsory acquisition of land for reasons of social necessity determined by law. In some respects it is similar with compulsory purchase of land for public purposes subject to full reimbursement of its cost. It is well known that the property - the basis of the market economy. That is why the Ukrainian Constitution establishes the guarantee of this right. Thus, Art. 41 of the Basic Law specifies that no one may be unlawfully deprived of property rights [3]. So, there is a contradiction in the law of Ukraine regarding the private ownership of land.

In addition to these problems directly related to property rights in the implementation of FIDIC contracts, it should be noted a number of indirect but the important (Figure 2):

1. The problem of the definition of a FIDIC contract as a form of the relationship between customer and performer. The solution to this problem would put a design point in the majority of legal collisions on the application of FIDIC contract in Ukraine. It should be clearly defined in law the rights, powers, duties and responsibilities of the customer and performer, because their functions in the traditional scheme of works are differ from FIDIC, it is evidenced by the analysis of the Civil Code [4].

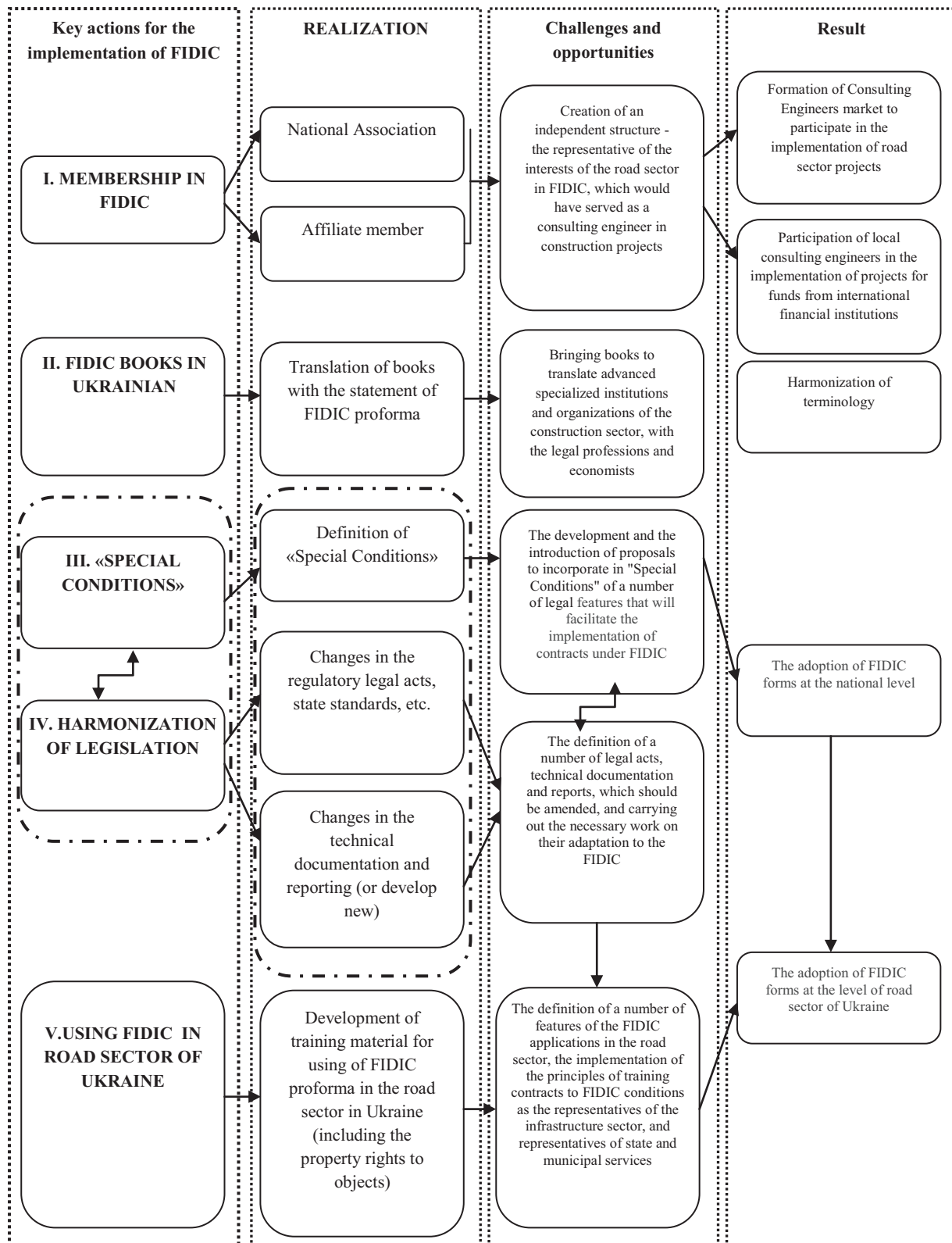


Figure 2 - Scheme of the implementation of FIDIC contracts in the road sector in Ukraine

The directly relationship between customer and performer on FIDIC is not allowed. There is also the problem of long-term contractual relationships, which can be solved by making changes to the Budget Code.

2. The problem of the definition of "consulting engineer" in the current legislation (as a third party of the contract), his powers, qualifications, responsibilities, etc.

FIDIC defines the "engineer" as an independent company, impartial, highly qualified and experienced professionals for the design of the construction and management, including the selection of a designer; organizing and conducting tenders; construction management; technical and field supervision; acting as an independent arbiter in disputes between the parties.

3. Revision of approaches to determining the value of work and their reflection in the financial statements. For example, in Ukraine necessarily attached transcript by component costs at each stage of the calculations, whereas in FIDIC contracts may be sufficient to indicate the costs once a part of the offer [5].

4. Definition of quality controls, technical supervision of the rules, and receive funding works.

5. The absence of official translation proforma into the Ukrainian language creates the problem of inadequate understanding of the terminology, principles and mechanisms of FIDIC action [5].

Conclusion

There are many legal obstacles for the use of FIDIC contracts in Ukraine, some of which can be eliminated by using the mechanism of change of the current legislation and normative-legal base, the other part can be taken into account in the part of the "Special Conditions". It is also necessary to take measures to amend the legislation on property rights and land. It should be possible to renew the lease of land to the new owners of real estate on a simplified and transparent scheme and make an inventory of public and uniform registers (inventories) and to provide a direct exchange of information between them within the framework of automated systems (State Land Cadastre, State Register of Property Rights To Immovable Property And Their Burdens, The State Register of Civil Status of Citizens, Tax Payers Registers, etc.).

REFERENCES

1. Based on the official site FIDIC. [Electronic resource] - Access: www.fidic.org.
2. Reducing corruption risks and create conditions to attract investment in the construction: a systematic report / Council business ombudsman Ukraine. - Kyiv, 2016. [electronic resource] - Access: https://boi.org.ua/media/uploads/q2_2016/system_01_ua.pdf. (Ukr).
3. The Constitution of Ukraine: [rev. and Add., as amended by the Law of Ukraine on February 1, 2011 p. № 2952-VI]. - Kharkov: Factor, 2011. - 118 p. (Ukr).
4. Civil Code of Ukraine: to the first of September, 2016 (corresponding to the official text). - Kharkov: Odyssey, 2016. - 71 p. (Ukr).
5. The implementation of construction projects in Ukraine: international FIDIC standards and Ukrainian practice. Proceedings of the seminar. - Kiev, 2013. [Electronic resource] - Access: <http://arzinger.ua/ua/press/events/46649/>. (Rus).

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. За матеріалами офіційного сайту FIDIC. [Електронний ресурс] - Режим доступу: www.fidic.org.
2. Зменшення корупційних ризиків та створення умов для залучення інвестицій в будівництві: системний звіт / Рада бізнес-омбудсмена України. - Київ, 2016. [Електронний ресурс] - Режим доступу: https://boi.org.ua/media/uploads/q2_2016/system_01_ua.pdf.
3. Конституція України: [з зм. і допов., внесеними Законом України від 1 лютого 2011 р. № 2952-VI]. - Харків: Фактор, 2011. - 118 с.
4. Цивільний Кодекс України: за станом на 1 вересня 2016 р (Відповідає офіційному тексту). - Харків: Одиссей, 2016. - 71 с.
5. Реализация строительных проектов в Украине: Международные стандарты FIDIC и украинская практика / Материалы семинара. – Киев, 2013. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://arzinger.ua/ua/press/events/46649/>.

ABSTRACT

Kharchenko A. Problems of property rights in the implementation of standard forms FIDIC contracts in the road sector in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2017. – Issue 2 (38).

The article reveals the problem of the property rights in the implementation of standard forms of FIDIC contracts in the road sector in Ukraine.

The object of the study - property rights in the implementation of standard forms FIDIC contracts in the road sector in Ukraine.

Purpose of the study - to analyze the theoretical aspects of the property rights in the implementation of standard forms of FIDIC contracts in the road sector in Ukraine.

Methods - analysis and theoretical generalization of the legislation on property rights and land.

In the article are listed as main problems, which directly affect the property rights in the implementation of FIDIC contracts and adaptation problems of FIDIC forms in general. Also, was offered the scheme of implementation of FIDIC contracts in the road sector in Ukraine.

The results of the article can be used as a theoretical basis for the implementation of standard forms FIDIC contracts in the road sector in Ukraine.

KEY WORDS: CONTRACT, FIDIC, PROPERTY RIGHTS, ROAD SECTOR, STANDARD FORM

РЕФЕРАТ

Харченко А. Проблеми майнових прав при реалізації типових форм контрактів FIDIC в дорожньому господарстві України / А.Харченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2017. – Вип. 2 (38).

У статті розкривається проблема забезпечення майнових прав при реалізації типових форм контрактів FIDIC в дорожньому господарстві України.

Об'єкт дослідження – майнові права при реалізації стандартних форм контрактів FIDIC в дорожньому господарстві України.

Мета статті - проаналізувати теоретичні аспекти майнових прав при реалізації типових форм контрактів FIDIC в дорожньому господарстві України.

Методи - аналіз і теоретичне узагальнення законодавства про право власності та земельні ресурси.

У статті перераховані основні проблеми, які безпосередньо впливають на права власності при реалізації FIDIC контрактів, і проблеми адаптації форм FIDIC в цілому. Крім того, була запропонована схема реалізації FIDIC контрактів в дорожньому секторі в Україні.

Результати статті можуть бути використані в якості теоретичної основи для реалізації типових форм контрактів FIDIC в дорожньому господарстві України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНТРАКТ, FIDIC, МАЙНОВІ ПРАВА, ДОРОЖНЄ ГОСПОДАРСТВО, СТАНДАРТНА ФОРМА

РЕФЕРАТ

Харченко А. Проблемы имущественных прав при реализации типовых форм контрактов FIDIC в дорожном хозяйстве Украины / А.Харченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2017. – Вып. 2 (38).

В статье раскрывается проблема обеспечения имущественных прав при реализации типовых форм контрактов FIDIC в дорожном хозяйстве Украины.

Объект исследования – имущественные права при реализации стандартных форм контрактов FIDIC в дорожном хозяйстве Украины.

Цель статьи - проанализировать теоретические аспекты имущественных прав при реализации типовых форм контрактов FIDIC в дорожном хозяйстве Украины.

Методы - анализ и теоретическое обобщение законодательства о праве собственности и земельных ресурсах.

В статье перечислены основные проблемы, которые непосредственно влияют на права собственности при реализации FIDIC контрактов, и проблемы адаптации форм FIDIC в целом. Кроме того, была предложена схема реализации FIDIC контрактов в дорожном секторе в Украине.

Результаты статьи могут быть использованы в качестве теоретической основы для реализации типовых форм контрактов FIDIC в дорожном хозяйстве Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КОНТРАКТ, FIDIC, ИМУЩЕСТВЕННЫЕ ПРАВА, ДОРОЖНИЙ СЕКТОР, СТАНДАРТНЫЕ ФОРМЫ

АВТОРИ:

Харченко Анна Миколаївна, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри управління виробництвом і майном, e-mail: anna-x3@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м.Київ, вул.Суворова, 1, к.206.

AUTHOR:

Kharchenko Anna N., Candidate of technical science, National Transport University, associate professor of Department of Production and Property Management, e-mail: anna-x3@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova 1, k.206.

АВТОРЫ:

Харченко Анна Николаевна, кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры управления производством и имуществом, e-mail: anna-x3@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова, 1, к.206

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Лантух-Лященко А.І., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри мостів і тунелів, Київ, Україна.

Казачков І.В., доктор технічних наук, професор, Ніжинський державний університет ім. М. Гоголя, завідуючий кафедрою ПМІОВ, Ніжин, Україна.

REVIEWER:

Lantuh-Liashchenko A.I, Dr. of Tech. Sci., professor, National Transport University, professor of department of bridges and tunnels, Kyiv, Ukraine.

Kazachkov I.V., Dr. of Tech. Sci., professor, Nijinsky State University of Nikolai Gogol, head of the department PMIOV, Neghin, Ukraine.