

УДК 336.1
UDC 336.1

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ФОРМУВАННЯ БЮДЖЕТНОЇ СТРАТЕГІЇ ДЕРЖАВИ

Бабич Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, fin2006@ukr.net, orcid.org/0000-0003-1602-929X

TOPICAL ISSUES FOR THE FORMATION OF THE BUDGETARY STRATEGY OF THE STATE

Babych L.M., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, fin2006@ukr.net, orcid.org/0000-0003-1602-929X

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ФОРМИРОВАНИЯ БЮДЖЕТНОЙ СТРАТЕГИИ ГОСУДАРСТВА

Бабич Л.Н., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, fin2006@ukr.net, orcid.org/0000-0003-1602-929X

Постановка проблеми. Основним джерелом фінансових ресурсів держави є державний бюджет, тому особливого значення в сучасних реаліях набуває узгодження бюджетної політики з макроекономічними проблемами як поточними, так і спрямованими в майбутнє, та розробці на цій основі бюджетної стратегії, орієнтованої на сталий розвиток країни. Довгострокове бюджетне планування в значній мірі дозволяє гарантувати, що основні функції держави будуть виконуватися, нові державні витрати матимуть фінансування, підприємництво буде розвиватися при стабільному рівні оподаткування, а обсяги державних інвестицій відповідатимуть потребам економіки. Однак оскільки на сьогодні законодавча база України не містить окремих правових норм, які б регулювали питання розробки стратегії в бюджетному процесі, головним завданням є обґрунтування засад щодо формування бюджетної стратегії як складової економічної політики в забезпеченні довгострокового сталого розвитку держави з одночасним узгодженням соціальних, культурних, екологічних та політичних інтересів суспільства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Варто зазначити, що в науковій літературі з питань розробки методології та організації економічного прогнозування і планування та, зокрема, вивчення принципів, методів, визначення ролі бюджетного планування в системі перспективного фінансового планування відомі публікації таких авторів, як Бабич Л.М.[2;7], Беседін В.Ф.[3], Буковинський С.А.[4], Геєць В.М.[12], Єрмошенко М.М.[7], Коляда Т.А.[8], Пашута М.Т.[10] та ін. Проте, в більшості наукових робіт бюджетне планування і прогнозування хоча і розглядається як складова стратегії економічного розвитку та все ж не приділяється належної уваги щодо його взаємозв'язку з бюджетною політикою і – в цьому контексті – визначення місця і ролі даних процесів у системному алгоритмі розробки економічної стратегії.

Метою статті є обґрунтування основних концептуальних засад щодо формування бюджетної стратегії в контексті прогнозних завдань бюджетної політики як невід'ємної складової стратегії економічного і соціального розвитку України.

Виклад основного матеріалу. Не можна не відмітити, що в останні роки в Україні вже сформовано декілька документів із стратегічних напрямів економічного і соціального розвитку. Зокрема, йдеться про “Стратегію економічного і соціального розвитку України” Шляхом європейської інтеграції на 2004-2015р.р., Програму економічних реформ “Заможне суспільство, конкуренція, економіка, ефективна держава” на 2010-2014р.р., Прогноз Державного бюджету України 2013-2014р.р., та “Стратегію сталого розвитку Україна - 2020” [12; 14; 11; 15]. Однак жодна із зазначених стратегій не була затверджена відповідним законом України, що не створювало підстав для обов'язковості дотримання визначених орієнтирів та досягнення довгострокових цілей розвитку. Разом з тим, є певні позитивні очікування стосовно виконання відносно завдань, що прийняті у документі стосовно бюджетної політики на 2018 - 2020 рр, адже їх реалізація тільки розпочалася у поточному році і згідно з документом передбачає середньострокові завдання, визначені урядом, зокрема з реалізації податкової політики, боргової політики, реформи охорони здоров'я, пенсійної і земельної реформ, забезпечення розвитку агропромислового комплексу, фінансування дорожнього господарства, забезпечення підтримки оборони і безпеки, децентралізації ресурсного забезпечення та

подальшого підвищення соціальних стандартів, тощо [13]. Варто зазначити, що даний документ передбачає перехід від однорічної до трирічної перспективи бюджетного планування, а це, в свою чергу, свідчить про те, що відбулась не просто технічна зміна в розрахунках шляхом додавання до планового ще двох бюджетних періодів, а нарешті започаткувалась згідно з бюджетним законодавством системна зміна бюджетної політики, яка має забезпечити стратегічний підхід щодо узгодження з макроекономічними показниками і визначення пріоритетних заходів разом з ефективним розподілом бюджетних ресурсів.

Послідовну бюджетну політику побудовано відповідно до норм запровадження та реалізації соціальних стандартів, за основу яких покладено прожитковий мінімум, звідси - неважко передбачити прогнозованість видатків бюджету, що в значній мірі сприятиме підвищенню якості бюджетного фінансування на основі поступового зростання номінальних розмірів середньомісячної заробітної плати першочергово для працівників освітянської та медичної сфери. І головне – встановлені чіткі правила організації бюджетних відносин, дотримання яких є обов'язковим для всіх учасників бюджетного процесу, принаймні впродовж всього середньострокового періоду, що дозволяє очікувати, з одного боку, посилення бюджетної дисципліни, а з іншого – створення додаткових можливостей для дієвого управління державним боргом – особливо зовнішніми запозиченнями, що, врешті, неодмінно пришвидшуватиме формування базисних передумов для забезпечення реальних темпів економічного зростання в наступних періодах. Проте, нажаль, невідомо з яких причин середньостроковий проект щодо основних напрямів бюджетної політики, що був завчасно поданий Кабінетом Міністрів до вищого законодавчого органу держави, розглядався на профільному та інших комітетах, проте так і не був затверджений Верховною Радою у вигляді Постанови “Про основні напрями бюджетної політики України на 2018-2020рр.”.

За цих обставин по-суті всім розпорядникам бюджетних коштів завдання щодо бюджетного планування і прогнозування слід розглядати в контексті передбачених законодавством процедур бюджетного процесу, за відповідних етапів якого має, в першу чергу, відбуватися всебічне науково-методичне обґрунтування прогнозних індикаторів бюджетної політики держави на базі прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку, а далі – всіх складових проекту Державного бюджету на відповідний плановий рік, та індикативних показників Прогнозу Державного бюджету України на наступні два роки після планового і на подальші прогнозні періоди.

В цьому контексті необхідно деталізувати редакцію ст. 33 Бюджетного кодексу України, зазначивши, що бюджетна політика має розроблятися не лише на середньострокові, а і на довгострокові періоди, адже саме бюджетну політику важливо вбачати як діяльність держави, що пов'язана з визначенням стратегічної мети, напрямів, завдань і пріоритетів розвитку бюджетних відносин на шляху формування досконалої бюджетної системи та щорічного збалансованого і реалістичного бюджету України. Це означає, що технологія розробки бюджетної політики має узгоджуватись з Концепцією економічного і соціального розвитку України на довгострокову перспективу, що потребує обґрунтування арсеналу важелів бюджетного впливу на хід її реалізації.

Дослідження ж довгострокового планування бюджетної політики слід і надалі поглиблювати в аспекті більш детального вивчення всіх складових фінансового планування у взаємозв'язку із системною побудовою засад формування бюджетної стратегії. З урахуванням того, що у провідних розвинених країнах бюджетне планування здійснюється на багаторічній основі, а далі бюджетні показники підлягають середньостроковому та щорічному перегляду, доцільно і в Україні, формуючи щорічні бюджети, спиратись на параметри бюджетної політики і бюджетної стратегії, що розроблені на довгострокову перспективу.

Особлива увага під час розробки довгострокового бюджетного прогнозу має приділяти аналізу внутрішніх та зовнішніх чинників, які зумовили зміни темпів зростання реального валового внутрішнього продукту за попередні роки. Об'єктами такого аналізу, зазвичай, виступатимуть показники і орієнтири, що відображаються згідно вимог у документі з основних напрямів бюджетної політики на відповідний рік, розробка фінансовими органами і інституціями якого забезпечуватиме підґрунтя для формування головного фінансового плану країни. На сьогодні ж, визнаючи його позитивну роль в системі фінансового планування, варто дещо переглянути і сам зміст, і алгоритм, і терміни розробки цього важливого документу, виходячи із вимог дотримання передбачуваних напрямів, що попередньо визначаються стратегічними документами розвитку економіки та фінансів на перспективу – це з одного боку, а з іншого – в контексті логічного взаємозв'язку і взаємодії всіх елементів системи макроекономічного фінансового планування і прогнозування. При цьому для розробки бюджетних прогнозів доцільно використовувати функціональну класифікацію видатків та

кредитування бюджету, що дозволить Уряду здійснювати ефективне корегування обсягів надання суспільних послуг з урахуванням економічних демографічних та інших змін в країні.

Таким чином, бюджетну політику слід розглядати як базову складову бюджетного прогнозування, тому перед початком розробки бюджетної стратегії держави необхідно здійснити оцінку поточної бюджетної політики щодо її результативності та відповідності цілям і пріоритетам стратегії економічного розвитку держави, визначивши нові цілі та довгострокові орієнтири з урахуванням впливу макроекономічних чинників, запропонувати найбільш вірогідні варіанти її розвитку на довгострокову перспективу. До того ж бюджетна стратегія разом з податковою, борговою, інвестиційною та грошово-кредитною має синхронно вбудовуватись у фінансову стратегію, яка, в свою чергу, стає невід'ємною складовою економічної стратегії, що, врешті, передбачає необхідність узгодження всіх довгострокових цілей та пріоритетів розвитку держави.

Важливо також, дотримуючись внутрішньої збалансованості визначених у бюджетній стратегії системи цілей, здійснювати їх поетапний розподіл і діагностику реалізації за окремими складовими бюджету. Тим більше, що у ст.21 Бюджетного кодексу України також визначено вимоги щодо переліку індикативних показників, які має включати прогноз Державного бюджету, а саме: основні макропоказники економічного і соціального розвитку України; показники зведеного бюджету України за основними видами доходів, фінансування, видатків і кредитування; показники державного бюджету за основними видами доходів, фінансування, видатків і кредитування; показники державного боргу та гарантованого державою боргу, що визначаються з урахуванням стратегії управління державним боргом; показники за бюджетними програмами, які забезпечують протягом декількох років виконання інвестиційних проектів, у тому числі тих, що здійснюються із залученням державою кредитів (позик) від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій; показники взаємовідносин державного бюджету з місцевими бюджетами [1]. Отже, бюджетна стратегія має формуватися саме із таких стратегій: стратегії по доходах, стратегії по видатках та кредитуванню, стратегії дефіциту бюджету та джерел його покриття, а також стратегії управління боргом. Доцільно, на нашу думку, першочергово згрупувати узагальнені стратегічні напрями кожної із складових частин бюджетної стратегії, щоб надалі визначити її пріоритети та довгострокові орієнтири. У загальному вигляді стратегічні напрями політики у сфері формування бюджету надаються в табл.1.

Таким чином, згрупувавши всі завдання щодо бюджетної політики України на 2018-2020р.р. та ті, що визначені у Стратегії сталого розвитку “Україна – 2020” за складовими бюджетної стратегії, можна спочатку обґрунтувати заплановані пріоритети бюджету на середньостроковий період, а далі, маючи стратегічні документи стосовно економічного і соціального розвитку України, розробити довгострокові орієнтири бюджетної стратегії та спрогнозувати обсяги складових бюджетів, що необхідні для виконання державою її функцій і реалізації завдань, визначених на довгострокову перспективу.

Таблиця 1 – Напрями бюджетної стратегії за складовими бюджету

Складові бюджету	Напрями стратегії
1) доходи	формування досконалої системи оподаткування в контексті стимулювання розвитку вітчизняного виробництва, сприяння розвитку інвестиційних та інноваційних проектів на основі захисту економічної конкуренції суб'єктів ринкових відносин
2) видатки та кредитування	формування стратегічних завдань з бюджетного фінансування відповідно до функцій держави з визначенням обґрунтованих обсягів фінансових ресурсів та врегулюванням міжбюджетних відносин в контексті проведення реформ щодо адміністративно-територіального устрою
3) фінансування бюджету	забезпечення покриття дефіциту бюджету лише за рахунок тих джерел, що визначені бюджетним законодавством, з переходом до політики формування бездефіцитних бюджетів
4) борг	розробка довгострокової програми щодо погашення боргів минулих періодів та можливе здійснення запозичень лише на цілі розвитку економіки з поступовою відмовою від кредитування МВФ

Розроблено автором

Наступний крок – перехід до довгострокового бюджетного планування неодмінно потребує ґрунтовної законодавчої бази з розробки бюджетної стратегії, яка б враховувала також і специфіку термінів тривалості прогнозу.

Зазвичай прогнозні програмні документи економічного розвитку, що розробляються на довгостроковий період, мають термін не менше п'яти років, а бюджетні програми перехідного характеру розробляються на більш тривалий період. Слід очевидно виходити з того, що часовий горизонт для прогнозів і, зокрема, бюджетних програм в значній мірі залежить від природи проблем, які підлягають вирішенню. Ось чому існують різні погляди на дане питання – одні фахівці вважають за достатнє розглядати формування прогнозів на період п'ять-десять років, інші – до двадцяти років, однак в той же час вже склалися передумови для розробки стратегічних завдань і на більш подовжені періоди. Так, окремі вчені вважають, що часова перспектива навіть у 75 років буде занадто короткою, якщо мета розробки прогнозу полягає у розкритті фінансової незбалансованості у державному секторі. Головні причини аналізу такої віддаленої перспективи полягають у тому, що здійснення довгострокових прогнозів при розробці бюджетної стратегії дозволяє підготуватися до проблем, які обов'язково настануть у майбутньому. Передбачення ж подій понад 50 років може надати інформацію, яка допоможе переглянути обсяг та напрями фінансування сучасних соціальних програм [8; 10].

Зазначенні питання щодо термінів, на які має розроблятися економічна стратегія, чинним на сьогодні Законом України “Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України” не врегульовано, а це означає, що потрібен новий законодавчий документ, який би і узгоджувався з чинними, і чітко розставляв акценти стосовно засад формування бюджетної стратегії держави. Важливим і дієвим кроком на шляху до практичного застосування бюджетної стратегії стало б довгоочікуване прийняття Закону України “Про державне стратегічне планування” України, ключові положення якого доцільно відобразити у Конституції України і на цій основі створити Концепцію побудови бюджетної політики на довгостроковий період.

Невід'ємним у формуванні бюджетної стратегії має розглядатись питання щодо взаємовідносин між державним та місцевими бюджетами в контексті вирішення стратегічних завдань з децентралізації ресурсного забезпечення бюджетів на місцевому рівні. З огляду на це варто було б, на нашу думку, поновити розробку регіональних балансів фінансових ресурсів на довгострокову перспективу, що, в кінцевому рахунку, стало б підґрунтям для розробки прогнозних джерел формування фінансових ресурсів держави в цілому. Відсутність на державному рівні такого важливого на сьогодні планового документу, в якому безумовною складовою мають фігурувати показники ресурсів бюджетів та пов'язаних з ними видатків, є однією із причин слабкості намірів Уряду стосовно темпів економічного зростання ВВП на рівні лише 3% та невизначеності цілей щодо вибору і побудови моделі фінансових відносин країни. Запорукою ж завдань економічного зростання шляхом нарощування темпів і обсягів ВВП, формування збалансованих пропорцій щодо його розподілу і перерозподілу має стати ефективне бюджетне планування і прогнозування, що починає свої витоки із обґрунтованих стратегічних завдань економічного і соціального розвитку, завдань бюджетної політики на перспективу з подальшими кроками розробки бюджетної стратегії на основі дієвої законодавчої бази.

Висновки та пропозиції. Таким чином, на сьогодні у системі засад формування напрямів і завдань бюджетної політики України є певний арсенал засобів бюджетного планування, за допомогою яких можна здійснювати управління в бюджетній сфері, спираючись на відповідні прогнозні розрахунки на середньостроковий період. Через відсутність в останні роки належної уваги з боку держави щодо подальшого розвитку засад з формування бюджетної політики і на цій основі – досконалої бюджетної системи, і досі не має дієвої нормативно-правової бази стосовно розробки бюджетної стратегії як засобу реалізації перспективного курсу бюджетної політики, спрямованого на вирішення широкомасштабних завдань стратегії економічного розвитку країни.

Погоджуючись з усіма трактуваннями категорії “бюджетна стратегія”, зокрема таких авторів як Василик О.Д. і Коляда Т.А. [5;8], вважаємо, що бюджетна стратегія держави – це комплексний юридично затверджений відповідним законом України документ, що сформований на довгострокову перспективу з урахуванням стратегічних завдань економічного розвитку, параметри якого відображають національні інтереси і довгострокові пріоритети та орієнтири з формування та

використання бюджетних ресурсів, необхідних для їх реалізації на визначений період із зазначенням джерел фінансування дефіциту бюджету, допустимого рівня державного боргу, визначених потенційних можливостей і ризиків для бюджету.

Таким чином, на сьогодні можна було б запропонувати наступний алгоритм розробки бюджетної стратегії як ефективного засобу формування параметрів бюджетів в системі довгострокового бюджетного планування.

1. Розробка Закону України “Про державне стратегічне планування”, Закону України “Про засади формування бюджетної політики України”.

2. Розробка Концепції економічного і соціального розвитку України на довготривалий період з обґрунтуванням напрямів і механізмів забезпечення реалізації завдань та досягнення визначеної стратегічної мети відповідно до параметрів вітчизняної моделі фінансових відносин.

3. Розробка Концепції побудови бюджетної політики на довгостроковий період.

4. Розробка зведеного балансу фінансових ресурсів України на довгостроковий період.

5. Узгодження з Концепціями і даними зведеного балансу та розробка параметрів Стратегії економічного і соціального розвитку “Україна 2050” та інших документів, що мають прийматися Верховною Радою в контексті макроекономічного прогнозування.

6. Розробка Державної програми економічного і соціального розвитку України на довгостроковий і середньострокові періоди.

7. Розробка критеріальних показників-орієнтирів бюджетної політики на довгостроковий і середньострокові періоди [2].

8. Розробка бюджетної стратегії за основними параметрами бюджету з висвітленням пріоритетних напрямів і завдань за окремими етапами і періодами.

Запропонована технологія формування бюджетної стратегії з урахуванням базисного значення бюджетної політики стосовно обґрунтування її параметрів вбачається, на нашу думку, органічно вбудованою в механізм державного фінансового планування і слугуватиме упереджувальним орієнтиром та надійним підґрунтям для вирішення стратегічних завдань економічного і соціального розвитку України.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бюджетний кодекс України № 763-VII від 14.05.2017р.
2. Бабич Л.М. Особливості формування сучасної бюджетної політики//Актуальні проблеми економіки, 1(139) 2013, с. 133-142.
3. Беседін В.Ф. та ін. “Прогнозування і розробка програм”: Метод посіб. / За ред. В.Ф. Беседіна. – К.: Наук. світ., 2000. – 468с.
4. Буковинський С. А. Концептуальні підходи до формування перспективного бюджетного плану / С. А. Буковинський // Фінанси України. – 2006. – № 3. – С. 21–28.
5. Василик О.Д. Бюджетна система України: [підручник]/ О.Д. Василик, К.В. Павлюк. – К.: Центр навчальної літератури, 2004.-544с.
6. Закон України “Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України” від 23. 03. 2000р. № 1602-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1602-14>
7. Засади формування бюджетної політики держави: Наук. монографія / М.М. Єрмошенко, С.А. Єрохін, Л.М. Бабич та ін. / За наук. редакцією д.е.н., проф. М.М. Єрмошенка. – К.: НАУ, 2003. - 284с.
8. Коляда Т.А. Формування бюджетної стратегії України: теорія, методологія, практика [Монографія] / Т.А. Коляда – Ірпінь: Університет ДФС України, 2016. - 396с.
9. Моделі і методи соціально-економічного прогнозування: Підруч. / Геєць В. М., Клебанова Т. С., Черняк О. І. та ін. – Х.: ІН-ЖЕК, 2005. – 396 с.
- 10.Пашута М.Т. Прогнозування та програмування економічного і соціального розвитку: Навчальний посібник. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 408с.
- 11.Постанова Кабінету Міністрів України “Про схвалення Прогнозу Державного бюджету України на 2013 і 2014 роки” від 5 квітня 2012 року № 318 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/318-2012-п>

12. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015 роки) "Шляхом європейської інтеграції" / Авт. Кол.: А.С. Гальчинський, В.М. Геєць та ін.; Нац. Ін.-т стратег. дослідж.; Ін.-т екон. прогнозування НАН України; М-во економіки та європ. інтегр. України. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. – 416с.

13. Проект Постанови "Про Основні напрями бюджетної політики на 2018–2020р.р." Схвалено Постановою КМУ від 31.05.2017р. № 385.

14. Програми економічних реформ на 2010-2014 роки "Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава" від 02.06.2010 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/n0004100-10>

15. Указ Президента України "Стратегія сталого розвитку "Україна – 2020" від 12.01.2015 №5/2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>

REFERENCES

1. The Budget Code of Ukraine No. 763-VII dated May 14, 2017.
2. Babich L.M. Features of the formation of modern budget policy / Actual problems of the economy, 1 (139) 2013, p. 133-142.
3. Besedin VF etc. "Prediction and development of programs": Method of guidance. / Ed. VF Besedina. – K.: Science. world., 2000. – 468s.
4. Bukovinsky SA Conceptual Approaches to the Formation of a Perspective Budget Plan / S. A. Bukovinsky // Finance of Ukraine. – 2006. - No. 3. – P. 21-28.
5. Vasilik O.D. Budget system of Ukraine: [textbook] / O.D. Vasilik, K.V. Pavlyuk. – K.: Center for Educational Literature, 2004-544c.
6. The Law of Ukraine "On State Forecasting and Development of Programs of Economic and Social Development of Ukraine" of 23.03.2000. No. 1602-III [Electronic resource]. – Mode of access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1602-14>
7. Principles of forming the budget policy of the state: Scientific monograph / MM Yermoshenko, S.A. Erokhin, LM Babich and others. / Under the editorship of D.Sc., prof. MM Yermoshenko – K.: NAU, 2003. – 284p.
8. Kolyada T.A. Formation of the Budget Strategy of Ukraine: Theory, Methodology, Practice [Monograph] / T.A. Kolyada - Irpin: University of DFS of Ukraine, 2016. – 396s.
9. Models and methods of socio-economic forecasting: Handbook. / Geets VM, Klebanova T. S., Chernyak O. I. and others. – Kh.: IN-ZHEK, 2005. – 396 p.
10. Pashuta M.T. Forecasting and programming of economic and social development: Textbook. – Kyiv: Center for Educational Literature, 2005. – 408s.
11. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Forecast of the State Budget of Ukraine for 2013 and 2014" of April 5, 2012, No. 318 [Electronic Resource]. – Access mode: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/318-2012-p>
12. The Strategy of Economic and Social Development of Ukraine (2004-2015) "By the Way of European Integration" / Aut. Col: AS Galchinsky, VM Heyets and others; National U. T. Strategist. Research; In-t ekon. forecasting of NAS of Ukraine; M-economy and europe. Integr. Of Ukraine. – K.: ICS of the State Statistics Committee of Ukraine, 2004. – 416s.
13. Draft Resolution "On Main Directions of Budget Policy for 2018-2020" approved by the CMU Decree of 31.05.2017. No. 385.
14. Programs of Economic Reforms for 2010-2014 "Prosperous Society, Competitive Economy, Effective State" dated 02.06.2010 [Electronic resource]. – Mode of access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/n0004100-10>
15. Decree of the President of Ukraine "Strategy for Sustainable Development" Ukraine-2020 "dated January 12, 2015, № 5/2015 [Electronic resource]. – Access mode: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>

РЕФЕРАТ

Бабич Л.М. Актуальні питання формування бюджетної стратегії держави / Л.М. Бабич // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

Стаття присвячена обґрунтуванню наукових та організаційних підходів щодо формування бюджетної стратегії в контексті концептуальних напрямів бюджетної політики на довгострокову перспективу та стратегічних завдань економічного і соціального розвитку держави.

Об'єкт дослідження – нормативно-правове забезпечення бюджетної стратегії і бюджетної політики в контексті довгострокового планування економічних і соціальних процесів держави.

Мета роботи – окреслення шляхів розробки бюджетної стратегії в контексті взаємоузгодження з бюджетною політикою та формуванням стратегічних напрямів економічного і соціального розвитку держави.

Метод дослідження – теоретико-методологічне обґрунтування процесів довгострокового бюджетного планування і прогнозування.

Завдання з формування моделі фінансових відносин в державі потребують обґрунтування довгострокових орієнтирів щодо прогнозних параметрів бюджету, характеру розподільчих процесів і побудови ефективної бюджетної системи. В статті проведено дослідження окремих теоретико-методологічних засад формування бюджетної стратегії України. Обґрунтовано визначення категорії «бюджетна стратегія», розглянуто стратегічні напрями бюджетного прогнозування за складовими бюджету. Надано пропозиції щодо алгоритму розробки бюджетної стратегії у взаємозв'язку з концептуальними напрямами економічного і соціального розвитку країни.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: БЮДЖЕТНА СТРАТЕГІЯ, БЮДЖЕТНА ПОЛІТИКА, БЮДЖЕТНЕ ЗАКОНОДАВСТВО, СТРАТЕГІЯ ЕКОНОМІЧНОГО І СОЦІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ.

ABSTRACT

Babich L.M. Topical Issues of Formation of a State Budget Strategy. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article is devoted to the substantiation of scientific and organizational approaches to budget strategy in the context of the conceptual directions of budget policy for the long-term perspective and strategic tasks of economic and social development of the state.

The object of the study is the legal and regulatory framework of the budget strategy and budget policy in the context of long-term planning of economic and social processes of the state.

The purpose of the work is to outline ways of developing a budget strategy in the context of coordination with fiscal policy and formation of strategic directions of economic and social development of the state.

Method of research – theoretical and methodological substantiation of the processes of long-term budget planning and forecasting.

The task of forming a model of financial relations in the state requires a substantiation of long-term guidelines for forecasting budget parameters, the nature of distribution processes and the construction of an efficient budget system. The article deals with the study of certain theoretical and methodological principles of the formation of the budget strategy of Ukraine. The definition of the category "budget strategy" is substantiated, strategic directions of budget forecasting according to the components of the budget are considered. The proposals on the algorithm of budget strategy development in relation to the conceptual directions of economic and social development of the country are presented.

KEY WORDS: BUDGETARY STRATEGY, BUDGETARY POLICY, BUDGET LEGISLATION, ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT STRATEGY.

РЕФЕРАТ

Бабич Л.Н. Актуальные вопросы формирования бюджетной стратегии страны / Л.Н. Бабич // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

Статья посвящена обоснованию научных и организационных подходов по формированию бюджетной стратегии в контексте концептуальных направлений бюджетной политики на длительную перспективу и стратегических заданий экономического и социального развития страны.

Объект исследования – нормативно-правовое обеспечение бюджетной стратегии и бюджетной политики в контексте долгосрочного планирования экономических и социальных процессов.

Цель работы – обозначение направлений разработки бюджетной стратегии в контексте взаимосогласования с бюджетной политикой и формированием стратегических направлений экономического и социального развития страны.

Метод исследования – теоретическое обоснование методов долгосрочного бюджетного планирования.

Задачи формирования модели финансовых отношений страны требуют обоснования долгосрочных ориентиров относительно прогнозных параметров бюджета, характера распределительных процессов и построения эффективной бюджетной системы.

В статье проведено исследование отдельных теоретико-методологических основ формирования бюджетной стратегии Украины. Обосновано определение категории «бюджетная стратегия», рассмотрены стратегические направления бюджетного прогнозирования по составляющим бюджета. Предоставлены предложения по алгоритму разработке бюджетной стратегии во взаимосвязи с концептуальными направлениями экономического и социального развития страны.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: БЮДЖЕТНАЯ СТРАТЕГИЯ, БЮДЖЕТНАЯ ПОЛИТИКА, БЮДЖЕТНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, СТРАТЕГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ.

АВТОР:

Бабич Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Фінанси, облік і аудит», e-mail: fin2006@ukr.net, тел. +380972727535, Україна 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к. 424

AUTHOR:

Lyudmila Babych, PhD, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of "Finance, accounting and audit", e-mail: fin2006@ukr.net, tel. 380 972 727 535, Ukraine 01010, m. Kyiv, str. Omeljanovicha-Pavlenko 1, k. 424.

АВТОР:

Бабич Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Финансы, учет и аудит», e-mail: fin2006@ukr.net, тел. +380972727535, Украина 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к. 424

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Терещенко О.О. доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри корпоративних фінансів і контролінгу ДВНЗ «Київський національний університет ім. Вадима Гетьмана», м. Київ, Україна.

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіки», м. Київ, Україна

REVIEWER:

Tereshchenko O.O., ekonomichnih Doctor of Sciences, Professor, Dept. of corporative zaviduvach finansiv i kontrolingu DVNZ "Kievskiy natsijnalny University im. Vadyma Hetman" m. Kyiv, Ukraine.

Grechan A.P., Doctor of Economics, professor, National Transport University, Professor of "Economics", m. Kyiv, Ukraine

УДК 656.073:338
UDC 656.073:338

**СИСТЕМНА МОДЕЛЬ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ЗБАЛАНСОВАНИМ
РОЗВИТКОМ ПІДПРИЄМСТВ, ЯКІ ЗДІЙСНЮЮТЬ ДОСТАВКУ ВАНТАЖІВ
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ІЗ ВИКОРИСТАННЯМ
ТЕРМІНАЛЬНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ**

Білоног О.Є., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-2471-5388

Третиниченко Ю.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-3797-9035

Янішевський Є.С., Інститут міжнародних відносин Київського Національного університету ім. Шевченка, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-0362-9619

**A SYSTEM MODEL OF THE STRATEGIC MANAGEMENT
OF A BALANCED DEVELOPMENT OF ENTERPRISES DELIVERING CARGOES
BY ROAD TRANSPORT USING A TERMINAL TECHNOLOGY**

Bilonog O.Y., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-2471-5388

Tretinichenko Yu.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-3797-9035

Yanishevskiy Y.S., Institute of International Relations of Kyiv National University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-0362-9619

**СИСТЕМНАЯ МОДЕЛЬ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ
СБАЛАНСИРОВАННЫМ РАЗВИТИЕМ ПРЕДПРИЯТИЙ, КОТОРЫЕ
ОСУЩЕСТВЛЯЮТ ДОСТАВКУ ГРУЗОВ АВТОМОБІЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕРМИНАЛЬНОЙ ТЕХНОЛОГИИ**

Білоног О.Е., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-2471-5388

Третиниченко Ю.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-3797-9035

Янишевский Е.С., Институт международных отношений Киевского Национального университета им. Шевченка, Киев, Украина, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-0362-9619

Постановка проблеми. Умови стратегічного управління підприємствами, які здійснюють доставку вантажів автомобільним транспортом із використанням термінальної технології (ДВАТТ), – як сукупністю однорідних організаційних одиниць – мають виходити із необхідності забезпечувати збалансованість розвитку останніх. При цьому постає проблема ідентифікації системи аспектів, за якими має забезпечуватись і, відповідно, оцінюватись дана збалансованість.

Аналіз останніх досліджень. Як зазначається в роботі [1, с. 96], багато підприємств створюють вартість, пропонуючи і послідовно забезпечуючи загальну вартість для клієнтів і/або споживачів через свої децентралізовані структурні одиниці. Клієнти і/або споживачі таких підприємств мають бути певні, що на них очікують ті самі, в розумінні тотожні, продукти (товари, послуги), вартість (цінність) і ставлення в будь-якій децентралізованій організаційній одиниці підприємства, з якою вони взаємодіють. За приклади однорідних децентралізованих одиниць, які працюють в рамках єдиної корпоративної структури, можуть розглядатися мережеві заклади швидкого харчування, ресторани, готелі, станції заправки автомобільним паливом, магазини (різної спрямованості) тощо, а також відділення банків та інші структури бізнесового і небізнесового спрямування. Компанія, яка здійснює управління такими однорідними одиницями, реалізує свою стратегію, контактуючи з кожним клієнтом і/або споживачем в кожній децентралізованій структурній одиниці. Пропозиція корпоративної вартості для такої компанії полягає в створенні задоволеного лояльного клієнта і/або споживача за рахунок пропозиції товарів та послуг, які відповідають

стандартам якості корпорації, в кожному підрозділі та при кожному контакті з клієнтом або споживачем.

Підприємства ДВАТТ, виходячи з характеру пропонованого продукту і використовуваної технології її виробництва, можна розглядати як такі, що складаються з однорідної мережі географічно розподілених структурних одиниць. В умовах, так званого, каскадування показників в контексті впровадження концепції ЗСП автори останньої [1, с. 220] зауважують, що один раз визначена система показників (у цитованому випадку – це ЗСП) доводиться до всіх організаційних одиниць і вводиться до їх систем звітності і матеріального стимулювання. При цьому наголошується на очевидних вигодах від використання спільної пропозиції вартості і відповідної ЗСП серед однорідних структурних одиниць. По-перше, це простота процесу, в розумінні, що коли систему показників для децентралізованої однорідної структурної одиниці визначено, то вона “тиражується” на основі, так званого, базового шаблону. На локальних децентралізованих рівнях не існує потреби в додатковому аналізі чи додатково виконуваних роботах. По-друге, компанія може легко передавати спільне для всіх повідомлення, використовуючи усні виступи, інформаційні листівки, WEB-сайти, дошки об’яв тощо. По-третє, наявність спільних для децентралізованих однорідних структурних одиниць показників сприяє розвитку внутрішньо-організаційної конкуренції, систем бенчмаркінгу і сумісному використанню (поширенню) уроків і/або найкращої практики. Підприємство, маючи загальний напрям для оцінювання вигід і витрат від своєї діяльності у вигляді стратегії, використовує однакові показники для вимірювання ступеня успішності окремих децентралізованих однорідних структурних одиниць, із подальшою ідентифікацією лідерів і таких, що відстають, за будь-яким одиночним, комплексним чи інтегральним показником.

Проведений аналіз умов функціонування підприємств ДВАТТ – як національних і міжнародних операторів ринків експрес-доставки та поштового зв’язку, а також напрацювань за економічними і технологічними аспектами організації перевезень вантажів із використанням термінальної технології, зокрема за роботами [2, 3], дозволив виокремити основні процесні складові загального процесу доставки вантажів автомобільним транспортом із використанням термінальної технології. Дані складові є такими, що визначені використовуваною технологією, яка передбачає застосування термінальних мереж. В свою чергу, вже для оцінювання власне процесів (підпроцесів), виокремлюваних за регіональними (територіальними) структурними одиницями, які мають забезпечувати ці процеси (підпроцеси), постає необхідність визначення відповідної системи показників.

Проведений аналіз робіт, присвячених системам оцінювання структур, процесів, функцій, операцій тощо, дав підстави розглянути за умов, які досліджуються, можливість застосування концепції ЗСП. Як зазначається в роботі [1, с. 220], для корпорацій, які складаються з однорідної мережі географічно розподілених одиниць, група проектування на рівні корпорації розробляє ЗСП, яке буде використовуватися в кожній децентралізованій однорідній структурній одиниці. ЗСП відображає фінансові показники кожної структурної одиниці, включаючи зміни в доходах і витратах; показники задоволеності і лояльності клієнтів і/або споживачів, а також ріст обсягу продажів, наприклад, в розрахунку на одного клієнта і/або споживача; показники ключових внутрішніх бізнес-процесів; показники задоволеності та рівня плинності персоналу, розвитку потенціалу останнього, використання інформаційних систем і організаційної культури.

Незалежно від прийнятої організацією структури, дослідження факторів формування і розвитку якої виходить за межі даної роботи, можна виокремити центри, відповідальні за виконання процесних складових (підпроцесів) в межах загального процесу, так звані, центри відповідальності (ЦВ), щодо забезпечення окремих процесних складових. Організаційна структура може накладатися на дані ЦВ – в розумінні, що виокремлювані структури (відділи, робочі групи, тощо) можуть або повністю ототожнюватися з останніми, або кілька ЦВ можуть бути представлені в рамках однієї структури, або один ЦВ – в рамках кількох структур. Разом із тим, в припущенні незмінності структур процесу, який є “похідним” від використовуваної технології, і, відповідно, необхідності забезпечення виконання всіх складових за цим процесом слідуючи встановленим вимогам, задача оцінювання регіонально-процесної збалансованості розвитку організаційних структур підприємств ДВАТТ, за будь-якої будови останніх, може бути ототожнена з оцінюванням відповідних ЦВ.

Постановка завдання. Метою даної роботи є розроблення системної моделі стратегічного управління збалансованим розвитком підприємств як основи до формування системи показників для планування, організації, мотивації і/або контролю діяльності однорідних організаційних структурних одиниць, які входять до складу підприємств ДВАТТ.

Виклад основного матеріалу дослідження. Загальновизнано, що системний підхід являє собою такий напрям методології наукового пізнання і практичної діяльності, який передбачає дослідження будь-якого об'єкта як складної цілісної системи. Системна ефективність стратегічного (стратегічно-орієнтованого) управління територіальними організаційними структурними одиницями підприємств ДВАТТ ґрунтується на наступних основних принципах системного підходу: цілісність, яка дозволяє одночасно розглядати систему і як єдине ціле, і як підсистему відносно вищих рівнів; ієрархічність побудови, яка виходить із наявності множини елементів, які розташовуються на основі підпорядкування елементів нижчого рівня елементам вищого рівня; структуризація, яка передбачає розгляд елементів системи і їх взаємозв'язків в рамках певної організаційної структури; можливість моделювання, яка виходить із можливості застосування множини моделей, які дозволяють дослідити окремі елементи і систему в цілому.

Процес побудови системної моделі стратегічного управління територіальними структурними одиницями підприємств ДВАТТ передбачає проходження двох етапів: цілепокладання та ціледосягнення.

На етапі цілепокладання має бути сформульована (сформована) системна ціль розвитку територіальної структурної одиниці ДВАТТ, яка випливає із бачення, місії, цінностей підприємства, змісту системи стратегій останнього, а також визначеної, на основі вищенаведеного, власне стратегії розвитку m -ї територіальної одиниці, $m = \overline{1, M}$, виокремлюваної в організаційній структурі підприємства ДВАТТ:

$$G_s \rightarrow G_{it}^n \{g_{it}^n: g_{it}^n \in G_{it}^n, n=\overline{1, N}; i=\overline{1, I}; t=\overline{1, T}\}, \quad (1)$$

де G_{it}^n – множина локальних стратегічно-орієнтованих цілей за n -м видом об'єкта децентралізації (функція, процес, продукт тощо) територіальної структурної одиниці підприємства ДВАТТ за i -м видом діяльності на t -му проміжку часу, які забезпечують досягнення системної (глобальної) цілі територіальною структурною одиницею підприємства ДВАТТ.

Аналіз умов функціонування та розвитку національних та міжнародних підприємств ДВАТТ, зокрема в частині формування організаційних структур, а також наукових робіт щодо взаємозв'язку між організаційною структурою та організаційною стратегією і економічних та техніко-технологічних аспектів організації перевезень вантажів із використанням термінальної технології [2, 3], дозволив зробити припущення, що об'єктами децентралізації, на рівні яких доцільно формулювати (формувати) локальні цілі ефективності системи, мають виступати основні процеси, реалізація яких передбачається технологією забезпечення доставки вантажів автомобільним транспортом із використанням термінальної технології.

Можна рекомендувати, в загальному випадку, виокремлювати наступні процеси: прийняття і оброблення замовлень на відправлення; доставка відправлень на термінал – як термінал відправлення (ТВ); перероблення відправлень на терміналі – як ТВ; міжтермінальна доставка відправлень; перероблення відправлень на терміналі – як терміналі призначення (ТП); доставка відправлень із терміналу – як ТП; видача замовлень на відправлення.

В свою чергу, проведений аналіз наукових робіт щодо формування ЗСП в організаційних структурах різної галузевої приналежності і ключових показників ефективності (результативності і економічності) організаційної діяльності щодо реалізації стратегій, зокрема в роботах [3, 4], дозволив зробити припущення, що локальні стратегічно-орієнтовані цілі за об'єктами децентралізації – як за процесами доцільно формулювати (формувати) за такими видами діяльності, які відповідають сферам (напрямам), виокремлюваним за концепцією ЗСП: задоволення потреб (очікувань) клієнтів і/або споживачів; розвиток внутрішніх бізнес-процесів; забезпечення фінансової ефективності; навчання та розвиток персоналу.

Виходячи з вищенаведених міркувань цільовий рівень G_{it}^n можна записати наступним чином:

$$G_{it}^1 = G_{it}^1(G_{1t}^1, G_{2t}^1, G_{3t}^1, G_{4t}^1), \quad (2)$$

де G_{it}^1 – множина стратегічно орієнтованих локальних цілей за процесом прийняття і оброблення замовлень на відправлення в сфері задоволення потреб (очікувань) клієнтів і/або споживачів на t -му проміжку часу;

G_{it}^2 – множина стратегічно орієнтованих цілей за процесом прийняття і оброблення замовлень на відправлення в сфері розвитку внутрішніх бізнес-процесів на t -му проміжку часу;

G_{it}^3 – множина стратегічно орієнтованих локальних цілей за процесом прийняття і оброблення замовлень на відправлення в сфері забезпечення фінансової ефективності на t -му проміжку часу;

G_{it}^4 – множина стратегічно орієнтованих локальних цілей за процесом прийняття і оброблення замовлень на відправлення в сфері навчання та розвитку персоналу на t -му проміжку часу.

По аналогії можна записати цільові рівні, які відповідають процесам доставки відправлень на ТВ, перероблення відправлень на ТВ, міжтермінальної доставки відправлень, перероблення відправлень на ТП, доставки відправлень із ТП, видачі замовлень на відправлення і, відповідно, можуть бути позначені як $G_{it}^2, G_{it}^3, G_{it}^4, G_{it}^5, G_{it}^6, G_{it}^7$.

Очевидно, що модель цілепокладання може розглядатися як основа до побудови моделі ціледосягнення. Загальновикористовувана структура останньої, яка є прийнятною і за умов застосування моделі цілепокладання, яка представлена в даній роботі, передбачає, відповідно до n -го процесу, $n = \overline{1, N}$, і i -го виду діяльності, $i = \overline{1, I}$, визначення на t -му проміжку часу, $t = \overline{1, T}$:

1) множини функцій управління, F_{it}^n , які необхідно реалізувати для досягнення множини стратегічно-орієнтованих цілей, G_{it}^n :

$$G_{it}^n \rightarrow F_{it}^n \{f_{it}^n: f_{it}^n \in F_{it}^n, n=\overline{1, N}; i=\overline{1, I}; t=\overline{1, T}\}, \quad (3)$$

2) множини задач управління, O_{it}^n , які необхідно вирішувати для реалізації множини функцій управління, F_{it}^n :

$$F_{it}^n \rightarrow O_{it}^n \{o_{it}^n: o_{it}^n \in O_{it}^n, n=\overline{1, N}; i=\overline{1, I}; t=\overline{1, T}\}, \quad (4)$$

3) множини методів і моделей, M_{it}^n , вирішення множини задач управління, O_{it}^n :

$$O_{it}^n \rightarrow M_{it}^n \{m_{it}^n: m_{it}^n \in M_{it}^n, n=\overline{1, N}; i=\overline{1, I}; t=\overline{1, T}\}, \quad (5)$$

4) множини алгоритмів, методів і моделей, A_{it}^n , вирішення задач управління, M_{it}^n :

$$M_{it}^n \rightarrow A_{it}^n \{a_{it}^n: a_{it}^n \in A_{it}^n, n=\overline{1, N}; i=\overline{1, I}; t=\overline{1, T}\}, \quad (6)$$

5) множина програмно-технічних засобів, P_{it}^n , реалізації множини алгоритмів методів і моделей вирішення задач управління, A_{it}^n :

$$A_{it}^n \rightarrow P_{it}^n \{p_{it}^n: p_{it}^n \in P_{it}^n, n=\overline{1, N}; i=\overline{1, I}; t=\overline{1, T}\} \quad (7)$$

6) множина результатів вирішення задач управління, R_{it}^n , отриманих із використанням множини програмно-технічних засобів, P_{it}^n :

$$P_{it}^n \rightarrow R_{it}^n \{r_{it}^n: r_{it}^n \in R_{it}^n, n=\overline{1, N}; i=\overline{1, I}; t=\overline{1, T}\} \quad (8)$$

При моделюванні процесів ціледосягнення ми виходили з загальноприйнятих на сьогоднішній день уявлень про основні функції управління як про планування, організацію, мотивацію і контроль.

Висновки за проведенням дослідженням і перспективи подальших розвідок за даним напрямом. Умови стратегічно-орієнтованого управління підприємствами ДВАТТ – як сукупністю однорідних організаційних структурних одиниць – мають виходити із необхідності забезпечувати збалансованість розвитку останніх. Дану збалансованість, виходячи з представленої в роботі системної моделі, пропонується оцінювати за наступними аспектами: територіальним, який відповідає рівню управління територіальними організаційними структурними одиницями (або територіальними ЦВ); процесним, виокремлюваним в складі територіального за процесами, який відповідає рівню управління територіально-процесними структурними одиницями (або територіально-процесними ЦВ); діяльним, виокремлюваним в складі процесного за діяльностями (видами діяльностей), що, в даному дослідженні узгоджуються зі сферами (напрямами) концепції ЗСП, який (діяльнісний аспект), в свою чергу, відповідає рівню управління територіально-процесно-діяльнісними структурними одиницями (або територіально-процесно-діяльнісними ЦВ).

В свою чергу, проведення оцінювання такої збалансованості, яку, відповідно до її концептуальної сутності, можна визначити як територіально-процесно-діяльнісну, результати якого (оцінювання) мають покладатися в основу стратегічно-орієнтованих управлінських рішень будь-якого спрямування – в сфері планування, організації, мотивації або контролю, вимагає формування відповідної системи показників для оцінювання, з урахуванням наведених аспектів, діяльності однорідних організаційних структурних одиниць, які входять до складу підприємств ДВАТТ. На основі системної моделі стратегічного управління територіальними структурними одиницями підприємств ДВАТТ, зокрема в частині такої її складової як цілепокладання, можуть бути запропоновані моделі для побудови інтегральних, комплексних або часткових критеріїв для оцінювання діяльності територіальних організаційних структурних одиниць підприємств ДВАТТ.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Каплан Р.С. Стратегическое единство: создание синергии организации с помощью сбалансированной системы показателей / Р.С. Каплан, Д. Нортон, – Пер. с англ. – М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2006. – 384 с.
2. Воркут А.И. Организация междугородных контейнерных перевозок автомобильным транспортом / А.И. Воркут. – К.: Техника, 1987. – 345с.
3. Білоног О.Є. Управління проектами розвитку термінальних систем доставки вантажів автомобільним транспортом: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук: спец. 05.13.22 «Управління проектами та програмами» / Білоног Оксана Євгенівна – Київ, 2011. – 20 с.
4. Воркут Т.А. Управління ланцюгами постачань: логістичний аспект. / Т.А. Воркут, О.Є. Білоног, А.М. Дмитриченко, Ю.О. Третиниченко. – К.: НТУ, 2017. – 288 с.

REFERENCES

1. Kaplan RS (2006) Stratehycheskoe edynstvo: sozdanye synerhyy orhanyzatsyy z pomoshchiyu sbalansirovannoy systemy pokazateley [Strategic unity: the creation of a synergy of organization through a balanced scorecard system] Moscow: ООО "I.D. Williams.
2. Vorkut A.I. (1987) Orhanyzatsyya mezhdugorodnykh konteynernykh perevozk avtomobyl'nyim transportom [Organization of long-distance container transportation by road] Kyiv: Technique [in Ukrainian]
3. Bilonog O.E. (2011) Upravlinnya proektamy rozvytku terminalnykh system dostavky vantazhiv avtomobilnym transportom: avtoref. dys. na zdobuttya nauk. stupenya kand. tekhn. nauk: spets. 05.13.22 [Management of projects for the development of terminal systems for the delivery of goods by road: author's abstract. dis for obtaining sciences. Degree Candidate tech Sciences: special 05.13.22 "Project and program management"] Kyiv [in Ukrainian]
4. Vorkut T.A. (2017) Upravlinnya lantsyuhamy postachan: lohistychnyy aspekt [Supply Chain Management: Logistic Aspect] Kyiv: NTU [in Ukrainian]

РЕФЕРАТ

Білоног О.Є. Системна модель стратегічного управління збалансованим розвитком підприємств, які здійснюють доставку вантажів автомобільним транспортом із використанням термінальної технології / О.Є. Білоног, Ю.О. Третиниченко, Є.С. Янішевський // Вісник

Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

В статті показано, що умови стратегічно-орієнтованого управління підприємствами ДВАТТ – як сукупністю однорідних організаційних структурних одиниць – мають виходити із необхідності забезпечувати збалансованість розвитку останніх. Дану збалансованість, виходячи з представленої в роботі системної моделі, пропонується оцінювати за наступними аспектами: територіальним, який відповідає рівню управління територіальними організаційними структурними одиницями (або територіальними ЦВ); процесним, виокремлюваним в складі територіального за процесами, який відповідає рівню управління територіально-процесними структурними одиницями (або територіально-процесними ЦВ); діяльнісним, виокремлюваним в складі процесного за діяльностями (видами діяльностей), що, в даному дослідженні узгоджуються зі сферами (напрямами) концепції ЗСП, який (діяльнісний аспект), в свою чергу, відповідає рівню управління територіально-процесно-діяльнісними структурними одиницями (або територіально-процесно-діяльнісними ЦВ).

В свою чергу, проведення оцінювання такої збалансованості, яку, відповідно до її концептуальної сутності, можна визначити як територіально-процесно-діялісну, результати якого (оцінювання) мають покладатися в основу стратегічно-орієнтованих управлінських рішень будь-якого спрямування – в сфері планування, організації, мотивації або контролю, вимагає формування відповідної системи показників для оцінювання, з урахуванням наведених аспектів, діяльності однорідних організаційних структурних одиниць, які входять до складу підприємств ДВАТТ. На основі системної моделі стратегічного управління територіальними структурними одиницями підприємств ДВАТТ, зокрема в частині такої її складової як цілепокладання, можуть бути запропоновані моделі для побудови інтегральних, комплексних або часткових критеріїв для оцінювання діяльності територіальних організаційних структурних одиниць підприємств ДВАТТ.

ABSTRACT

Bilonog O. Y., Tretinichenko Yu. O., Yanishevskiy Y.S. A system model of the strategic management of a balanced development of enterprises delivering cargoes by road transport using a terminal technology. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

Enterprises which carry out the delivery of cargoes by road transport using the terminal technology (DCRTT) on the basis of the nature of the proposed product and technology used for its production can be considered as such that consist of a homogeneous network of geographically distributed structural units. As it is known, such enterprises having a general direction for evaluation of the benefits and costs of their activities in the form of a strategy can use the same indicators to measure the degree of progress of separate decentralized homogeneous structural units with the subsequent identification of leaders and those lagging behind by any single, complex or integral indicator.

The conditions of a strategic management of the DCRTT-enterprises as a body of homogeneous organizational units shall be based on the necessity to provide the balance of the development of the latter. At the same time, there is a problem of identifying the system of aspects on the basis of which such balance should be provided and accordingly evaluated.

The purpose of this work is to develop a systematic model of a strategic management of a balanced development of enterprises as the basis for the formation of the system of indicators for the planning, organization, motivation and/or ob control over the activity of homogeneous organizational structural units being a part of the DCRTT-enterprises.

The process of establishing a system model of strategic management for territorial structural units of the DCRTT-enterprises provides two stages: goal-setting and goal-achievement. At the stage of goal-setting, the system goal of the development of the territorial unit of the DCRTT, which stems from the vision, mission, values of the enterprise, the content of the strategies of the latter, as well as on the basis of the foregoing the definite development strategy of the territorial units allocated in the organizational structure of the DCRTT-enterprise, should be formulated (formed).

An analysis of the conditions of the operation and development of national and international DCRTT-enterprises, in particular in the part regarding the formation of organizational structures, and also scientific works on the intercourse between the organizational structure and the organizational strategy, economic and technical and technological aspects for management of cargoes transportation using the terminal technology, allowed to make an assumption that the objects of decentralization, at the level of which it is reasonable to formulate (form) the local goals of the system's effectiveness and efficiency, should be the main processes, the realization of which is provided by the technology of ensuring the delivery of

cargoes by road transport using the terminal technology. In the general case, it is can be recommended to distinguish the following processes: 1) acceptance and processing of orders for departure; 2) delivery of items to the terminal – as a departure terminal (DPT); 3) reprocessing of items at the terminal – as a DPT; 4) delivery of departures between terminals; 5) reprocessing of items at the terminal – as a destination terminal (DST); 6) delivery of departures from the terminal – as a DST; 7) issuance of orders for departure.

In turn, the analysis of scientific works on the formation of a Balanced Scorecard system (BSS) in the organizational structures of various industry affiliations and key indicators of the effectiveness and efficiency of organizational activity concerning strategies' realization, made it possible to assume that the local strategically-oriented goals according to the objects of decentralization – as the processes, in turn, should be formulated (formed) according to such kinds of activities, which correspond to the spheres (areas), singled out according to the concept of BSS, i.e. a satisfaction of needs (expectations) of customers and / or consumers; a development of internal business processes; securement of financial effectiveness and efficiency; learning and growth.

Thus, the balance of the development of homogeneous organizational structural units of the DCRTT-enterprises, based on the system presented in the work, is proposed to be evaluated in accordance with the following aspects: 1) territorial, which corresponds to the level of management of territorial organizational units (or territorial centers of responsibility); 2) process orientated aspect, separated within the territorial aspect according to the processes, and which corresponds to the level of management of the territorial-process orientated structural units (or territorial-process orientated centers of responsibility); 3) activity orientated aspect, separated within the process orientated aspect in accordance with activities (kinds of activities), which, in this study, are consistent with the spheres (areas) of the concept of BSS, and which (activity orientated aspect), in turn, corresponds to the level of management of territorial-process-activity orientated structural units (or territorial-process-activity orientated centers of responsibility).

Conduction of the evaluation of the degree of the considered balance, which, according to its conceptual nature, can be defined as territorial-process-activity orientated, requires the formation of an appropriate system of indicators for the evaluation, taking into account the above aspects, of the activities of homogeneous organizational units, which are part of the DCRTT-enterprises. On the basis of the systematic model of strategic management of the territorial structural units of the DCRTT-enterprises, in particular within such its component as a goal-setting, models for constructing integral, complex or partial criteria for the evaluation of the activity of the territorial organizational structural units of the DCRTT-enterprises may be proposed.

РЕФЕРАТ

Билоног О.Е. Системная модель стратегического управления сбалансированным развитием предприятий, которые осуществляют доставку грузов автомобильным транспортом с использованием терминальной технологии / О.Е. Билоног, Ю.А. Третиниченко, Е.С. Янишевский // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

В статье показано, что условия стратегически ориентированного управления предприятиями терминальной доставки грузов автомобильным транспортом – как совокупностью однородных организационных структурных единиц – должны исходить из необходимости обеспечивать сбалансированность развития последних. Данную сбалансированность, исходя из представленной в работе системной модели, предлагается оценивать по следующим аспектам: территориальному, который соответствует уровню управления территориальными организационными структурными единицами (или территориальными ЦО); процессному, выделяемому в составе территориального по процессам, соответствующего уровню управления территориально-процессными структурными единицами (или территориально-процессными ЦО); деятельностному, выделяемому в составе процессного по деятельностям (видам деятельностей), что, в данном исследовании согласуются со сферами (направлениями) концепции ССП, который (деятельностный аспект), в свою очередь, соответствует уровню управления территориально-процессно-деятельностными структурными единицами (или территориально-процессно-деятельностными ЦО).

В свою очередь, проведения оценивания такой сбалансированности, которую, согласно ее концептуальной сущности, можно определить как территориально-процессно-деятельностную, результаты которого (оценивания) должны ложиться в основу стратегически ориентированных управленческих решений любого направления – в области планирования, организации, мотивации или контроля, требует формирования соответствующей системы показателей для оценивания, с учетом приведенных аспектов, деятельности однородных организационных структурных единиц,

входящих в состав предприятий ДГАТТ. На основе системной модели стратегического управления территориальными структурными единицами предприятий ДГАТТ, в частности в части такой ее составляющей как целеполагание, могут быть предложены модели для построения интегральных, комплексных или частичных критериев для оценивания деятельности территориальных организационных структурных единиц предприятий ДГАТТ.

АВТОРИ:

Білоног Оксана Євгенівна, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439, orcid.org/0000-0003-2471-5388

Третиниченко Юрій Олександрович, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-3797-9035

Янішевський Євген Сергійович Київський Національний університет ім. Шевченка, студент Інституту міжнародних відносин, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Мельникова, 36/1, orcid.org/0000-0002-0362-9619

AUTHOR:

Bilonog Oksana Y., PhD, National Transport University, Professor of Transport Law and Logistics Department, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 439, orcid.org/0000-0003-2471-5388

Tretinichenko Yuriy O., National Transport University, Senior Lecturer of Transport Law and Logistics Department, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 439, orcid.org/0000-0002-3797-9035

Yanishivskiy Yevhen S., Kyiv National University, student of Institute of International Relations, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Melnykova str. 36/1, orcid.org/0000-0002-0362-9619

АВТОРЫ:

Билоног Оксана Евгеньевна, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439, orcid.org/0000-0003-2471-5388

Третиниченко Юрий Александрович, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-3797-9035

Янишевский Евгений Сергеевич, Киевский Национальный университет им. Шевченка, студент Института международных отношений, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Мельникова, 36/1, orcid.org/0000-0002-0362-9619

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Цюцюра С.В. доктор технічних наук, завідувач кафедри інформаційних технологій, Київський національний університет будівництва і архітектури, Київ, Україна.

Прокудін Г.С. доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWER:

Tsyutsyura S.V., Ph.D., professor, Head of Department of Information Technology, Kyiv National University of Construction and Architecture, Kyiv, Ukraine.

Prokudin G.S., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, Head of Department of International Transportation and Customs Control, Kyiv, Ukraine.

УДК 331.101.3:656.071
UDC 331.101.3:656.071

ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ З УРАХУВАННЯМ СТАДІЇ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Бондар Н.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, rutan2000@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8254-2449

Коворотний В.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, kovorotniy_v@ukr.net, orcid.org/0000-0002-9104-0344

Прудка Т.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, prudka2501@gmail.com, orcid.org/0000-0002-1609-3550

IMPROVEMENT OF PERSONNEL MOTIVATION SYSTEM TAKING INTO ACCOUNT THE STAGE OF LIFE CYCLE OF A TRANSPORT ENTERPRISE

Bondar N.M., Doctor of Economics Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, rutan2000@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8254-2449

Kovorotnyi V.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, kovorotniy_v@ukr.net, orcid.org/0000-0002-9104-0344

Prudka T.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, prudka2501@gmail.com, orcid.org/0000-0002-1609-3550

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ МОТИВАЦИИ ПЕРСОНАЛА С УЧЕТОМ СТАДИИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Бондарь Н.М., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, rutan2000@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8254-2449

Коворотный В.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, kovorotniy_v@ukr.net, orcid.org/0000-0002-9104-0344

Прудка Т.М., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, prudka2501@gmail.com, orcid.org/0000-0002-1609-3550

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Сьогодні, в умовах економічної депресії, яка має місце в Україні останні роки, все більше підприємств потребує ефективної системи мотивації своїх працівників. Досить гостро це питання постає на автотранспортних підприємствах, виробничий персонал, зокрема водії, має високу мобільність і завжди віддає перевагу кращим умовам роботи та заохочення, що часто призводить до відтоку висококваліфікованих кадрів. В той же час завдання, пов'язані з мотивацією персоналу до ефективної роботи, відданості організації тісно корелюють з проблемами, що мають місце на окремих стадіях життєвого циклу підприємства. У разі зневаги врахування такого зв'язку часто має місце неспроможність автотранспортних підприємств виконати свої зобов'язання перед замовниками, вимушена сплата штрафів та псування ділової репутації. Зазначене підкреслює особливу актуальність та практичну значимість досліджуваного у статті питання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язанням даної проблеми і на які спирається автор, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Проблеми мотивації та стимулювання персоналу підприємств присвячена низка досліджень як вітчизняних, так й зарубіжних науковців та практиків. Вивчаючи питання мотивації персоналу підприємств транспорту, вітчизняні вчені [1] пропонують за основу побудови мотиваційної системи розглядати ступінь досягнення працівниками ключових показників ефективності. Зв'язок мотивації та якості праці персоналу досліджується у працях [2, 3]. Також науковці розглядають мотивацію не тільки як інструмент підвищення ефективності діяльності підприємства, а й як засіб антикризового управління персоналом [4].

На необхідності врахування впливу чинників внутрішнього середовища на мотивацію персоналу акцентують увагу низка зарубіжних науковців. Так, роль організаційної культури компанії

у побудові системи мотивації досліджується у праці [5]. Врахування пріоритетів в ході організаційних змін у розробленні системи мотивації досліджують [6,7,8].

В той же час, під час кожної стадії життєвого циклу підприємство характеризується певним типом поведінки, який втілюється у його стратегії. Оскільки мотиваційна складова є частиною функцій менеджменту, вона повинна відповідати спрямованості обраної політики мотивації задля досягнення поставлених підприємством цілей [9]. Стратегічні завдання, які стоять перед підприємством на різних стадіях його життєвого циклу повинні визначати й мотиваційну спрямованість реалізації обраної стратегії.

У даній статті авторами проводиться дослідження проблем автотранспортного підприємства на різних стадіях життєвого циклу, систематизуються ключові напрямки мотивації персоналу під час реалізації його стратегій та пропонується аналітичний інструментарій оцінювання ступеня відповідності діючої системи мотивації працівників стратегічним потребам розвитку підприємства.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Цілями статті є: дослідження типів стратегії, яких повинно дотримуватись автотранспортне підприємство на різних етапах свого життєвого циклу, розкриття відповідного комплексу мотивації праці його персоналу, систематизація показників досягнення цілей індивідуального розвитку працівників та показників досягнення цілей розвитку підприємства, розроблення рекомендацій щодо оцінювання рівня результативності механізму мотивації через оцінку досягнення цілей підприємства та його працівників.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Транспортні підприємства, як й інші господарюючі суб'єкти, у своєму житті переживають декілька стадій. Найбільш поширеним у практиці управління є виокремлення наступних стадій життєвого циклу підприємства: дитинство; юність; зрілість; старість. Під час кожного з цих етапів підприємство характеризується певним типом поведінки, який втілюється у його стратегії. Оскільки мотиваційна складова є частиною загального господарського механізму підприємства, вона повинна відповідати спрямованості обраної стратегії задля поставлених підприємством цілей.

Стадії народження та старості у життєвому циклі підприємства характеризуються перевищенням витрат над отримуваними доходами, високим ризиком припинення діяльності господарюючого суб'єкта. Головною метою підприємства на цих стадіях життя є виживання.

На стадії дитинства підприємство робить перші кроки для знаходження свого місця на ринку. У цей період перед підприємством, насамперед, постає проблема виживання, оскільки з'являються труднощі, пов'язані з нестачею грошових коштів для фінансування як його поточної діяльності, так і для здійснення необхідних підприємству інвестицій. Для періоду характерні невисокі темпи зростання обсягів виробництва. Зазвичай діяльність підприємства в цей час є збитковою. Фінансовий стан характеризується нестабільністю, що зумовлює потребу у постійному пошуку можливостей виконати будь-які послуги аби довести рівень запасу фінансових коштів до мінімально прийнятного та забезпечити підприємству просте виживання.

Стадія юності у життєвому циклі підприємства характеризується нарощуванням присутності підприємства на ринку, зростанням обсягів наданих послуг, отримуваних доходів. Отримані прибутки спрямовуються, як правило, на розвиток підприємства. Головною метою підприємства на даному етапі життєвого циклу є подальший розвиток та просування підприємства на ринку. За цей період перші отримані прибутки дають змогу підприємству вирішити проблеми з грошовими коштами, що спричинює виникнення нової цілі його функціонування – економічного зростання. Для її досягнення увага підприємства приділяється здійсненню активної інвестиційної діяльності. Період характеризується швидким зростанням обсягів виробництва.

Стадія зрілості у життєвому циклі підприємства характеризується стабілізацією обсягів наданих послуг, отримуваних доходів, рівня прибутку. Підприємство намагається одержати максимум прибутку з усіх можливостей, які дають його розміри, технічний, виробничий та комерційний потенціал. Характерною є здатність підприємства до самофінансування своєї діяльності. Особливостями розвитку підприємства на цій стадії є уповільнення темпів зростання та максимальні прибутки. Отримувані прибутки часто спрямовуються на виплати власникам підприємства. Головною метою підприємства на цій стадії життєвого циклу є пошук нових ніш, які швидко розвиваються та мають високу рентабельність, здійснення інноваційної діяльності.

На стадії старості у життєвому циклі підприємства обсяги наданих ним послуг та отримуваних прибутків зменшуються. Це пов'язано із застарілістю технічної та виробничої бази, невідповідністю номенклатури послуг підприємства вимогам ринку, жорсткою ринковою конкуренцією тощо.

Для вирішення завдань, що виникають перед підприємством воно розробляє відповідну стратегію свого розвитку [10, с.26-29]. Стратегія являє собою комплексну програму дій (заходів), яка забезпечує здійснення місії (генеральної мети) підприємства і досягнення її множинних цілей.

Залежно від того, на якій стадії життєвого циклу перебуває організація, керівництво підприємства може обрати одну з таких базових стратегій:

- стратегію виживання, яка має захисний характер і передбачає здійснення системи заходів, що забезпечують вихід підприємства з кризового стану в максимально короткий термін. Така стратегія є актуальною для підприємств, які перебувають на стадії дитинства та старості;

- стратегію стабілізації, що застосовується підприємством в умовах нестабільності (коливання) обсягів продажу своєї продукції і отримуваних доходів. Вона передбачає, насамперед, вирівнювання обсягів продажу, прибутку та інших важливих показників ефективності діяльності підприємства з подальшим їх підвищенням. Стратегія є актуальною для стадії зрілості підприємства, коли транспортне підприємство пропонує споживачам номенклатуру послуг, на яку через високу конкуренцію воно змушене знижувати тарифи, що призводить до зменшення обсягів доходів та прибутку. При цьому воно не передбачає фінансування програм виходу на нові ринки або розвивати нові види послуг, шукати нові ніші ринку;

- стратегію зростання, що є найефективнішою стратегією, оскільки спрямована на стабільне зростання обсягів продажу, прибутку, капіталу. Ця стратегія є актуальною для підприємств, які перебувають на стадії юності та зрілості. Підприємства, які перебувають на стадії юності, надають перевагу втіленню стратегії концентрації своєї присутності у певній ніші ринку. Підприємства, які перебувають на стадії зрілості, цю стратегію застосовують для диверсифікації своєї діяльності, пошуку нових ринків та ніш.

Отже, стратегічні завдання, які стоять перед підприємством на різних стадіях його життєвого циклу визначатимуть й мотиваційну спрямованість реалізації обраної стратегії.

У таблиці 1 наведено показники ефективності діяльності персоналу, напрями мотивації праці працівників та інструменти мотивації, які можуть бути застосовані на різних стадіях життєвого циклу автотранспортного підприємства. При цьому на будь-якій стадії життєвого циклу підприємства система матеріальної мотивації праці повинна враховувати категорію персоналу і можливість застосування прямого вимірювання кількості праці такої категорії. Якщо для водіїв, які здійснюють вантажні перевезення, таким вимірювачем праці часто є виконана транспортна робота або пробіг рухомого складу з вантажем, то для ремонтних робітників одиницею вимірювання може бути кількість відпрацьованих людино-годин під час виконання робіт з обслуговування та ремонту транспортних засобів. У цьому випадку критерієм надання премій буде виконання та перевиконання планових завдань. Більш складним є формування адекватної системи мотивації для адміністративно-управлінського та господарського персоналу.

З метою удосконалення системи оплати праці на автотранспортному підприємстві пропонується упровадження принципу дольового розподілу зароблених колективом коштів між працівниками залежно від їхньої кваліфікації та якості праці замість звичайного розподілу фонду заробітної плати за посадовими окладами.

Заробітну плату i -го працівника адміністративно-управлінського та господарського персоналу за цією системою пропонується визначати за формулою:

$$ЗП_i = \frac{K_i}{\sum_{i=1}^n K_i} \cdot ФЗП, \quad (1)$$

де $ЗП_i$ – розмір заробітної плати i -го робітника, грн.;

n – загальна чисельність працівників адміністративно-управлінського персоналу підприємства, осіб;

K_i – коефіцієнт, що показує, у скільки разів оплата праці i -го працівника адміністративно-управлінського та господарського персоналу підприємства вище за мінімальну заробітну плату;

$\sum_{i=1}^n K_i$ – сума значень коефіцієнтів K_i за всіма працівниками адміністративно-управлінського персоналу підприємства;

$ФЗП$ – фонд заробітної плати, що представляє собою обсяг коштів, призначений на заробітну плату працівникам адміністративно-управлінського персоналу підприємства, грн. [11, С.181-182]

Таблиця 1 – Політика мотивації роботи персоналу на етапах життєвого циклу підприємства
Table 1 – The policy of motivation of work of the personnel on stages of a life cycle of the enterprise

Стратегія підприємства	Ключові показники реалізації стратегії	Показники ефективності діяльності персоналу	Напрями мотивації праці працівників	Інструменти мотивації
Стадія життєвого циклу - Дитинство				
Вживання	Мінімізація збитків, зростання кількості замовлень, збереження платоспроможності, диверсифікація послуг, які надаються клієнтам	Економія ресурсів, зростання кількості клієнтів, замовлень, доходів	скорочення витрат та економія ресурсів, пошук нових клієнтів та ринків збуту, інноваційна активність персоналу, створення позитивного іміджу підприємства	Участь у прийнятті рішень, стабільна мінімальна оплата праці з преміюванням за внесок у збільшення обсягів реалізації та доходів
Стадія життєвого циклу - Юність				
Зростання	Зростання кількості замовлень, збереження платоспроможності, збільшення виробничих потужностей, спеціалізація транспортних послуг, збереження фінансової незалежності, залучення висококваліфікованих працівників	Зростання кількості замовлень, обсягів доходів, Підвищення якості надання послуг, Підвищення рівня кваліфікації персонал	розширення ринків збуту послуг, інноваційна активність персоналу, підвищення якості послуг, створення позитивного іміджу підприємства, відданість персоналу через розвиток корпоративної культури	Участь у майбутніх прибутках, стабільна заробітна плата з преміюванням за трудові досягнення, фінансування програм підвищення рівня кваліфікації персоналу, додаткові соціальні блага
Стадія життєвого циклу – Зрілість				
Стабілізація	Стабілізація обсягів замовлень, збереження платоспроможності, збереження фінансової незалежності, оптимізація складу і кількості працівників	Зростання кількості замовлень, клієнтів, доходів, підвищення якості наданих послуг, зростання продуктивності праці, підвищення рівня кваліфікації персоналу	розвиток сильних сторін підприємства, розширення ринків збуту послуг, створення позитивного іміджу підприємства, підвищення якості послуг, відданості персоналу через розвиток корпоративної культури	Участь у прийнятті рішень, стабільна заробітна плата з преміюванням як за особисті, так і колективні трудові досягнення, фінансування програм підвищення рівня кваліфікації персоналу, додаткові соціальні блага
Зростання	Вихід на нові ринки (ніші ринку), зростання кількості замовлень, диверсифікація виробничих потужностей, оновлення та розширення потужностей, залучення висококваліфікованих працівників			
Стадія життєвого циклу – Старість				
Стабілізація	Стабілізація обсягів замовлень, збереження платоспроможності, оновлення та реалізація зайвих потужностей, оптимізація складу та кількості працівників	економія ресурсів, зростання кількості замовлень, клієнтів, доходів, підвищення якості наданих послуг, зростання продуктивності праці	розвиток сильних сторін підприємства, збереження ринків збуту послуг, підвищення якості послуг, збереження позитивного іміджу підприємства, скорочення витрат та економія ресурсів, пошук нових клієнтів та ринків збуту, утримання ключових спеціалістів	Участь у прийнятті рішень, стабільна мінімальна оплата праці з преміюванням за особистий внесок у збільшення обсягів реалізації та доходів (ключовим спеціалістам)
Вживання	мінімізація збитків, зростання кількості замовлень, збереження платоспроможності, диверсифікація послуг, які надаються клієнтам, реалізація зайвих потужностей			

Однією з основних особливостей цієї моделі є встановлення співвідношень в оплаті праці працівників адміністративно-управлінського та господарського персоналу різних категорій у вигляді «вилок» коефіцієнтів з широким діапазоном, що дають можливість скорочувати кількість використовуваних преміальних положень, які ускладнюють розрахунки, і, в той же час, забезпечити індивідуальний підхід до стимулювання ефективної праці кожного працівника. Конкретну величину коефіцієнта K_i для кожного окремого працівника можуть встановлювати трудові колективи або їхні керівники.

У випадку, коли працівник підприємства працював неповний місяць або не виконав норму, різниця між нарахованим відповідно до встановленого йому коефіцієнта K_i та фактичною величиною його заробітку може спрямовуватись у страховий (резервний) фонд, кошти якого використовуються з метою стимулювання праці колективу у подальші місяці.

Пропонується розподілити адміністративно-управлінський та господарський персонал підприємства залежно від виконуваних ним функцій, складності завдань та рівня кваліфікації за п'ятьма кваліфікаційними групами. Приклад такої сітки, в якій встановлені співвідношення в оплаті їхньої праці, наведений у таблиці 2. Застосування такої системи оплати праці дозволить суттєво скоротити кількість застосовуваних преміальних положень не знижуючи стимулюючої функції заробітної плати. Це пояснюється тим, що показники преміювання можуть бути відображені через використання «вилок» в оплаті праці.

Таблиця 2 – Сітка коефіцієнтів співвідношення в оплаті праці кваліфікаційних груп персоналу автотранспортного підприємства

Table 2 – The net of coefficients of the ratio in the payment of labor qualification groups to the staff of the transport company

Кваліфікаційна група працівників	1	2	3	4	5
Вилки співвідношень в оплаті праці різної якості в порівнянні з мінімальною	1,0-1,7	1,71-2,8	2,81-4,5	4,51-6,0	6,01-7
Прибиральники	+				
Диспетчери		+			
Охоронці		+			
Службовці			+		
Спеціалісти усіх напрямків (економіст, бухгалтер, інженер з постачання, логісти)		+	+		
Керівники виробничих підрозділів підприємства (начальники автоколон, головний економіст, головний бухгалтер, головний інженер, головний механік)			+	+	
Директор підприємства				+	+

Застосування такої системи оплати праці дозволить суттєво скоротити кількість застосовуваних преміальних положень не знижуючи стимулюючої функції заробітної плати. Це пояснюється тим, що показники преміювання можуть бути відображені через використання «вилок» в оплаті праці. Крім того, запровадження безтарифної системи дозволяє уникнути «зрівнялівки» в оплаті праці за різну кількість та якість роботи. При безтарифній системі оплати праці враховується реально відпрацьований працівниками час (з урахуванням запізень, прогулів), ініціативність у виконанні робочих завдань, відповідальність за прийняті рішення.

Мотиваційна складова для виробничого персоналу транспортного підприємства – водіїв, оплата яких визначається середньоринковими відрядними розцінками, може знайти своє відображення й у системі преміювання даної категорії працівників.

До складу преміальної системи підприємства входять наступні елементи: показники та умови преміювання; розміри премій; коло працівників, до яких застосовується преміювання; періодичність виплат премій; джерело виплати премій.

Побудова преміальної системи підприємства повинна здійснюватися на таких загальновизнаних принципах [11, С.184-186]:

1. Умови та розміри преміювання повинні бути чітко визначені для окремих категорій працівників. Умови преміювання визначають показники, досягнення яких дає працівникам підстави для отримання премії. Розмір премії залежить від обраних показників преміювання (виконання плану, перевиконання плану, економію матеріальних ресурсів тощо). Показники преміювання повинні відповідати завданням, що стоять перед підприємством;

2. Кількість показників та умов преміювання не повинні перевищувати 2-3. Це дозволить уникнути складних розрахунків та зробити систему преміювання підприємства простою і зручною;

3. Між показниками та умовами преміювання не повинно існувати протиріч;

4. Розміри премії повинні бути економічно обґрунтованими.

5. Рівень показника преміювання необхідно встановлювати диференційовано (за фактично досягнутим середнім рівнем виконання показника преміювання на даному виробництві; вище його досягнутого рівня тощо);

6. До кола працівників, яким надається премія повинні включатись тільки ті, які безпосередньо можуть впливати на виробничі показники;

7. Періодичність преміювання необхідно встановлювати у залежності від особливості підприємства, організації (виробництва та праці, характеру показників преміювання тощо);

8. Премія повинна бути гарантована відповідним джерелом виплати.

Для формування ефективної системи преміювання слід враховувати деякі обмеження у виплаті працівникам премій:

1. Сума всіх преміальних виплат за будь-якого значення перевиконання працівниками планових показників не може перевищувати суму прибутку, отриману в результаті застосування даної системи.

2. Премії, що виплачуються за виконання та перевиконання плану, призводять як до росту фонду оплати праці, так і до зростання витрат підприємства, пов'язаних з відрахуваннями на соціальні заходи (єдиного соціального внеску), що нараховуються пропорційно до фонду оплати праці і також включаються до собівартості продукції підприємства.

3. Премії за перевиконання плану збільшують витрати по заробітній платі на одиницю продукції (зокрема за відрядної форми оплати праці). Однак у цьому випадку одночасно відбувається скорочення умовно-постійних накладних витрат підприємства (амортизації основних фондів, витрат на утримання та обслуговування устаткування тощо), що припадають на одиницю продукції. Відповідно, застосування преміювання економічно є обґрунтованим тоді, коли зазначена економія на умовно-постійних накладних витратах перевищує витрати на преміювання із фонду заробітної плати за перевиконання планів виробництва і частина її спрямовується на зниження собівартості продукції.

У таблиці 3 представлена запропонована авторами система преміювання водіїв автотранспортного підприємства.

Таблиця 3 – Пропонована система преміювання водіїв автотранспортного підприємства
Table 3 – Proposed system of bonuses of drivers of motor transport enterprise

Показник преміювання	Розмір премії
Економія пального, матеріалів	40% від отриманої економії
Вчасна подача рухомого складу та дотримання графіку поставки вантажів	3% від нарахованої заробітної плати за відрядними розцінками
Безаварійність руху транспортного засобу	2% від нарахованої заробітної плати за відрядними розцінками

Для інших категорій персоналу автотранспортного підприємства пропонується запровадити такі види преміювання як разові премії та винагороди. Вони можуть бути індивідуальними та колективними. Це можуть бути: винагороди за підсумками роботи за рік; одноразові заохочення за виконання особливо важливих завдань, термінових та непередбачених робіт; премії за підсумками оглядів та конкурсів, до святкових та урочистих подій.

Для підвищення рівня мотивації праці на автотранспортних підприємствах пропонується активно запроваджувати систему нематеріальної мотивації. До комплексу таких нематеріальних

компонентів мотивації праці працівників транспортного підприємства належать: організаційна культура підприємства, система участі, принципи керівництва, надання персоналу соціальних благ, залучення персоналу до ухвалення рішень, організація робочого місця, кадрова політика, регулювання робочого часу [1,2,3,9].

Система мотивації спрямована, насамперед, на створення передумов досягнення підприємством цілей свого розвитку. В той же час таке досягнення можливе тільки за умов партнерської взаємодії адміністрації та працівників. Отже, очікувані результати програм розвитку підприємства повинні враховувати, як віддано їх підтримують працівники, як вони бачать себе у реалізації таких програм і що вони очікують для себе від їх реалізації.

Сьогодні оцінювання рівня мотивації працівників транспортних компаній проводять за традиційним показником звільнення за власним бажанням. На наш погляд, мотивація впливає не тільки на коефіцієнти оборотності зі звільнення або прийому. Рівень мотивації праці відображається у прагненні працівників підвищувати свою продуктивність, забезпечувати підприємству вищі результати діяльності. Таке прагнення працівників має місце тільки у разі співпадіння їх інтересів з інтересами підприємства.

Авторами зроблена спроба розвинути методику, запропоновану Думановською С.В. [9], адаптувавши її для автотранспортних підприємств. Для оцінювання рівня результативності механізму мотивації, що діє на підприємстві, пропонується враховувати ступінь досягнення цілей підприємства та працівника. Для такого оцінювання пропонується використовувати коефіцієнт результативності механізму мотивації ($K_{р.м.п.}$), який обчислюється за формулою:

$$K_{р.м.п.} = \frac{(K_{ц.р.п.} + K_{ц.п.п.})}{2}, \quad (2)$$

де $K_{ц.р.п.}$ – коефіцієнт досягнення цілей індивідуального розвитку працівників;

$K_{ц.п.п.}$ – коефіцієнт досягнення цілей розвитку підприємства.

Значення коефіцієнту результативності механізму мотивації може набувати низки значень (таблиця 5).

Таблиця 5 – Значення коефіцієнта рівня результативності механізму мотивації та оцінювання рівня мотивації праці на підприємстві

Table 5 – The value of the coefficient of the level of the effectiveness of the mechanism of motivation and assessment of the level of motivation in the enterprise

Значення коефіцієнта рівня результативності механізму мотивації на підприємстві	Оцінювання рівня мотивації праці на підприємстві
До 0,50	Незадовільний рівень мотивації
Від 0,51 до 0,60	Низький рівень мотивації
Від 0,61 до 0,70	Середній рівень мотивації
Від 0,71 до 0,80	Вищий за середній рівень мотивації
Від 0,81 до 0,90	Високий рівень мотивації
Від 0,91 до 1	Дуже високий рівень мотивації

Для обчислення значення коефіцієнту досягнення цілей індивідуального розвитку працівників пропонується використовувати таку формулу:

$$K_{ц.р.п.} = \frac{K_{р.м.п.} + K_{р.к.п.} + K_{р.л.п.} + K_{р.д.п.} + K_{р.с.п.} + K_{р.в.п.} + K_{р.п.п.} + K_{р.н.п.}}{8}, \quad (3)$$

Де $K_{р.м.п.}$ – коефіцієнт оцінки задоволеності умовами робочого місця працівниками;

$K_{жк}$ – коефіцієнт задоволеності працівників керівництвом;

$K_{пк}$ – коефіцієнт задоволеності працівників психологічним кліматом у колективі;

$K_{зп}$ – коефіцієнт задоволеності працівників змістом праці;

$K_{пр}$ – коефіцієнт задоволеності працівників професійним зростанням;

$K_{зп}$ – коефіцієнт задоволеності працівників розвитком особистого потенціалу;

$K_{зм}$ – коефіцієнт задоволеності працівників системою нематеріального стимулювання;

$K_{сп}$ – коефіцієнт задоволеності працівників додатковими соціальними благами, які надаються їм підприємством.

Значення коефіцієнтів отримуються на основі проведення опитування працівників за трибальною системою. Найвищою оцінкою пропонується обрати 3 бали, середньою оцінкою – 2 бали, низькою оцінкою – 1 бал. Отримані оцінки за кожним коефіцієнтом додаються та діляться на суму максимальних значень балів для цього коефіцієнта.

Для обчислення значення коефіцієнту досягнення цілей розвитку підприємства пропонується така формула:

$$K_{дцп} = \frac{K_{жк} + K_{пк} + K_{зп} + K_{пр} + K_{зп} + K_{зм} + K_{сп}}{7} \quad (4)$$

$K_{кпр}$ – коефіцієнт оцінки кваліфікаційно-професійного рівня працівників підприємства;

$K_{лп}$ – коефіцієнт лояльності до підприємства;

$K_{жк}$ – коефіцієнт сформованості ціннісно-орієнтаційної єдності колективу;

$K_{іа}$ – коефіцієнт інноваційної активності працівників;

$K_{тд}$ – коефіцієнт трудової дисципліни;

$K_{обзв}$ – коефіцієнт оборотності із звільнення;

$K_{зз}$ – коефіцієнт виконання виробничих завдань.

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

Під системою мотивації розуміється система взаємодії підприємства та працівника, заснована на цільовій спрямованості та єдності інтересів, яка є збалансованою щодо очікувань впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища. Метою управління мотивацією праці персоналу є досягнення стратегічних цілей підприємства.

Транспортні підприємства, як й інші господарюючі суб'єкти, у своєму житті переживають декілька стадій, які формують їхні життєві цикли. Найбільш поширеним у практиці управління є виокремлення наступних стадій життєвого циклу підприємства: дитинство; юність; зрілість; старість. Під час кожного з цих етапів підприємство характеризується певним типом поведінки, який втілюється у його стратегії. Отже, під час розроблення системи мотивації персоналу необхідно враховувати стратегічні завдання, що стоять перед підприємством на відповідній стадії його життєвого циклу. Така система повинна включати комплекс як матеріальних, так і нематеріальних складових, що дозволить більш повно розкрити потенціал працівників, наблизити їхні прагнення досягти особистих цілей з досягненням поставлених підприємством стратегічних цілей. Особливу увагу слід приділяти виробничому персоналу автотранспортного підприємства – водіям, від професіоналізму та відповідальності яких залежить безпечність, надійність та своєчасність надання замовникам транспортних послуг. Для персоналу інших категорій доцільним вважається встановлювати безтарифну систему оплати праці, яка враховуватиме внесок кожного працівника у досягнення поставлених перед підприємством стратегічних цілей. Отримала подальший розвиток методика оцінювання рівня результативності механізму мотивації, що діє на автотранспортному підприємстві, зокрема у складі показників, які враховуються під час обчислення коефіцієнту досягнення цілей індивідуального розвитку працівників та коефіцієнту досягнення цілей розвитку підприємства. Запропоновані у статті рекомендації оцінки його результативності механізму мотивації автотранспортного підприємства є зручними у використанні, дають можливість виявити слабкі місця у діючому на підприємстві механізмі мотивації та розробити комплекс відповідних заходів з їх усунення.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Ейтутіс Д. Г. Мотивація персоналу підприємств транспорту на базі КРІ [Електронний ресурс] / Д. Г. Ейтутіс, О.А. Мельникова, С. О. Крищенко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. - 2013. - Вип. 25. - С. 102-110. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_25_15
2. Дикань О. В. Культурно-ціннісна мотивація до підвищення якості продукції промислових підприємств залізничного транспорту в умовах формування інноваційно-логістичного кластеру [Електронний ресурс] / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - Вип. 54. - С. 268-278. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2016_54_13
3. Гришко О. А. Мотиваційний механізм управління якістю праці персоналу підприємства залізничного транспорту: методичні аспекти [Електронний ресурс] / О. А. Гришко // Інноваційна економіка. - 2016. - № 5-6. - С. 124-133. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/inek_2016_5-6_24
4. Бабкін, Д. О., & Нікітіна, О. А. (2014). Антикризове управління трудовими ресурсами / Бабкін Д. О., & Нікітіна, О. А. // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва, (1), 18-21. Режим доступу: [pirpr_2014_1_6.pdf](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2016_54_13).
5. Patricia Milne, (2007) "Motivation, incentives and organisational culture", Journal of Knowledge Management, Vol. 11 Issue: 6, pp.28-38, <https://doi.org/10.1108/13673270710832145>
6. Debrah Dhugga, (2016) "Delivering motivation for change at DUKES LONDON", Strategic HR Review, Vol. 15 Issue: 1, pp.2-4, <https://doi.org/10.1108/SHR-11-2015-0088>
7. Sara Korlén, Anna Essén, Peter Lindgren, Isis Amer-Wahlin, Ulrica von Thiele Schwarz, (2017) "Managerial strategies to make incentives meaningful and motivating", Journal of Health Organization and Management, Vol. 31 Issue: 2, pp.126-141, <https://doi.org/10.1108/JHOM-06-2016-0122>
8. Marcela Lage Monteiro de Castro, Mário Teixeira Reis Neto, Cláudia Aparecida Avelar Ferreira, Jorge Filipe da Silva Gomes, (2016) "Values, motivation, commitment, performance and rewards: analysis model", Business Process Management Journal, Vol. 22 Issue: 6, pp.1139-1169, <https://doi.org/10.1108/BPMJ-09-2015-0132>
9. Думановська, С.В. Мотиваційний механізм в системі управління розвитком сільськогосподарських підприємств [Текст] : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Думановська Світлана Володимирівна ; Нац. ун-т біоресурсів і природокористування України. - Київ, 2016. - 260 с.
10. Бондар Н.М. Економіка підприємства: навч. посібник. – 2-ге вид., доп. – К.: А.С.К., 2005. – 400с.
11. Бондарь Н.Н. Экономика предприятия: Учеб пособие для студентов высш. учеб. Заведений. – К.: МАУП, 2007.- 432 с.

REFERENCES

1. Eitutis, D. H., Melnykova, O.A., & Kryshchenko, O. (2013). Motyvatsiia personalu pidpriemstv transportu na bazi KRI [Motivation of personnel of transport enterprises on the basis of KPI] *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnologichnoho universytetu transportu - Ser. : Ekonomika i upravlinnia. – Collection of scientific works of the State economic-technological university of transport - Economics and management series*, 25, 102-110. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_25_15 [in Ukrainian]
2. Dykan, O. V. (2016). Kulturno-tsinnisna motyvatsiia do pidvyshchennia yakosti produktsii promyslovykh pidpriemstv zaliznychnoho transportu v umovakh formuvannia Innovatsiino-lohistychnoho klasteru [Cultural value motivation to improve products industrial enterprises of railways in the formation of innovative logistics cluster]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. - Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, 54, 268-278. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vetp_2016_54_13 [in Ukrainian]
3. Hryshko, O. A. (2016) Motyvatsiinyi mekhanizm upravlinnia yakistiu pratsi personalu pidpriemstva zaliznychnoho transportu: metodychni aspekty [Motivational mechanism of quality management of personnel labor of railway undertakings: methodical aspects]. *Innovatsiina ekonomika. - Innovative economy*, 5-6, 124-133. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/inek_2016_5-6_24 [in Ukrainian]

4. Babkin, D. O., & Nikitina, O. A. (2014). Antykryzove upravlinnia trudovymy resursamy [Crisis management of labor resources]. Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva - Problems and prospects of entrepreneurship development, (1), 18-21. Retrieved from piprp_2014_1_6.pdf. [in Ukrainian]
5. Patricia Milne, (2007) "Motivation, incentives and organisational culture", Journal of Knowledge Management, Vol. 11 Issue: 6, pp.28-38, <https://doi.org/10.1108/13673270710832145>
6. Debrah Dhugga, (2016) "Delivering motivation for change at DUKES LONDON", Strategic HR Review, Vol. 15 Issue: 1, pp.2-4, <https://doi.org/10.1108/SHR-11-2015-0088>
7. Sara Korlén, Anna Essén, Peter Lindgren, Isis Amer-Wahlin, & Ulrica von Thiele Schwarz, (2017) "Managerial strategies to make incentives meaningful and motivating", Journal of Health Organization and Management, Vol. 31 Issue: 2, pp.126-141, <https://doi.org/10.1108/JHOM-06-2016-0122>
8. Marcela Lage Monteiro de Castro, Mário Teixeira Reis Neto, Cláudia Aparecida Avelar Ferreira, & Jorge Filipe da Silva Gomes, (2016) "Values, motivation, commitment, performance and rewards: analysis model", Business Process Management Journal, Vol. 22 Issue: 6, pp.1139-1169, <https://doi.org/10.1108/BPMJ-09-2015-0132>
9. Dumanovska, S.V. (2016) Motyvatsiyni mekhanizm v systemi upravlinnia rozvytkom silskohospodarskykh pidpriemstv [Motivational mechanism in the system of management of development of agricultural enterprises]. *Candidate's thesis*. Kyiv: Nats. un-t bioresursiv i pryrodokorystuvannia Ukrainy. [in Ukrainian].
10. Bondar N.M. (2005) *Ekonomika pidpriemstva [Business Economics]*. Kyiv: A.S.K [in Ukrainian].
11. Bondar N.N. (2007) *Jekonomika predpriyatija [Economy of enterprise]*. Kyiv.: MAUP [in Russian].

РЕФЕРАТ

Бондар Н.М. Вдосконалення системи мотивації персоналу з урахуванням стадії життєвого циклу транспортного підприємства / Н.М. Бондар, В.А. Коворотний, Т.М. Прудка // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

В статті розкриті проблеми, що постають перед автотранспортним підприємством на різних стадіях його життєвого циклу, та запропоновані ключові характеристики політики мотивації персоналу, які найбільше відповідають вирішенню завдань відповідних стадій життєвого циклу.

Об'єкт дослідження – мотивація персоналу в системі управління підприємствами транспорту на різних стадіях життєвого циклу.

Цілями статті є: дослідження типів стратегії, яких повинно дотримуватись автотранспортне підприємство на різних етапах свого життєвого циклу, розкриття відповідного комплексу мотивації праці його персоналу, систематизація показників досягнення цілей індивідуального розвитку працівників та показників досягнення цілей розвитку підприємства, розроблення рекомендацій щодо оцінювання рівня результативності механізму мотивації через оцінку досягнення цілей підприємства та його працівників.

Метод дослідження – монографічний, аналітичний.

Під системою мотивації розуміється система взаємодії підприємства та працівника, заснована на цільовій спрямованості та єдності інтересів, яка є збалансованою щодо очікувань впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища. Метою управління мотивацією праці персоналу є досягнення стратегічних цілей підприємства.

Транспортні підприємства, як й інші господарюючі суб'єкти, у своєму житті переживають декілька стадій, які формують їхні життєві цикли. Найбільш поширеним у практиці управління є виокремлення наступних стадій життєвого циклу підприємства: дитинство; юність; зрілість; старість. Під час кожного з цих етапів підприємство характеризується певним типом поведінки, який втілюється у його стратегії. Отже, під час розроблення системи мотивації персоналу необхідно враховувати стратегічні завдання, що стоять перед підприємством на відповідній стадії його життєвого циклу. Така система повинна включати комплекс як матеріальних, так і нематеріальних складових, що дозволить більш повно розкрити потенціал працівників, наблизити їхні прагнення досягти особистих цілей з досягненням поставлених підприємством стратегічних цілей. Особливу увагу слід приділяти виробничому

персоналу автотранспортного підприємства – водіям, від професіоналізму та відповідальності яких залежить безпечність, надійність та своєчасність надання замовникам транспортних послуг. Для персоналу інших категорій доцільним вважається встановлювати безтарифну систему оплати праці, яка враховуватиме внесок кожного працівника у досягнення поставлених перед підприємством стратегічних цілей. Отримала подальший розвиток методика оцінювання рівня результативності механізму мотивації стосовно автотранспортного підприємства, зокрема у складі показників, які враховуються під час обчислення коефіцієнту досягнення цілей індивідуального розвитку працівників та коефіцієнту досягнення цілей розвитку підприємства. Запропоновані у статті рекомендації оцінки його результативності механізму мотивації автотранспортного підприємства є зручними у використанні, дають можливість виявити слабкі місця у діючому на підприємстві механізмі мотивації та розробити комплекс відповідних заходів з їх усунення.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розробка моделі та сценаріїв використання комплексу заходів вдосконалення мотивації персоналу на автотранспортному підприємстві.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МОТИВАЦІЯ, ПЕРСОНАЛ, АВТОТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО, СТРАТЕГІЯ, ЖИТТЄВИЙ ЦИКЛ.

ABSTRACT

Bondar, N.M., Kovorotny, V.A., Prudka, T.M. Improvement of personnel motivation system taking into account the stage of life cycle of a transport enterprise. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection.– Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article deals with the problems of the enterprise at different stages of its life cycle and proposes the key characteristics of the policy of motivation of the personnel that are most appropriate for their solution.

Object of research - motivation of personnel in the system of management of transport enterprises at different stages of the life cycle.

The objectives of the article are: studying the types of strategy that motor vehicles must follow at different stages of the life cycle, the disclosure of the appropriate complex of motivation of its staff, systematization of indicators for achieving the goals of individual development of employees and indicators of achieving the goals of enterprise development, developing recommendations for assessing the effectiveness of the mechanism of motivation through an assessment of the achievement of the objectives of the enterprise and its employees.

Research method - monographic, analytical.

Transport enterprises, like other business entities, are undergoing several stages in their lives. The most common practice in management is the identification of the following stages of the life cycle of the enterprise: childhood; youth; maturity; age. Each of these stages corresponds to a certain type of behavior of the enterprise, which is embodied in its strategy. Consequently, when developing the system of personnel motivation, it is necessary to take into account the strategic tasks facing the enterprise at the appropriate stage of its life cycle. Such a system should include a complex of both material and intangible components that will more fully disclose the potential of employees, bring their aspirations to achieve personal goals with the achievement of strategic objectives set by the enterprise. Particular attention should be paid to the production personnel of the motor transport company - drivers, whose professionalism and responsibility are the safety, reliability and timeliness of the provision of transport services to customers. For staff of other categories, it is expedient to establish a non-tariff wage system that takes into account the contribution of each employee to achieving the objectives set for the enterprise. The method of evaluation of the effectiveness of the mechanism of motivation concerning the motor transport enterprise has been further developed. The recommendations of the article on the assessment of its effectiveness in the mechanism of motivation of a motor transport company are convenient in use, they give an opportunity to identify weaknesses in the mechanism of motivation operating in the enterprise and to develop a set of appropriate measures for their elimination.

Foreseeable assumptions about the development of the research object are the development of a model and scenarios for using the complex of measures to improve the motivation of personnel at a motor transport enterprise.

KEYWORDS: MOTIVATION, PERSONNEL, MOTOR VEHICLE BUSINESS, STRATEGY, LIFE CYCLE.

РЕФЕРАТ

Бондарь Н.Н. Совершенствование системы мотивации персонала с учетом стадии жизненного цикла транспортного предприятия / Н.М. Бондарь, В.А. Коворотный, Т.М. Прудка // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. - К.: НТУ, 2018. - Вып. 2 (41).

В статье раскрыты проблемы, возникающие перед автотранспортным предприятием на различных стадиях его жизненного цикла, а также сформулированы ключевые характеристики политики мотивации персонала, которые наиболее соответствуют решению задач соответствующих стадий жизненного цикла.

Объект исследования – мотивация персонала в системе управления предприятиями транспорта на различных стадиях жизненного цикла.

Целями статьи являются: исследование типов стратегии автотранспортного предприятия на разных этапах своего жизненного цикла, раскрытие соответствующего комплекса мотивации труда его персонала, систематизация показателей достижения целей индивидуального развития сотрудников и показателей достижения целей развития предприятия, разработка рекомендаций по оценке уровня результативности механизма мотивации через оценку достижения целей предприятия и его работников.

Метод исследования – монографический, аналитический.

Под системой мотивации понимается система взаимодействия предприятия и работника, основанная на целевой направленности и единстве интересов, являющейся сбалансированной относительно ожидаемого влияния факторов внешней и внутренней среды. Целью управления мотивацией труда персонала является достижение стратегических целей предприятия.

Транспортные предприятия, как и другие хозяйствующие субъекты, в своей жизни переживают несколько стадий, которые формируют их жизненные циклы. Наиболее распространенным в практике управления является выделение следующих стадий жизненного цикла предприятия: детство; юность; зрелость; старость. Во время каждого из этих этапов предприятие характеризуется определенным типом поведения, который воплощается в его стратегии. Итак, при разработке системы мотивации персонала необходимо учитывать стратегические задачи, стоящие перед предприятием на соответствующей стадии его жизненного цикла. Такая система должна включать комплекс как материальных, так и нематериальных составляющих, что позволит более полно раскрыть потенциал работников, приблизить их стремление достичь личных целей с достижением поставленных предприятием стратегических целей. Особое внимание следует уделять производственному персоналу автотранспортного предприятия – водителям, от профессионализма и ответственности которых зависит безопасность, надежность и своевременность предоставления заказчикам транспортных услуг. Для персонала других категорий целесообразным считается устанавливать бестарифную систему оплаты труда, которая будет учитывать вклад каждого работника в достижение поставленных перед предприятием стратегических целей. Получила дальнейшее развитие методика оценки уровня результативности механизма мотивации применительно к автотранспортному предприятию, в частности в составе показателей, учитываемых при расчете коэффициента достижения целей индивидуального развития работников и коэффициента достижения целей развития предприятия. Предложенные в статье рекомендации оценки уровня результативности механизма мотивации автотранспортного предприятия удобны в использовании, дают возможность выявить слабые места в действующем на предприятии механизме мотивации и разработать комплекс соответствующих мероприятий по их устранению.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – разработка модели и сценариев использования комплекса мер совершенствования мотивации персонала на автотранспортном предприятии.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МОТИВАЦИЯ, ПЕРСОНАЛ, АВТОТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, СТРАТЕГИЯ, ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА.

АВТОРИ:

Бондар Наталія Миколаївна, доктор економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, декан факультету економіки та права, e-mail: rutan2000@gmail.com, тел. +380667192340, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0002-8254-2449.

Коворотний Віталій Анатолійович, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: kovorotniy_v@ukr.net, тел. +380979686744, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0002-9104-0344.

Прудка Тетяна Михайлівна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: prudka2501@gmail.com, тел. +380675009786, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0002-1609-3550.

AUTHOR:

Bondar Natalia N., Doctor of Economics Science, Associate Professor, National Transport University, Dean of the Faculty of Economics and Law, e-mail: rutan2000@gmail.com, tel. +380667192340, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 207, orcid.org/0000-0002-8254-2449.

Kovorotnyi Vitaliy A., National Transport University, post-graduate student of the Department of Economics, e-mail: kovorotniy_v@ukr.net, tel. +380979686744, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 311, orcid.org/0000-0002-9104-0344.

Prudka Tatyana M., National Transport University, post-graduate student of the Department of Economics, e-mail: prudka2501@gmail.com, tel. +380675009786, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 311, orcid.org/0000-0002-1609-3550.

АВТОРЫ:

Бондарь Наталия Николаевна, доктор экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, декан факультета экономики и права, e-mail: rutan2000@gmail.com, тел. +380667192340, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0002-8254-2449.

Коворотный Виталий Анатоліевич, Национальный транспортный университет, аспірант кафедры экономики, e-mail: kovorotniy_v@ukr.net, тел. +380979686744, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 311, orcid.org/0000-0002-9104-0344.

Прудка Татьяна Михайловна, Национальный транспортный университет, аспірант кафедры экономики, e-mail: prudka2501@gmail.com, тел. +380675009786, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 311, orcid.org/0000-0002-1609-3550.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Тищенко О.П., доктор економічних наук, доцент, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, професор кафедри економіки та державного управління, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Tischenko OP, Doctor of Economics Science, Associate Professor, Kyiv National Economic University. V.Getmana, professor of the economics department of the state power administration, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Y.V., Doctor of Economics Science, Professor, National Transport University, Professor, Economics Department, Kyiv, Ukraine.

УДК 658.6: 658.8: 338.47: 656.07: 338.439.54
UDC 658.6: 658.8: 338.47: 656.07: 338.439.54

УПРАВЛІННЯ ПОСТАЧАННЯМИ ШВИДКОПСУВНИХ ПРОДУКТІВ В СИСТЕМАХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАНЬ

Воркут Т.А., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-0354-476X

Сопотсько О.Ю., Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-7028-6628

SUPPLY MANAGEMENT OF PERISHABLE PRODUCTS IN SYSTEMS OF SUPPLY CHAINS

Vorkut T.A., doctor of technical science, National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-0354-476X

Sopotsko O.Y., National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-7028-6628

УПРАВЛЕНИЕ ПОСТАВКАМИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ В СИСТЕМАХ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК

Воркут Т.А., доктор технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-0354-476X

Сопотско О.Ю., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-7028-6628

Постановка проблеми.

Відомі методи і моделі для визначення оптимальної величини замовлення (поставки), які ґрунтуються на моделі економічної величини замовлення Р. Вільсона та її модифікаціях (розширеннях), забезпечують прийнятний результат, спостерігаємий в практиці застосування для широкого переліку продуктів, окрім таких, які втрачають свої значущі для споживача якості протягом обмежено малого проміжку часу, за умов прийняття до уваги припущення про випадковий характер попиту в періоді між черговими (такими, що слідує одна за одною) поставками.

Методологічні підходи до управління постачаннями таких продуктів, які вирізняє обмежено малий термін придатності до реалізації (використання), за необхідності врахування випадкового характеру попиту, потребують застосування ймовірісно-статистичних методів і моделей. У загальному випадку, на попит на дані продукти в часі між черговими поставками, періодичність яких (поставок) пов'язується з терміном придатності продуктів до реалізації, впливає багато випадкових факторів. Відповідно, в практиці управління постачаннями продуктів, які мають обмежено малий термін придатності до реалізації, однією із основних проблем залишається наявність або незадоволеного попиту і, як наслідок, втраченої вигоди, або утворення надлишків, які не було реалізовано, і, пов'язаних із останніми, збитків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вищезазначена проблема достатньо повно, навіть із позиції сьогодення, описується в роботі [1, с.145–147] відповідною ймовірісно-статистичною моделлю, побудованою за умовами роботи підприємства роздрібною торгівлі, яке реалізує хліб, і виходячи саме з позиції останнього. При цьому за цільову функцію виступає прибуток підприємства, який очікується отримати від реалізації даного продукту і який, відповідно, необхідно максимізувати, а за керований параметр – величина замовлення, яке підприємства має подавати, узгоджуючись із терміном придатності хліба до реалізації, щоденно. Інші параметри моделі – величина втраченої вигоди від дефіциту, збитків від утворення нереалізованих надлишків, а також власне прибуток на одиницю продукту розглядаються як незмінні, встановлені відповідними угодами, величини.

Разом із тим, представлена математична модель, за умовами її застосування, виходить із конкурентного характеру відносин між підприємством постачальника хліба (як можна очікувати, який є і виробником останнього) і підприємством, яке реалізує цей хліб. Відповідно, за різних параметрів вищезгадуваної моделі – визначених із позиції виробника або із позиції реалізатора – максимальний прибуток виробництва і торгівлі буде забезпечувати, в загальному випадку, відмінна

величина замовлення. При цьому ігнорується також і той факт, що інші параметри моделі, які формують прибуток, втрачену вигоду або збитки учасників ланцюга постачань, який приводить хліб, як продукт, який швидко псується, на відповідний ринок, також можуть розглядатися як керовані, встановлені положеннями відповідних угод.

В реальних умовах ведення бізнесу може мати місце ситуація незбалансованості влади між учасниками ланцюга постачань – ринок покупців чи ринок продавців [2]. Тобто, в контексті даного дослідження, за джерело влади може виступати як підприємство, яке виробляє продукт, так і підприємство, яке продукт реалізує. При цьому «ступінь» влади одних підприємств торгівлі, наприклад, мережеских супермаркетів, може бути суттєво вищою ніж інших – наприклад, маленьких магазинів «крокової» доступності. За даних умов, параметри моделі [1], які можуть бути предметом до обговорення учасників ланцюга постачань, будуть прийматися, в першу чергу, в інтересах джерел влади, які, як можна очікувати, прагнутимуть до максимізації власного прибутку.

Відповідно, до максимізації буде прагнути й інша сторона, проте вже за умов прийняття обговорюваних за угодами параметрів на рівні, який відповідає інтересам джерела влади. Очевидно, що оптимальна величина замовлення (поставки) з позиції кожного учасника, в загальному випадку, буде різнитися.

Водночас, можна висунути припущення, виходячи із ситуації збалансованості влади, яка відповідає умовам розвинутого ринку, або тимчасового характеру дії ситуації незбалансованості влади, що ланку «виробництво – торгівля» ланцюга постачань, який приводить продукт на ринок, доцільно розглядати як систему і будувати відповідну модель, виходячи з загальносистемних уявлень про її параметри. В подальшому, виходячи з вимог ринкової доходності галузевих ринків, на яких працюють виробник і реалізатор, а також можливості прийняття додаткового ризику (або зменшення «звичайного»), отриманий в системі прибуток може бути раціонально перерозподілено учасниками відповідної ланки згаданого ланцюга постачань між собою. Параметри моделі [1, с.145–147], в свою чергу, визначаються учасниками ланцюга постачань прийняттям рішень відносно продукту щодо обрання: конфігурації продукту; технології виробництва; логістичного забезпечення (пакування, зберігання, транспортування); умов контрактів на закупівлю сировини, збут, логістичне обслуговування, повернення (розпродаж зі знижкою); варіантів перероблення (утилізації) тощо.

Відносини між підприємствами виробників і підприємствами торгівлі, можуть вибудовуватися як відповідно до принципів звичайних ринкових угод (за образним виразом Д. Бауерсокса – «стінка на стінку»), так і партнерських. Останні, в свою чергу, передбачають різний ступінь інтеграції, який, зокрема, знайшов відображення в моделі встановлення партнерства [3].

Метою даної статті є запропонувати, в умовах впровадження функцій і принципів концепції управління ланцюгами постачань [4], в межах реалізації загальносистемного підходу, методичні підходи до формування раціональної величини замовлення на поставки продуктів, які мають обмежено малий термін придатності до реалізації, з урахуванням випадкового характеру попиту на дані продукти.

Основна частина. Відповідно до роботи [1, с. 145–147], прибуток підприємства роздрібною торгівлі від закупівлі хліба в обсязі g_r од. (буханці, кг, т тощо) складається із трьох доданків:

– очікуваного прибутку від реалізації хліба

$$P_r \int_0^{g_r} x f(x) dx; \quad (1)$$

– очікуваних збитків – втраченої вигоди – через незадоволений попит, зумовлений браком (відсутністю в продажу) хліба

$$U_r \int_{g_r}^{\infty} (x - g_r) f(x) dx; \quad (2)$$

– очікуваних збитків, які, до речі, в дійсності можуть виявитися і прибутком, від утворення залишку хліба, термін придатності до реалізації якого перевищив встановлений:

$$C_r \int_0^{g_r} (g_r - x) f(x) dx; \quad (3)$$

де P_r – прибуток, який забезпечує для підприємства торгівлі кожна одиниця реалізованого хліба (як різниця між ціною продажу й витратами на закупівлю у виробника (або посередника) та реалізацію);

U_r – збиток (втрачена вигода) для підприємства торгівлі, який виникає за умов дефіциту, на кожну одиницю хліба, якої не вистачило;

$C_r = C_r' + C_r'' + C_r''' - V_r$ – збиток, який виникає у підприємства торгівлі за умов утворення залишку хліба, на кожну одиницю хліба, термін придатності до реалізації якої перевищив встановлений;

C_r' – ціна одиниці хліба для підприємства торгівлі в закупівлі;

C_r'' – витрати підприємства торгівлі на реалізацію одиниці хліба;

C_r''' – витрати підприємства торгівлі на утилізацію (перероблення тощо) одиниці хліба;

V_r – ціна, яку може отримати підприємство торгівлі за одиницю нереалізованого хліба (при введенні знижок відносно звичайної ціни, поверненні виробнику, утилізації, переробленні тощо);

x – випадкова величина попиту на хліб у встановленому періоді між черговими поставками, наприклад, за добу;

$f(x)$ – щільність розподілу випадкової величини попиту на хліб у встановленому періоді між черговими поставками, наприклад, за добу.

Відповідно, очікуваний прибуток від продажу g_r од. хліба з позиції підприємства торгівлі можна записати у вигляді:

$$P_r(g_r) = P_r \int_0^{g_r} x f(x) dx - U_r \int_{g_r}^{\infty} (x - g_r) f(x) dx - C_r \int_0^{g_r} (g_r - x) f(x) dx; \quad (4)$$

Зауважимо, що аналогічно до виразу (4) і, відповідно, його складових – виразів (1), (2), (3), можна записати і очікуваний прибуток підприємства виробника від продажу g_p одиниць хліба підприємству торгівлі.

$$P_p(g_p) = P_p \int_0^{g_p} x f(x) dx - U_p \int_{g_p}^{\infty} (x - g_p) f(x) dx - C_p \int_0^{g_p} (g_p - x) f(x) dx; \quad (5)$$

де P_p – прибуток, який забезпечує для виробничого підприємства кожна одиниця реалізованого хліба (як різниця між відпускною ціною для підприємства торгівлі, або ціною закупівлі для останнього, і витратами на виробництво);

U_p – збиток (втрачена вигода) виробничого підприємства, який виникає за умов дефіциту, на кожну одиницю хліба, якої не вистачило.

Стосовно збитку, який виникає за умов утворення залишку, то його можна розглядати в контексті різних варіантів положень договорів, які укладаються на поставку, між постачальником і клієнтом. Розглянемо два основні, щодо поширеності в практиці застосування, варіанти.

Відповідно до першого варіанта приймемо, що підприємство роздрібної торгівлі розраховується з постачальником «по факту» реалізації, тобто лише за ту поставлену продукцію, яку змогло реалізувати. Нереалізований залишок повертається без будь-яких «негативних» економічних наслідків для підприємства роздрібної торгівлі. Тоді збиток, який виникає у виробничого підприємства за умов утворення залишку, на кожну одиницю хліба, термін придатності до реалізації якої перевищив встановлений, можна представити наступним чином:

$$C_p = C_p' + C_p'' - V_p' \quad (6)$$

де C_p' – витрати виробничого підприємства на виробництво одиниці нереалізованого хліба;

C_p'' – витрати виробничого підприємства на утилізацію (перероблення тощо) одиниці нереалізованого хліба;

V_p' – ціна, яку може отримати виробниче підприємство за одиницю нереалізованого хліба, повернутого підприємством торгівлі (при введенні знижок відносно звичайної ціни у виробника, утилізації, реалізації у переробленому вигляді тощо), а також від підприємства торгівлі за умов продажу даного продукту зі знижкою.

Відповідно до другого, з вищевикремлюваних варіантів, – підприємство роздрібної торгівлі розраховується з постачальником за всю поставлену продукцію. Якщо продукція не була повністю реалізована, то встановлюється ціна (компенсація), за якою передбачається її повернення виробнику. Тоді збиток, який виникає у виробничого підприємства за умов утворення залишку, на кожну одиницю хліба, термін придатності до реалізації якого перевищив встановлений, зручно представити наступним чином:

$$C_p = C_p' + C_p'' + C_p''' - V_p - V_p' \quad (7)$$

C_p''' – витрати, як частина відпускної ціни виробника, які виробниче підприємство має повернути підприємству торгівлі на одиницю нереалізованого хліба, тобто «ціна викупу» одиниці нереалізованого хліба;

V_p – ціна, яку отримало виробниче підприємство за одиницю нереалізованого хліба у поставленому замовленні.

Збитки від утворення надлишку, в дійсності, можуть виявитись прибутком.

Очевидно, що, в загальному випадку, ми будемо мати відмінні значення параметрів цільової функції для прибутку з позиції підприємства роздрібної торгівлі і з позиції підприємства виробника.

Відповідно, в загальному випадку, величина поставки хліба, оптимальна, за критерієм прибутку, для виробничого підприємства $g_{p_{opt}}$, не буде дорівнювати оптимальній за критерієм прибутку величині замовлення для підприємства роздрібної торгівлі $g_{r_{opt}}$.

Вирішення проблеми неузгодженості $g_{p_{opt}}$ і $g_{r_{opt}}$ можна розглядати в площині двох варіантів підходів до формування систем – класичного індуктивного і системного. Як відомо, формування системи при застосуванні класичного підходу відбувається через поєднання компонентів системи, які розробляються окремо. Разом із тим, на відміну від класичного, системний підхід передбачає послідовний перехід від загального до часткового, коли в основу покладається глобальна ціль, на досягнення якої спрямовується діяльність системи. Впровадження класичного індуктивного

підходу до розроблення системи «виробництво – торгівля» передбачає, що окремо розглядувані підсистеми «виробництво» і «торгівля» узгоджують такі параметри як: ціна закупівлі підприємством торгівлі у підприємства виробника, ціна повернення нереалізованого залишку останньому і, беручи до уваги, фактори, які розглядаються окремо, узгоджують позиції щодо оптимальної величини партії закупівлі (постачання).

Умови реалізації системного підходу, відповідно до виразів (4) і (5), можна представити у вигляді:

$$p_s(g_s) = P_s \int_0^{g_s} x f(x) dx - U_s \int_{g_s}^{\infty} (x - g_s) f(x) dx - C_s \int_0^{g_s} (g_s - x) f(x) dx; \quad (8)$$

де P_s – прибуток, який забезпечує кожна одиниця реалізованого хліба для системи «виробництво-торгівля», який розглядається як різниця між ціною продажу в роздрібній торгівлі кінцевому споживачу і витратами на виробництво та реалізацію одиниці хліба в системі «виробництво-торгівля»:

U_s – збиток (втрачена вигода), який виникає в системі «виробництво – торгівля» за умов дефіциту на кожен одиницю хліба, якої не вистачило;

$C_s = C_s' + C_s'' + C_s''' - V_s$ – витрати в системі «виробництво – торгівля», пов'язані з утворенням нереалізованого хліба в системі «виробництво – торгівля», які розглядаються як витрати на виробництво, реалізацію, можливо зі знижкою, і/або перероблення (утилізацію) одиниці нереалізованого хліба;

C_s' – витрати в системі «виробництво-торгівля» на виробництво одиниці хліба, який виявився нереалізованим;

C_s'' – витрати в системі «виробництво-торгівля» на реалізацію одиниці хліба, який виявився нереалізованим;

C_s''' – витрати в системі «виробництво-торгівля» на перероблення (утилізацію тощо) одиниці хліба, який виявився нереалізованим;

V_s – ціна, яку можна отримати за одиницю нереалізованого хліба (зі знижкою відносно «звичайної ціни», у переробленому вигляді тощо).

Відповідні логістичні витрати в системі можуть розглядатися, залежно від постановки задачі, як в складі витрат виробництва, реалізації або перероблення, так і окремо, що, відповідно, потребує корегування виразу (8).

Розглянемо умовний приклад, за якого $m_x = 400$ од., $\sigma_x = 50$ од., $P_r = 5$ грн.од/од; $V_r = 5$ грн.од/од; $C_r = 15$ грн.од/од; $p_r = 20$ грн.од/од; $V_p = 20$ грн.од/од; $C_p = 60$ грн.од/од; $P_s = 25$ грн.од/од; $V_s = 25$ грн.од/од; $C_s = 75$ грн.од/од. Як видно, вихідні дані, за якими розраховується прибуток продавця, виробника і системи «продавець-виробник», «справедливо» узгоджуючись між собою, забезпечують із всіх трьох вищезазначених позицій однаково оптимальне значення, тобто $g_{r_{opt}} = g_{p_{opt}} = g_{s_{opt}} = 447$ од. При цьому $P_r = 790$ грн.од; $p_r = 3162$ грн.

од. Разом із тим, коли, наприклад, якийсь із керованих параметрів встановлюється на користь однієї із позицій, яка розглядається – продавець чи виробника, то, очевидно, що оптимальні значення величини замовлення для цих позицій будуть відмінними і відрізнятися від оптимальної величини замовлення з позиції системи. Наприклад, коли вся фінансова відповідальність за нереалізований залишок перекладається на торгівлю, тобто $C_r = 75$, $C_p = 0$, то, в підсумку, вона буде мати замість прибутку збиток, $P_r = -325$ грн.од., а $g_{r_{opt}} = 355$ од. Водночас, виробництво отримує прибуток,

$p_p = 8000$ грн.од. при $g_{p_{opt}} = 598$ од. І, навпаки, якщо фінансова відповідальність за нереалізований залишок перекладається на виробництво, тобто $C_r = 0$, $C_p = 75$, то, в підсумку, воно матиме прибуток, $p_p = 2451$ грн.од., а $g_{p_{opt}} = 437$ од. Разом із тим, прибуток для торгівлі, P_r складе 2000 грн.од., а $g_{r_{opt}} = 580$ од. При цьому очевидно, що $g_{s_{opt}} = 447$ од. і відповідний йому $P_s = 3592$ грн.од. за всіх варіантів, які розглядаються.

Зауважимо, що в практиці ведення бізнесу, яка на сьогодні склалася в Україні, доволі часто спостерігається останній випадок – передача повної, або принаймні суттєво більш значущої частини, фінансової відповідальності за утворення нереалізованих надлишків на підприємство виробника. Передумовою є незбалансованість відносин між виробником і роздрібною торгівлею на користь останньої, яка виступає у відповідних відносинах за джерело влади.

На основі розрахунків, проведених за алгоритмом моделі, за якою проводиться аналіз, можна зробити висновок, що слід виокремлювати, в розглядуваному контексті, принаймні дві ситуації на ринку, що складаються – 1) ринок є збалансованим щодо джерел влади у відносинах «виробництво – торгівля» 2) ринок не є збалансованим щодо джерел влади, в першу чергу, мережевими супермаркетами, у відносинах «виробництво-торгівля». У першій ситуації можна рекомендувати реалізацію системного підходу в межах впровадження концепції управління ланцюгами постачань, проблема яка має бути вирішена – розроблення і впровадження «справедливого» механізму для розподілу системного прибутку через узгодження позицій щодо встановлення керованих параметрів і, можливо, розширення переліку параметрів, які можуть розглядатися за керовані.

У другій ситуації джерело влади має важелі збільшити свій прибуток, навіть, порівняно до умов реалізації системного підходу. При цьому, власне і економічне підґрунтя до реалізації останнього, зокрема, в межах тієї ж концепції управління ланцюгами постачань, відсутнє. Відповідно, визначення оптимального значення поставки проводиться з позиції виробництва і торгівлі ізолювано, з подальшою можливістю корегування в переговорному процесі окремих керованих параметрів в «бажаному» для позиції напрямі.

Висновки і подальші напрями досліджень. Запропоновано, на основі застосування ймовірно-статистичної моделі управління постачаннями продуктів, які мають обмежено малий термін придатності до реалізації, методичні підходи до формування раціональної величини замовлення на поставку зазначених продуктів.

Умови впровадження даних підходів передбачається варіювати, виходячи з припущення про збалансованість влади між учасниками ланцюгів постачань, які приводять вищезазначені продукти на ринок, і відповідно, існування можливості до впровадження в останніх функцій та принципів концепції управління ланцюгами постачань, що передбачає реалізацію системного підходу, або, навпаки, незбалансованість влади і, відповідно, розвиток в ланцюзі постачань «звичайних» відносин.

Подальші дослідження мають йти за напрямом формування механізму раціонального розподілу системного прибутку і ризику між учасниками ланцюгів постачань, в яких впроваджується відповідна концепція управління ланцюгами постачань. Крім того, окремого аналізу потребують умови забезпечення логістичного обслуговування постачань швидкопсувних продуктів, як одного з визначальних факторів формування конфігурації відповідних ланцюгів постачань.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Букан, Дж. Научное управление запасами / Дж. Букан, Г. Кенигсберг. – Москва: Издательство «Наука», 1967. – 423 с.
2. Emerson, R.M. Power – dependence Relations / R.M. Emerson // American Sociological Review. – 1962. – Vol. 27. – p. 31-41.
3. Lambert D.M. Building Successful Logistics Partnerships / D.M. Lambert, M.A. Emmelhainz, I. T. Gardner // Journal of Business Logistics. – 1990. – Vol. – 20, № 1. – P. 165–182.
4. Управління ланцюгами постачань: логістичний аспект: навчальний посібник / Т.А. Воркут, О.Є Білоног, А.М. Дмитриченко, Ю.О. Третиниченко. – К.: НТУ, 2017. – 288 с.

REFERENCES

1. Bukan J., Kenigsberg H.(1967). *Naychnoe upravlenie zapasami* [Scientific inventory management]. Translation from english. Moscow. Publishing House Nauka [in English].
2. Emerson R.M. Power – dependence Relations / R.M. Emerson // American Sociological Review. – 1962. – Vol. 27. – p. 31-41.

3. Lambert D.M. Building Successful Logistics Partnerships / D.M. Lambert, M.A. Emmelhainz, I. T. Gardner // Journal of Business Logistics. – 1990. – Vol. – 20, № 1. – P. 165–182.

4. Vorkut T.A., Bilonoh O.E., Dmytrychenko A.M., Tretynychenko Y.O. (2017). *Upravlinnia lanzygamu postachan: logistichniy aspekt* [Supply chain management : logistic aspect]. Kyiv. Natsionalniy transportniy universitet [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Управління поставаннями швидкопсувних продуктів в системах ланцюгів поставань / Т.А. Воркут, О.Ю. Сопощко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

В статті розглянуто умови реалізації системного підходу до формування раціональної величини замовлення на поставання продуктів, які мають обмежено малий термін придатності до реалізації в системах ланцюгів поставань.

Об'єкт дослідження – процеси поставань швидкопсувних продуктів.

Мета роботи є запропонувати, в умовах впровадження функцій і принципів концепції управління ланцюгами поставань, в межах реалізації загальносистемного підходу, методичні підходи до формування раціональної величини замовлення на поставки продуктів, які мають обмежено малий термін придатності до реалізації, з урахуванням випадкового характеру попиту на дані продукти.

Методи дослідження – системний аналіз, теорія ймовірностей та математична статистика.

Результати статті можуть бути використані як підприємствами виробниками, так і підприємствами роздрібною торгівлі при формуванні раціональної величини замовлення на поставку швидкопсувних продуктів.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – формування механізму раціонального розподілу системного прибутку і ризику між учасниками ланцюгів поставань, в яких впроваджується відповідна концепція управління ланцюгами поставань, як приводять швидкопсувні продукти на ринок.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: «ШВИДКОПСУВНІ ПРОДУКТИ», «КОНЦЕПЦІЯ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАНЬ», «РАЦІОНАЛЬНА ВЕЛИЧИНА ЗАМОВЛЕННЯ», «ЙМОВІРІСНО-СТАТИСТИЧНА МОДЕЛЬ УПРАВЛІННЯ ПОСТАЧАННЯМИ».

ABSTRACT

Vorkut T.A., Sopotsko O.Y. Supply management of perishable products in systems of supply chains. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article describes process the conditions for the implementation of the system approach to the formation of the rational size of the order for the supply of products that have a limited short shelf life in systems of supply chain.

Object of study – processes of the supply of perishable products.

Purpose of study is to offer, in the context of the introduction of the functions and principles of the concept of supply chain management, within the framework of the implementation of the system-wide approach, methodological approaches to the formation of the rational size of the order for the supply of products with a limited short shelf life, taking into account the random nature of the demand for these products.

Methods of study – system analysis, probability theory, mathematical statistics.

The results of the article can be used both by manufacturers and retailers in the formation of a rational order for the supply of perishable products.

Foreseeable assumptions about the development of the research object are the formation of a mechanism for rational distribution of systemic profit and risk among the participants of the supply chain.

KEY WORDS: «PERISHABLE PRODUCTS (FOOD)», «CONCEPTION OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT», «RATIONAL VALUE OF THE ORDER», «PROBABILITY STATISTICAL MODEL OF SUPPLY CHAIN».

РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Управление поставками скоропортящихся продуктов в системах цепей поставок / Т.А. Воркут, О.Ю. Сопощко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

В статье рассмотрены условия реализации системного подхода к формированию рациональной величины заказа на поставку продуктов, которые имеют ограниченно малый срок годности к реализации в системах цепей поставок.

Объект исследования – процессы поставок скоропортящихся продуктов.

Цель работы является предложить, в условиях внедрения функций и принципов концепции управления цепями поставок, в рамках реализации общесистемного подхода, методические подходы к формированию рациональной величины заказа на поставку продуктов, которые имеют ограниченно малый срок годности к реализации, с учетом случайного характера спроса на данные продукты.

Методы исследования – системный анализ, теория вероятности и математические методы.

Результаты статьи могут быть использованы как предприятиями производителями, так и предприятиями розничной торговли при формировании рациональной величины заказа на поставку скоропортящихся продуктов.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – формирование механизма рационального распределения системной прибыли и риска между участниками цепей поставок, в которых внедряется соответствующая концепция управления цепями поставок, которые приводят скоропортящиеся продукты на рынок.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: «СКОРОПОРТЯЩИЕСЯ ПРОДУКТЫ», «КОНЦЕПЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК», «РАЦИОНАЛЬНАЯ ВЕЛИЧИНА ЗАКАЗА», «ВЕРОЯТНОСТНО-СТАТИСТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ПОСТАВКАМИ».

АВТОРИ:

Воркут Тетяна Анатоліївна, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 433а, orcid.org/0000-0003-0354-476X.

Сопощко Ольга Юріївна, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-7028-6628

AUTHOR:

Vorkut Tetiana A., Doctor of Technical Science, Professor, National Transport University, Head of Transport Law and Logistics Department, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelyanovicha-Pavlenka street. 1, of. 433a, orcid.org/0000-0003-0354-476X.

Sopotsko Olga Y., National Transport University, assistant lecturer of Transport Law and Logistics Department, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelyanovicha-Pavlenka street. 1, of. 439, orcid.org/0000-0002-7028-6628.

АВТОРЫ:

Воркут Татьяна Анатольевна, доктор технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 433а, orcid.org/0000-0003-0354-476X.

Сопощко Ольга Юрьевна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-7028-6628.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Яновська В.П., доктор економічних наук, доцент, професор, в.о. завідувача кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури і технологій, Київ, Україна.

Гурнак В.М., доктор економічних наук, професор кафедри транспортного права і логістики Національного транспортного університету.

REVIEWER:

Yanovska V.P., Dr., Docent, State University of Infrastructure and Technology, Professor, a.i. Head of Economy, Marketing and Business Administration Department, Kyiv, Ukraine.

Hurnak V.M. Dr., Professor, National Transport University, Professor of Transport Law and Logistics Department, Kyiv, Ukraine.

УДК 001.89
UDC 001.89

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ НАУКОВИМИ ДОСЛІДЖЕННЯМИ В НАЦІОНАЛЬНОМУ ТРАНСПОРТНОМУ УНІВЕРСИТЕТІ

Дмитриченко М.Ф., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, dmitrichenko@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4223-1838

Гутаревич Ю.Ф., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, yugutarevich@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4939-4384

Рутковська І.А., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, ria_ntu@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7832-4222

DIRECTIONS FOR IMPROVEMENT OF SCIENTIFIC RESEARCH MANAGEMENT SYSTEM AT THE NATIONAL TRANSPORT UNIVERSITY

Dmytrychenko M., Doctor of Technical Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, dmitrichenko@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4223-1838

Gutarevych Y., Doctor of Technical Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, yugutarevich@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4939-4384

Rutkovska I., Candidate of Science (Engineering), National Transport University, Kyiv, Ukraine, ria_ntu@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7832-4222

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАУЧНЫМИ ИССЛЕДОВАНИЯМИ В НАЦИОНАЛЬНОМ ТРАНСПОРТНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ

Дмитриченко Н.Ф., доктор технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, dmitrichenko@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4223-1838

Гутаревич Ю.Ф., доктор технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, yugutarevich@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4939-4384

Рутковская И.А., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, ria_ntu@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7832-4222

За результатами конкурсу спільних українсько-німецьких науково-дослідних проєктів, оголошеного Міністерством освіти і науки України та Федеральним міністерством освіти та досліджень Німеччини в період з 15 квітня 2016 року по 03 червня 2016 року Національному транспортному університету (Україна) та Університету м. Падерборн (Німеччина) Міністерством освіти і науки України було затверджено фінансування проєкту «Розробка та поширення концепції Сприяння інтеграції науки, освіти та інновацій в Національному транспортному університеті м. Київ» («Development and Dissemination of a Concept Fostering the Integration of Research, Education and Innovation at the National Transport University, Kiev (CIREI)»).

Загальною метою проєкту є створення в Національному транспортному університеті (НТУ) організаційних, інформаційних, технологічних, методичних та адміністративних передумов для більш ефективного використання його наукового потенціалу.

Проєкт виконується в 2017-2018 роках.

Для досягнення поставленої мети: проведено аналіз існуючої системи координації науково-дослідницької, інноваційної діяльності та трансферу технологій в НТУ [1, 2] та відповідних структур університету м. Падерборн (Німеччина) [3]; обґрунтовано доцільність змін в структурі Національного транспортного університету та розроблено схему взаємозв'язку між окремими запропонованими концептуальними структурами, внутрішньовузівськими підрозділами та зовнішніми організаціями.

Схема запропонованої системи управління науковими дослідженнями в НТУ показана на рис.1.

Проведений аналіз довів доцільність створення в структурі НТУ наступних структурних підрозділів: Дослідницької ради, Центру підтримки досліджень та Центру з питань трансферу технологій.

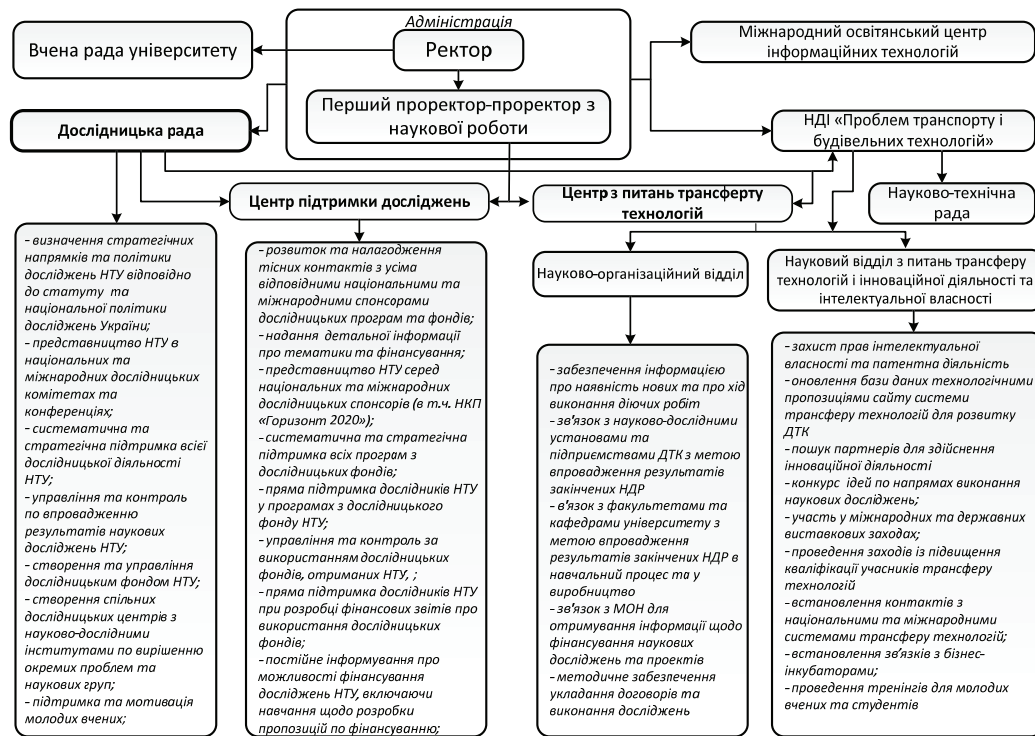


Рисунок 1 - Схема запропонованої системи управління науковими дослідженнями в НТУ

Figure 1 – The scheme of scientific research management at the NTU which was proposed

Дослідницька рада працює на громадських засадах, призначається наказом ректора університету. В склад ради входять проректор з наукової роботи, завідувачі профільних кафедр, представники всіх факультетів (заступники деканів з наукової роботи) представник студентів, представник центру підтримки досліджень, представник центру трансферу технологій.

Для ефективної роботи дослідницька рада створює дослідницький фонд і управляє його використанням. Очолює дослідницьку раду один з провідних вчених університету, якого обирають члени ради. Обирають дослідницьку раду на термін три роки.

Функції дослідницької ради:

- представництво НТУ в національних та міжнародних дослідницьких комітетах та конференціях;
- визначення стратегічних напрямків та політики досліджень НТУ;
- систематична та стратегічна підтримка всієї дослідницької діяльності НТУ;
- управління та контроль по впровадженню результатів наукових досліджень НТУ;
- створення та управління дослідницьким фондом НТУ;
- створення спільних дослідницьких центрів з науково-дослідними інститутами по вирішенню окремих проблем та наукових груп;
- підтримка та мотивація молодих вчених.

Схема взаємозв'язку між дослідницькою радою, запропонованими в процесі виконання проекту концептуальними структурами та внутрішніми вузівськими структурами показана на рис. 2.

Центр підтримки досліджень має виступати в ролі відділу підтримки всіх дослідників університету та належати до адміністрації університету.

У відповідності до схеми (рис. 3) цей підрозділ (керівник), підпорядкований Дослідницькій раді (щодо своїх професійних завдань) та проректору-проректору з наукової роботи (щодо дисциплінарних питань).

Підрозділ координує та підтримує зусилля дослідників НТУ, щодо можливості отримання фінансування з різних дослідницьких фондів, надає консультації на різних стадіях виконання дослідження, від пошуку фонду та подачі заявки, питань розробки проекту бюджету та дотримання правил його застосування, до впровадження та підготовки заключного звіту.

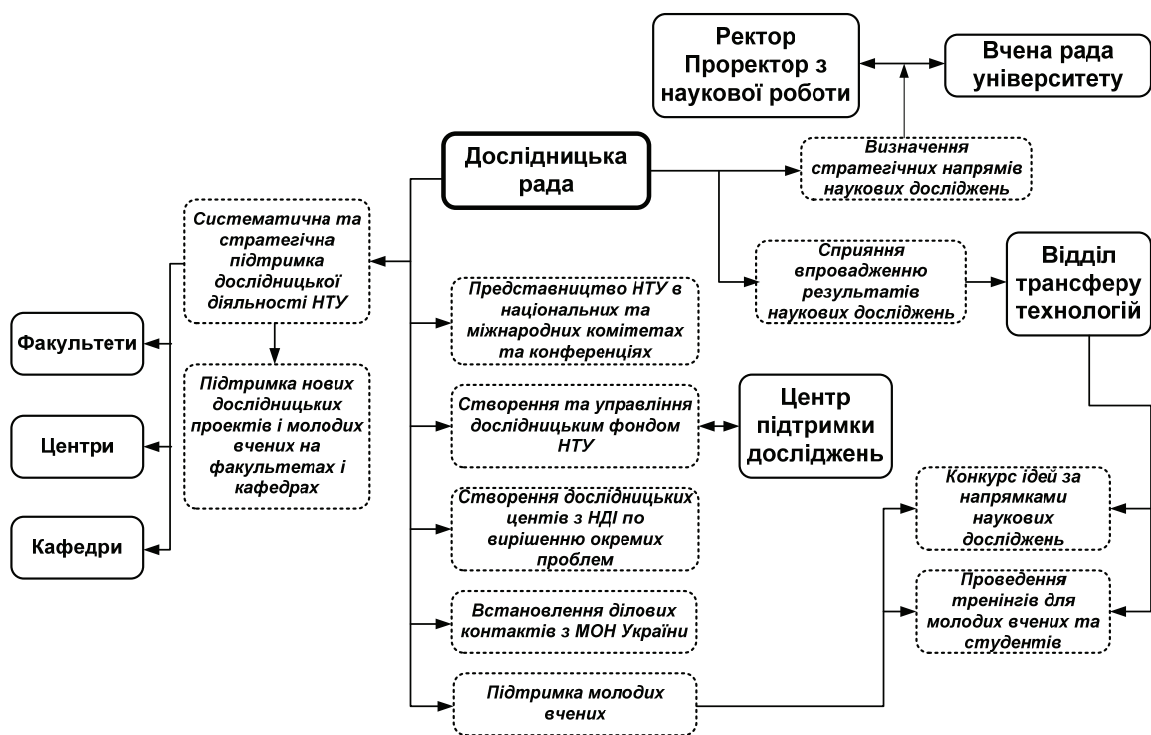


Рисунок 2 - Схема взаємозв'язку між дослідницькою радою та підрозділами НТУ
Figure 2 – The scheme of interrelationships between research council and departments of the NTU

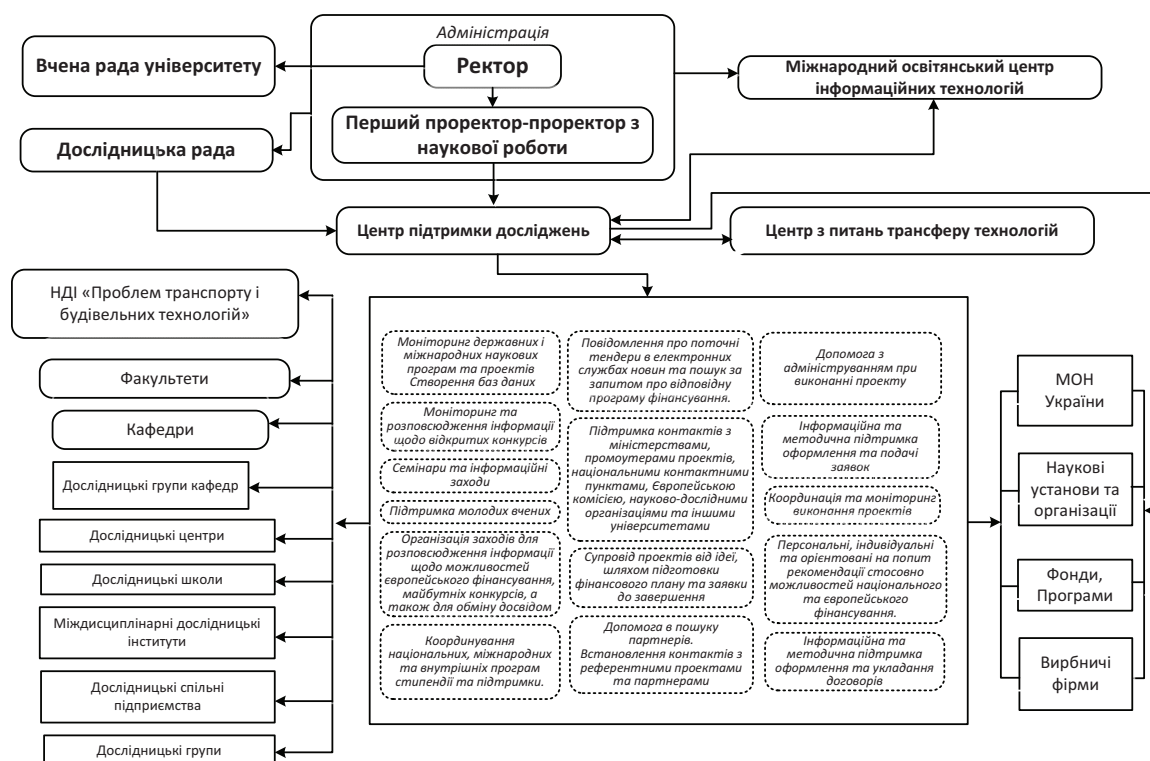


Рисунок 3 - Схема взаємозв'язків та функцій Центру підтримки досліджень
Figure 3 – The scheme of interrelationships and functions of the Research Support Center

В своїй діяльності Центр співпрацює з факультетами, кафедрами, різними дослідницькими формуваннями, що можуть бути створені в структурі НТУ (науково-дослідні інститути, дослідницькі групи, міждисциплінарні наукові інститути, тощо) та відділом трансферу технологій на

університетському рівні; науковими організаціями і установами різного підпорядкування з метою виконання спільних наукових досліджень та отримання фінансування на субпідрядних умовах (на галузевому та міжгалузевому рівнях), з Міністерством освіти і науки України (на національному рівні); з різними науковими фондами та організаціями (державними, неурядовими, міжнародними та іноземними), що займаються фінансуванням та підтримкою наукових досліджень та роботи молодих вчених.

Основні цілі діяльності центру:

- збільшення отримання дослідницьких фондів в НТУ;
- підтримка впровадження дослідницьких фондів в НТУ;
- мотивація дослідників НТУ щодо посилення зусиль для залучення коштів на дослідження.

Детальні цілі, включаючи взаємодію партнерів:

- розвиток та налагодження тісних контактів з усіма відповідними національними та міжнародними спонсорами дослідницьких програм та фондів;
- надання детальної інформації про тематику та фінансування;
- представництво НТУ серед національних та міжнародних дослідницьких спонсорів (в т.ч. НКП «Горизонт 2020»);

- систематична та стратегічна підтримка всіх програм з дослідницьких фондів;
- пряма підтримка дослідників НТУ у програмах з дослідницького фонду НТУ;
- управління та контроль за використанням дослідницьких фондів, отриманих НТУ ;
- пряма підтримка дослідників НТУ при розробці фінансових звітів про використання дослідницьких фондів;
- постійне інформування про можливості фінансування досліджень НТУ, включаючи навчання щодо розробки пропозицій по фінансуванню.

Детальні функції Центру:

- підтримка контактів з міністерствами, представниками програм та проектів, національними контактними пунктами, Європейською комісією, науково-дослідними організаціями та іншими університетами;
- моніторинг національних і міжнародних наукових програм та проектів;
- створення та постійне оновлення баз даних фондів, програм та проектів, що фінансують наукові дослідження на різних рівнях (університетському, галузевому, національному та міжнародному);
- повідомлення про поточні тендери в електронних службах новин університету та пошук за запитом про відповідну програму фінансування;
- допомога в пошуку партнерів.
- встановлення контактів з референтними проектами та партнерами
- моніторинг та розповсюдження інформації через мережу університету щодо відкритих конкурсів;
- участь, організація та проведення семінарів та інформаційних заходів, щодо отримання фінансування на наукові дослідження;
- інформування через веб-сайт університету про поточні наукові проекти та дослідження, які виконують науковці університету;
- всебічна підтримка молодих вчених через: організацію заходів для розповсюдження інформації щодо можливостей європейського фінансування, майбутніх конкурсів, а також для обміну досвідом; цілеспрямовані консультації щодо національних, міжнародних та внутрішніх програм стипендії та підтримки;
- супровід проектів від ідеї до завершення через: консультації з підготовки заявки та фінансового плану; інформаційну та методичну підтримку оформлення та укладання договорів та подачі заявок; координацію та моніторинг виконання проектів;
- допомога з адмініструванням при виконанні проекту;
- персональні, індивідуальні та орієнтовані на попит рекомендації стосовно можливостей національного та європейського фінансування;
- роз'яснення юридичних питань у сфері двосторонніх акцій, передачі технологій та патентів;
- юридичний супровід та консультації.

Виходячи з результатів проведеного аналізу структур різних університетів та задач з питань трансферу технологій, інноваційної діяльності та захисту прав науковців університету запропоновано створити в Національному транспортному університеті центр з питань трансферу технологій як окрему структуру (рис.4).

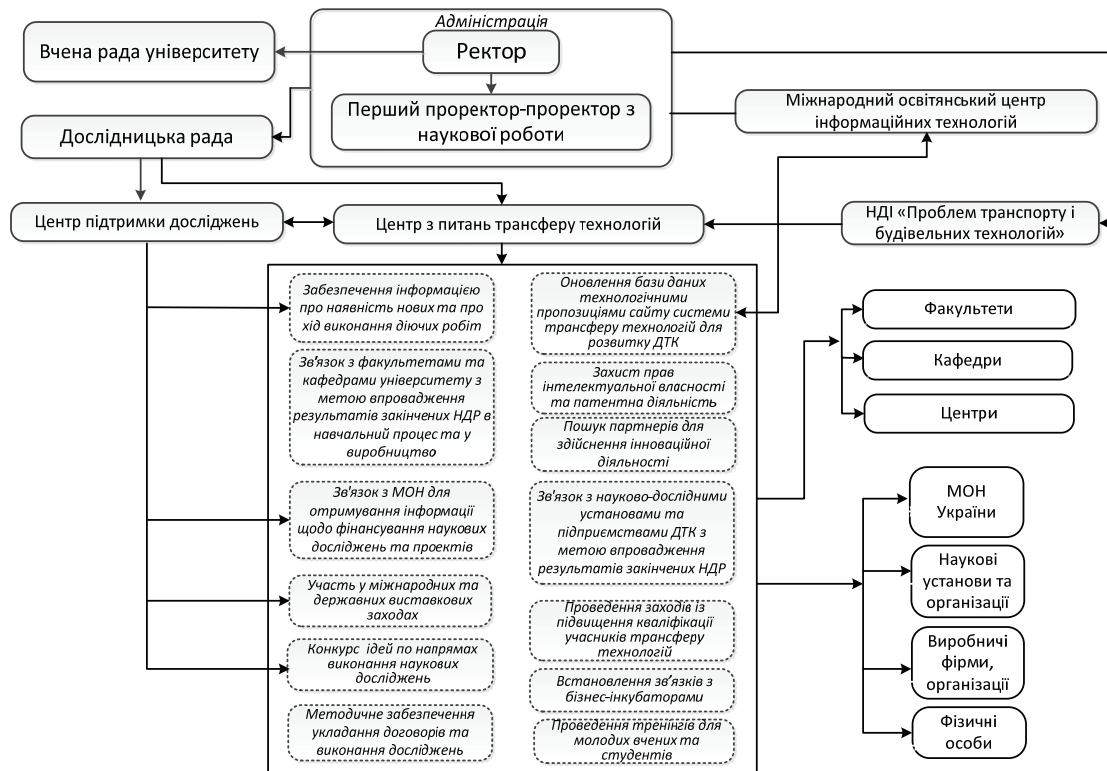


Рисунок 4- Схема внутрішніх та зовнішніх взаємозв'язків центру з питань трансферу технологій
Figure 4 - The scheme of internal and external interrelationships of the technology transfer center

В функції цього центру додатково включені:

- проведення конкурсів ідей по напрямках виконання наукових досліджень;
- участь у міжнародних та державних виставкових заходах;
- проведення заходів із підвищення кваліфікації учасників трансферу технологій;
- встановлення контактів з національними та міжнародними системами трансферу технологій;
- встановлення зв'язків з бізнес-інкубаторами;
- проведення тренінгів для молодих вчених та студентів.

Центр з питань трансферу технологій в своєму складі включає науковий відділ з питань трансферу технологій, інноваційної діяльності та інтелектуальної власності та науково-організаційний відділ.

Центр з питань трансферу технологій взаємодіє з науково-дослідним інститутом «Проблем транспорту і будівельних технологій».

Крім названих функцій відділи центру здійснюють:

- обмін технологіями та розробками між науковими секторами і промисловістю;
- пошук партнерів та інвесторів для кооперації в розробці і впровадженні високотехнологічного наукового продукту як в Україні, так і за її межами;
- співробітництво з міжнародними мережами трансферу технологій;
- участь у межах своєї компетенції в реалізації державної політики у сфері трансферу технологій, інноваційної діяльності, охорони прав інтелектуальної власності;
- проведення та організація досліджень з метою виявлення об'єктів права інтелектуальної власності, що створюються в результаті наукової та науково-технічної діяльності університету;
- виявлення (ідентифікація) конкурентоспроможної науково-технічної продукції університету для подальшої комерціалізації;
- визначення технологій та їх складових за результатами ідентифікації конкурентоспроможних наукових і науково-технічних розробок університету;
- методичне забезпечення, охорона прав на винаходи, корисні моделі, комп'ютерні програми, бази даних та інші об'єкти інтелектуальної власності (ОІВ), що створюються в університеті;
- проведення та організація маркетингових, патентно-кон'юнктурних досліджень;

- здійснення заходів з використання результатів науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт (НДККР), об'єктів права інтелектуальної власності наукоємної продукції університету, підтримка ліцензійної діяльності університету. З усіх питань відділи центру з трансферу технологій взаємодіють з факультетами, кафедрами та центрами, а також з міжнародним освітянським центром інформаційних технологій. Відділи центру здійснюють зовнішні зв'язки з Міністерством освіти і науки України з питань звітності, представлення інформації, консультацій тощо, а з питань трансферу технологій, процесів навчання, різного роду інновацій з науковими організаціями та установами, виробничими фірмами та організаціями, фізичними особами.

Із значної кількості функцій, центр з питань трансферу технологій взаємодіє з центром підтримки досліджень.

Відділ з питань трансферу технологій, інноваційної діяльності та інтелектуальної власності забезпечує відповідно до своєї компетенції формування баз даних про технології, майнові права, зокрема про майнові права інтелектуальної власності і здійснює взаємодію з міжнародним освітянським центром інформаційних технологій, розташовуючи їх на сайті Системи трансферу технологій.

Центр з питань трансферу технологій взаємодіє з дослідницькою радою з визначення стратегічних напрямків та політики досліджень НТУ, представництва НТУ в національних та міжнародних дослідницьких комітетах та конференціях, систематичної та стратегічної підтримки всієї дослідницької діяльності НТУ, управління та контролю по впровадженню результатів наукових досліджень НТУ, створення спільних дослідницьких центрів з науково-дослідними інститутами по вирішенню окремих проблем та наукових груп, підтримки та мотивації молодих вчених.

Висновки: Можна очікувати, що впровадження нових структурних підрозділів та уточнення функцій існуючих сприятиме більш ефективному використанню наукового потенціалу НТУ.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. М.Ф.Дмитриченко. Про стан та перспективи наукових досліджень в Національному транспортному університеті. М.Ф.Дмитриченко, М.М.Дмитрієв, Ю.Ф.Гутаревич, А.О.Корпач, А.Ю.Шпиг. вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки»: - К.: НТУ, 2017 – Випуск 3(39). –С. 3-11.
2. М.Ф.Дмитриченко. Стан та перспективи наукових досліджень в Національному транспортному університеті. М.Ф.Дмитриченко, М.М.Дмитрієв, Ю.Ф.Гутаревич, А.О.Корпач, С.В.Карев, І.А.Рутковська. Новітні шляхи створення, експлуатації, ремонту і сервісу автомобілів. Зб. наук. Праць. – Миколаїв: МТУ «Миколаївська політехніка», 2017. –С.20-22.
3. М.Ф.Дмитриченко. Напрями подальшого підвищення ефективності наукових досліджень в Національному транспортному університеті. М.Ф.Дмитриченко, М.М.Дмитрієв, Ю.Ф.Гутаревич, А.О.Корпач та ін. – с. 42-50. Сучасні технології в машинобудуванні на транспорті. Науковий журнал. –Луцьк: Луцький НТУ, 2017. -№2(9.-177 с.).

REFERENCES

1. Dmytrychenko, M.F., Dmytriiev, M.M., Gutarevych, Y.F., Korpach, A.O. & Shpyg A.Y. (2017) Pro stan ta perspektyvy naukovykh doslidzhen v nacionalnomu transportnomu universyteti [State and perspectives of scientific research in the National Transport University] Visnyk nacionalnogo transportnogo universytetu seriya «Tehnichni nauky» - Visnyk National Transport University. Series "Technical sciences", 3(39), 3-11. [In Ukrainian]
2. Dmytrychenko, M.F., Dmytriiev, M.M., Gutarevych, Y.F., Korpach, A.O., Karev, S.V. & Rutkovska, I.A. (2017) Stan ta perspektyvy naukovykh doslidzhen v nacionalnomu transportnomu universyteti [The state and prospects of scientific research at the National Transport University] Novitni shlyahy stvorennia, ekspluatsiyi, remontu i servisu avtomobiliv. Zb. nauk. prats. – New ways of creation, operation, repair and service of automobiles. Collection of scientific works, 20-22. [In Ukrainian]
3. Dmytrychenko, M.F., Dmytriiev, M.M., Gutarevych, Y.F., Korpach, A.O. & et. al. (2017) Napryamy podalshogo pidvyshchennia efektyvnosti naukovykh doslidzhen v nacionalnomu transportnomu universyteti [Direction of further increasing the scientific research efficiency at the National transport university] Suchasni tekhnologiyi v mashynobuduvanni na transporti –Advances at Mecanical engineering and Transport, 2, 42-50. [In Ukrainian]

РЕФЕРАТ

Дмитриченко М.Ф. Напрями удосконалення системи управління науковими дослідженнями в національному транспортному університеті / М.Ф. Дмитриченко, Ю.Ф. Гутаревич, І.А. Рутковська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

За результатами аналізу існуючої системи координації науково-дослідницької, інноваційної діяльності та трансферу технологій в НТУ та відповідних структурах університету м. Падерборн (Німеччина) та обґрунтування доцільності змін в структурі Національного транспортного університету в ході виконання проекту «Розробка та поширення концепції Сприяння інтеграції науки, освіти та інновацій в Національному транспортному університеті м. Київ» («Development and Dissemination of a Concept Fostering the Integration of Research, Education and Innovation at the National Transport University, Kiev (CIREI)») Національним транспортним університетом (Україна) та Університетом м. Падерборн (Німеччина) запропоновано створення в структурі НТУ наступних структурних підрозділів: Дослідницької ради, Центру підтримки досліджень та Центру з питань трансферу технологій.

Дослідницька рада працює на громадських засадах, призначається наказом ректора університету. В склад ради входять проректор з наукової роботи, завідувачі профільних кафедр, представники всіх факультетів, представник студентів, представник центру підтримки досліджень, представник центру трансферу технологій.

Для ефективної роботи дослідницька рада створює дослідницький фонд і управляє його використанням. Очолює дослідницьку раду один з провідних вчених університету, якого обирають члени ради. Обирають дослідницьку раду на термін три роки.

Центр підтримки досліджень має виступати в ролі відділу підтримки всіх дослідників університету та належати до адміністрації університету.

Даний підрозділ, підпорядкований Дослідницькій раді (щодо своїх професійних завдань) та проректору-проректору з наукової роботи (щодо дисциплінарних питань).

Функціями центру з питань трансферу технологій є проведення конкурсів ідей по напрямках виконання наукових досліджень, участь у міжнародних та державних виставкових заходах, проведення заходів із підвищення кваліфікації учасників трансферу технологій, встановлення контактів з національними та міжнародними системами трансферу технологій, встановлення зв'язків з бізнес-інкубаторами, проведення тренінгів для молодих вчених та студентів.

Можна очікувати, що впровадження нових структурних підрозділів та уточнення функцій існуючих сприятиме більш ефективному використанню наукового потенціалу НТУ.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНЦЕПЦІЯ, ІНТЕГРАЦІЯ НАУКИ, ДОСЛІДНИЦЬКА РАДА, ПІДТРИМКА ДОСЛІДЖЕНЬ, ТРАНСФЕР ТЕХНОЛОГІЙ

ABSTRACT

Dmytrychenko M.F., Gutarevich Yu.F., Rutkovska I.A. Directions for improvement of scientific research management system at the national transport university. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

According to the results of the analysis of the existing system of research coordination, innovation and technology transfer in the NTU and relevant structures of the University of Paderborn (Germany) and justification of the feasibility of changes in the structure of the National Transport University during the implementation of the project "Development and Dissemination of a Concept of Fostering the Integration of Research, Education and Innovation at the National Transport University, Kiev (CIREI)" it was proposed by the Transport University (Ukraine) and the University of Paderborn (Germany) to create the following structural divisions within the structure of NTU: the Research Council, the Center for Research Support and the Center for Technology Transfer.

The research council works on a voluntary basis, is appointed by the order of the university rector. The council consists of the vice-rector for scientific work, the heads of profile departments, representatives of all faculties, a representative of students, a representative of the center for research support, a representative center for technology transfer.

For effective work, the research council creates a research fund and manages its use. The research council is headed by one of the leading university scientists elected by members of the council. They elect a research council for a term of three years.

The research support center should act as a support unit for all university researchers and belong to the university administration.

This subdivision is subordinated to the Research Council (in relation to its professional tasks) and vice-rector for scientific work (on disciplinary matters).

The functions of the Center for technology transfer are conducting ideas competitions in the areas of scientific research, participation in international and state exhibition events, carrying out activities for the enhancement of the participant skills in technology transfer, establishing contacts with national and international technology transfer systems, establishing business- incubators, training for young scientists and students.

It can be expected that the introduction of new structural subdivisions and clarification of existing functions will contribute to the more effective use of the scientific potential of NTU.

KEY WORDS: CONCEPT, SCIENCE INTEGRATION, RESEARCH COUNCIL, RESEARCH SUPPORT, TRANSFER TECHNOLOGIES

РЕФЕРАТ

Дмитриченко Н.Ф. Направления совершенствования системы управления научными исследованиями в Национальном транспортном университете / Н.Ф. Дмитриченко, Ю.Ф. Гутаревич, И.А. Рутковская // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

По результатам анализа существующей системы координации научно-исследовательской, инновационной деятельности и трансфера технологий в НТУ и соответствующих структурах университета г.Падерборн (Германия) и обоснования целесообразности изменений в структуре Национального транспортного университета в ходе выполнения проекта «Разработка и распространение концепции Содействие интеграции науки, образования и инноваций в Национальном транспортном университете г. Киев» (« Development and Dissemination of a Concept Fostering the Integration of Research, Education and Innovation at the National Transport University, Kiev (CIREI ») Национальным транспортным университетом (Украина) и Университетом г. Падерборн (Германия) предложено создание в структуре НТУ следующих структурных подразделений: Исследовательского совета, Центра поддержки исследований и Центра по вопросам трансфера технологий.

Исследовательский совет работает на общественных началах, назначается приказом ректора университета. В состав совета входят проректор по научной работе, заведующие профильных кафедр, представители всех факультетов, представитель студентов, представитель центра поддержки исследований, представитель центра трансфера технологий.

Для эффективной работы исследовательский совет создает исследовательский фонд и управляет его использованием. Возглавляет исследовательскую совет один из ведущих ученых университета, которого выбирают члены совета. Выбирают исследовательскую совет на срок три года.

Центр поддержки исследований должен выступать в роли отдела поддержки всех исследователей университета и принадлежать к администрации университета.

Данное подразделение, подчиненное Исследовательской совете (относительно своих профессиональных задач) и проректору-проректору по научной работе (по дисциплинарным вопросам).

Функциями центра по вопросам трансфера технологий является проведение конкурсов идей по направлениям выполнения научных исследований, участие в международных и государственных выставочных мероприятиях, проведение мероприятий по повышению квалификации участников трансфера технологий, установления контактов с национальными и международными системами трансфера технологий, установления связей с бизнес инкубаторами, проведение тренингов для молодых ученых и студентов.

Можно ожидать, что внедрение новых структурных подразделений и уточнение функций существующих способствует более эффективному использованию научного потенциала НТУ.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КОНЦЕПЦИЯ, ИНТЕГРАЦИЯ НАУКИ, ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ СОВЕТ, ПОДДЕРЖКА ИССЛЕДОВАНИЙ, ТРАНСФЕР ТЕХНОЛОГИЙ

АВТОРИ:

Дмитриченко Микола Федорович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, ректор, e-mail: dmitrichenko@ntu.edu.ua, тел. +380442808203, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко, 1, к. 318.

Гутаревич Юрій Феодосійович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри "Двигуни і теплотехніка", e-mail: yugutarevich@gmail.com, тел. +380442804716, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к. 302а.

Рутковська Інесса Анатоліївна, кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри аеропортів, завідувача аспірантурою та докторантурою НТУ, e-mail: ria_ntu@ukr.net, тел. +380442800813, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, кім. 324.

AUTHORS:

Dmytrychenko Mykola, Doctor of Technical Sciences, National Transport University, Rector, e-mail: dmitrichenko@ntu.edu.ua, tel. +380442808203, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenko str. 1, of. 318.

Gutarevich Y.F., Doctor of Technical Sciences, professor, National Transport University, head of the department "Engines and Heating Engineering ", e-mail: yugutarevich@gmail.com, tel. +380442804716, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenko str. 1, k.302a.

Rutkovska I.A., Candidate of Science (Engineering), professor, National Transport University, professor of "Airports", e-mail: ria_ntu@ukr.net, tel. +380442800813, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 324.

АВТОРЫ:

Дмитриченко Николай Федорович, доктор технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, ректор, e-mail: dmitrichenko@ntu.edu.ua, тел. +380442808203, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, к. 318.

Гутаревич Юрий Федосеевич, доктор технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой "Двигатели и теплотехника", e-mail: yugutarevich@gmail.com, тел. +380442804716, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к. 302а.

Рутковская Инесса Анатольевна, кандидат технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры аэропортов, заведующая аспирантурой и докторантуры НТУ, e-mail: ria_ntu@ukr.net, тел. +380442800813, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, ком. 324.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Дмитрієв М.М., доктор технічних наук, професор, проректор з наукової роботи, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

Скрипець А.В., кандидат технічних наук, професор, завідувач кафедри авіоніки, Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

REVIEWER:

Dmitriev M.M., Doctor of Technical Sciences, Professor, Vice-Rector for Scientific Work, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Skrpets A.V., Ph.D., Professor, Head of the Department of Avionics, National Aviation University, Kyiv, Ukraine

УДК 338.24.01
UDC338.24.01

ВПЛИВ ІНВЕСТИЦІЙ НА РОЗВИТОК ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Іванчук С.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, Lana-50@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7280-2344

Компанець К.А., кандидат економічних наук, Київський національний торговельно-економічний університет, м. Київ, Україна., ket13@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7189-2355

INFLUENCE OF INVESTMENT FOR DEVELOPMENT OF TOURIST DEPARTMENT OF UKRAINE

Ivanchuk S.I., Ph.D. in Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Lana-50@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7280-2344

Kompanets K.A., Ph.D. in Economics, Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine, orcid.org/0000-0002-7189-2355

ВЛИЯНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ НА РАЗВИТИЕ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Іванчук С.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, г. Київ, Україна, Lana-50@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7280-2344

Компанець Е.А., кандидат економічних наук, Київський національний торгово-економічний університет, г. Київ, Україна, ket13@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7189-2355

Постановка проблеми.

Науково обґрунтовано, що інвестиційна політика держави відіграє вирішальну роль у забезпеченні стабільності та сталого розвитку економіки будь-якої країни. Вона визначає пріоритетність, напрями, джерела та структуру інвестицій, створює умови для реалізації загальнодержавних, регіональних і місцевих економічних, соціальних та технічних проєктів, формує сприятливий інвестиційний клімат для ефективного залучення як внутрішніх, так і іноземних інвестицій, адже інвестиції в основний капітал – це базовий показник розвитку економіки країни.

Туризм також здійснює суттєвий вплив на економіку і розвиток будь-якої держави, сприяє надходженню валюти в країну, створенню нових робочих місць, поліпшенню інфраструктури тощо. Для отримання максимальної користі від туризму кожна країна розробляє свою туристичну політику, яка є одним з напрямів соціально-економічної політики держави.

На сучасному етапі свого розвитку людство розвивається стрімкими темпами, а отже й вимоги до задоволення потреб життєдіяльності людини також збільшуються. Це стосується в тому числі й сфери туризму. Обираючи країну відпочинку, люди прагнуть не лише споглядати пам'ятки архітектури, а й задовольнятися умови свого перебування в місцях відпочинку, забезпечення рівня безпеки, обслуговування тощо. З цією метою для туриста розбудовується туристична інфраструктура: створюються зручні умови перебування, продумуються маршрути, часом реставруються цілі міста тощо.

Оскільки розвиток туризму вимагає значних коштів, які, на жаль, не завжди закладені у бюджеті країни, то підприємці або ж державна структура, яка займається даним сектором економіки, шукають інвесторів.

В період складної соціально-політичної та економічної ситуації, яка нині склалася в нашій країні, інвестиції в туристичну галузь України нададуть можливість розвивати інфраструктуру, підвищувати кваліфікацію персоналу, розвивати нові напрями в туризмі та рекламувати туристичну сферу нашої держави за кордоном. Це важливо не лише з соціально-економічної точки зору, а й з геополітичної.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Теоретичні та методологічні аспекти туристичної діяльності в Україні досліджувалися в працях багатьох вітчизняних вчених, зокрема Г.В. Балабанова, Л.В.Воротиної, О.П. Корольчук, А.В. Кравцова, Р.Б. Кожухівська, Т.І. Ткаченко, Т.Г. Сокол, Л.М. Шульгіної О.А. Шекшуєв та інших.

Виклад основного матеріалу дослідження. За даними Всесвітньої туристичної організації розвиток туристичної індустрії (UNWTO) відбувається швидкими темпами. За її оцінками туризм посідає перше місце серед галузей світового господарського комплексу за обсягом експорту товарів і послуг. Виробляючи 9% глобального (загальносвітового, національного продукту), залучаючи 7% світових інвестицій, туризм нині є найпотужнішою сферою світової економіки. На частку туризму припадає 11% споживчих витрат, 5% податкових надходжень. За валютними надходженнями, що зростають щорічно на 10%, туризм випередив експорт нафтопродуктів, телекомунікаційного обладнання, автомобілебудування та всі інші види послуг [7].

Зростання рекреаційно-туристичних послуг посилюється інтенсивним розвитком суспільства та переходом туризму в ранг першочергових потреб людини. Це призвело до зростання кількості туристичних потоків. Запорукою створення якісних послуг у туристично-рекреаційній сфері є консолідація зусиль усіх суб'єктів туристичного ринку.

В Україні існують всі передумови для розвитку туристичної сфери: зручне географічне розташування, сприятливий клімат, різноманітний рельєф, унікальне поєднання природно-рекреаційних ресурсів, культурно-історичної спадщини, розгалуження санаторно-курортної бази – всі ці чинники зумовлюють конкурентні переваги України в пропозиції туристичного продукту.

Водночас, слід зазначити, що туристичний потенціал України на сьогодні розкрито не повною мірою. Про це свідчить 1,5- 2,5% частка туристичної галузі в структурі ВВП країни. Згідно з даними Всесвітньої ради з туризму та подорожей (WTTC) якщо в 2013 році кількість туристів в Україні складала 24,6 млн. осіб, а валютних надходжень від них – 5,85 млрд доларів, то в 2014 році – 13 млн. 166 тис. туристів і 2,73 млрд. дол. За даними 2015 року ця цифра становить близько 5 млн. осіб [16].

Основними чинниками, що перешкоджали і перешкоджають більш інтенсивному розвитку туристичного сектору в Україні, виступають переважно обставини управлінського, економічного, екологічного, соціального та культурного характеру.

Як вказувалося вище, незважаючи на існування потужного туристичного потенціалу в Україні, рівень внеску туристичної сфери у ВВП країни протягом останніх 10 років становив всього біля 2 % (рис1.).

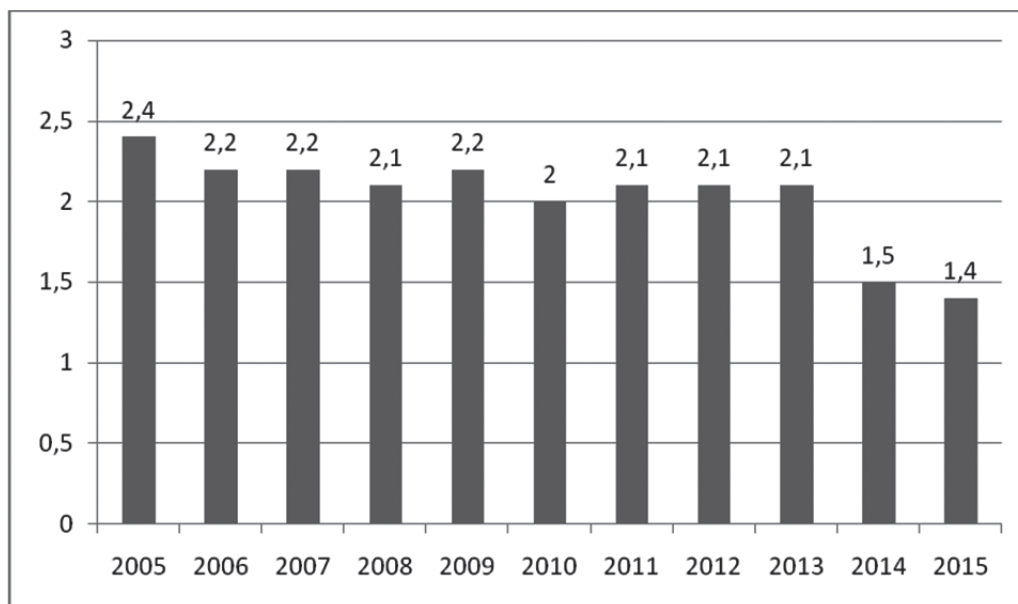


Рисунок 1 – Питома вага прямих надходжень від туристичної сфери у ВВП України за 2005-2015 рр., %

Figure 1 –Share of direct revenues from tourism market in GDP of Ukraine for 2005-2015, %

Джерело: розроблено автором за даними: [17].

Слід зазначити, що WTTC розглядає внесок туристичної сфери у ВВП країни як складну систему, до якої входять:

1. Прямі витрати туристів на здійснення подорожей, наприклад, поїздки, розміщення в готелі, розваги, відвідування пам'яток історії та культури, музеїв, харчування, тощо. Розглядаються витрати внутрішніх, в'їзних туристів, та витрати на подорожі на державному рівні відповідно до рекомендованої ООН методології туристичних рахунків.

2. Непрямі внески туристичної сфери в економіку країни включають інвестиції в туристичну галузь (будівництво туристичної інфраструктури, придбання транспорту та обладнання), державні витрати на туристичну сферу (маркетинг, забезпечення безпеки, адміністрування тощо), внутрішні закупівлі продуктів та послуг підприємствами туристичної сфери (закупівля продуктів харчування, послуги з прибирання, забезпечення IT-послуг тощо).

3. Індукований внесок у ВВП країни визначається як витрати тих, хто прямо чи опосередковано отримує дохід в туристичній сфері [15].

Протягом 2000-2015 рр. спостерігалось динамічне зростання туристичного потоку в Україні (рис.2). Зросла кількість громадян України, які виїжджали за кордон з 13,42 млн. осіб у 2000р. до 23,14 млн. осіб у 2015р. [12]. Також змінилася ситуація з іноземними туристами: в період Світової фінансової кризи (2008-2009 рр.) потік туристів зменшився на 4,66 млн. осіб, але в період Євро-2012 – збільшився на 6,1 млн. осіб і становив – 21,43 млн. осіб. У 2013 р. Україна прийняла 24,67 млн. осіб, а вже в 2015р. ця цифра зменшилась у двічі і становила – 12,42 млн. осіб.

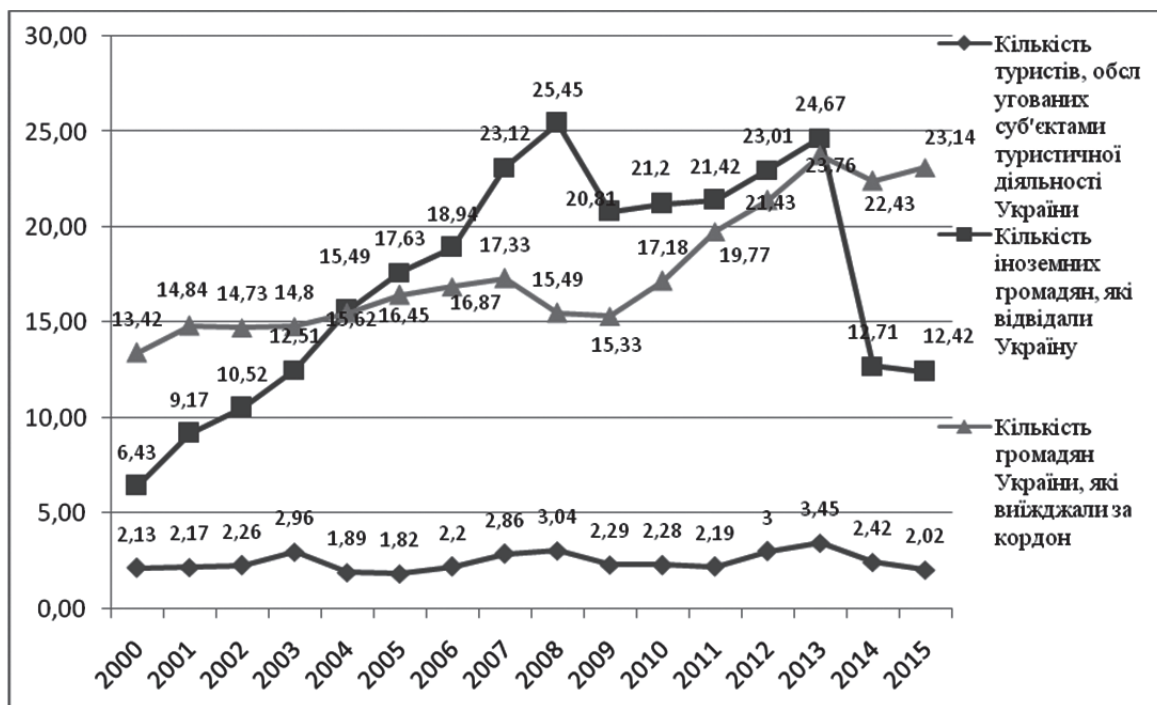


Рисунок 2 – Туристичні потоки за 2000-2015 рр. млн. осіб

Figure 1 –Tourist streams for 2000-2015 million people

Джерело: розроблено автором за даними: [12]

Причинами такого стрімкого падіння відвідування України іноземними туристами була передусім нестабільна соціально-економічна та політична ситуація в країні.

Основою українського ринку в'їзного туризму були туристи з країн-сусідів (у 2015 р. Вони склали 87% від усіх іноземних туристів). У тому ж 2015 р. туристів інших країн світу було лише 13%. Про цей факт свідчить структура в'їзних туристичних потоків в Україну (табл. 1). За 2015 р. Україну відвідало більше 12,4 млн. іноземних гостей, яких можна класифікувати як туристів, що на 283221 менше показників 2014 р.

Таблиця 1 – Структура в'їзного туризму в Україні у 2011-2015 рр.

Table 2 – The structure of inbound tourism in Ukraine in 2011-2015 pp.

Країна	Структура, %				
	2011	2012	2013	2014	2015
РФ	42,10	41,40	41,69	18,58	9,09
Молдова	19,0	21,07	21,96	34,36	35,35
Білорусь	12,3	13,44	13,5	12,53	15,21
Польща	8,0	6,10	5,10	8,84	9,3
Угорщина	4,0	3,23	3,13	6,87	8,6
Румунія	3,3	3,34	3,56	4,60	6,14
Словаччина	2,6	2,07	1,72	3,27	3,31
Інші країни	8,4	9,25	9,25	10,95	13,0
Всього	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Джерело: розроблено автором за даними: [12]

Однак, якщо проаналізувати структуру в'їзного туризму за метою відвідування, то дані демонструють наступне (табл. 2).

Таблиця 2 – Структура в'їзного туризму з певною метою відвідування у 2011-2015 рр.

Table 2 – The structure of inbound tourism with the purpose of visiting in 2011-2015

Мета	Кількість осіб					Частка, %				
	2011	2012	2013	2014	2015	2011	2012	2013	2014	2015
Службова, ділова, дипломатична	644992	350224	167416	49437	41169	3,01	1,52	0,68	0,38	0,33
Туризм	1225954	940052	488496	146804	137906	5,72	4,08	1,98	1,15	1,11
Приватна	19180171	16795240	18167742	9696854	11525239	89,56	72,98	73,64	76,28	92,73
Навчання	59169	23813	283	1109	101	0,28	0,10	0,00	0,01	0,00
Працевлаштування	16143	9102	330	786	1304	0,08	0,04	0,00	0,01	0,01
Імміграція (постійне місце проживання)	64796	40419	5088	2496	2314	0,30	0,18	0,02	0,02	0,01
Культурний та спортивний обмін, релігійна, інша	224071	4853973	5841872	2814021	720253	1,05	21,09	23,68	22,14	5,81
Усього	21415296	23012823	24671227	12711507	12428286	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Джерело: розроблено автором за даними: [12]

З таблиці 2 видно, що 92,73 % всіх прибулих туристів у 2015 р. відвідало Україну з приватною метою. Але лише 1,11% з цих туристів мали на меті саме туристичне спрямування відвідування нашої країни. Близько 0,33 % туристів прибуло в Україну з метою ведення бізнесу. Порівняно з 2014 р. ми бачимо, що за всіма «класичними» категоріями туристів 2015 р. виявився провальним. Така ситуація склалася враховуючи як складні політичні обставини в Україні, так і у зв'язку із необхідністю у здійсненні прогресивних організаційних та управлінських заходах, удосконаленні державної політики в туристичній сфері.

У 2013-2015 роках інвестиції в економіку України надходили із 133 країн світу. Але розподіл прямих іноземних інвестицій у туристичну галузь України здійснюється переважно країнами Європейського Союзу (табл.3).

Таблиця 3 – Прямі іноземні інвестиції (акціонерний капітал) з країн світу в економіці України за 2013-2015рр.

Table 3 – Direct for eigninvestments (share capital) from the countriesof the world in the economy of Ukraine for 2013-2015

Країна	Роки					
	2013		2014		2015	
	1	2	1	2	1	2
Кіпр	19035,9	935,6	13710,6	803,4	11744,9	648,3
Німеччина	6291,8	46,0	5720,5	47,4	5414,3	26,8
Нідерланди	5561,5	226,7	5111,5	151,9	5610,7	159,1
РФ	4287,4	29,4	2724,3	30,2	3392,1	17,7
Австрія	3257,5	101,3	2526,4	67,7	2402,4	45,6
Велика Британія	2714,1	161,5	2145,5	61,7	1852,5	68,3
Британські Віргінські Острови	2493,5	131,3	1997,7	91,4	1798,9	70,1
Франція	1825,8	16,7	1614,7	14,6	1528,1	13,0
Швейцарія	1325,4	38,8	1390,6	3,3	1364,2	45,7
Італія	1267,8	4,1	999,1	3,6	972,4	3,1

Джерело: розроблено автором за даними: [13]

Як бачимо, інвестиційна привабливість України з кожний роком зменшується (табл.3) А це означає, що і фінансування перспективної туристичної галузі скорочувалася. Серед основних причин, які впливали й нині суттєво впливають та створюють несприятливий інвестиційний клімат в Україні і, як наслідок, стримують економічний розвиток нашої держави є: нестабільність українського законодавства, нерозвиненість ринкової інфраструктури, податковий тиск, корупція в місцевих і центральних органах влади.

На сьогоднішній день державна підтримка туристичної галузі в Україні практично не передбачає цільових інвестицій на її розвиток (табл.4).

Таблиця 4 – Динаміка обсягів видатків державного бюджету України на туристичну сферу у 2011-2015 рр.

Table 4 – Dynamics of volumes of expenditures of the state budget of Ukraine for tourism in 2011-2015

Показники	Роки				
	2011	2012	2013	2014	2015
Видатки державного бюджету України на туристичну галузь, тис. грн	2 258,7	6 765,9	6370,9	3544,8	906,2
Керівництво та управління у сфері туризму та курортів	1 826,7	4328,8	4435,3	2948,2	906,2
Фінансова підтримка розвитку туризму, створення умов безпеки туристів, розбудови туристичної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів та магістралей	432,0	2437,1	1935,6	596,6	-
Прикладні наукові та науково-технічні розробки, виконання робіт за державними цільовими програмами і державним замовленням у сфері розвитку національної транспортної мережі та туризму	861,1	445,8	306,9	15,3	-

Джерело: [2-6]

Якщо проаналізувати дані 2011-2015 рр., то можна констатувати, що саме 2012 рік був найбільш сприятливим для фінансування туристичної галузі України: загальна сума видатків

становила 6765,9 тис.грн. (рис.4). А в наступних роках (2013-2015рр.) видатки на туристичну галузь України вже зменшилися майже у 8 разів.

Така ж ситуація склалася і у фінансуванні профільного міністерства, в якому не приділяється належна увага розвитку прикладним науковим та науково-технічним розробкам, виконанню робіт за державними цільовими програмами і державним замовленням у сфері розвитку національної транспортної мережі та туризму. Не краща ситуація склалася і з фінансування та створенням умов безпеки туристів, розбудови туристичної інфраструктури, міжнародних транспортних коридорів та магістралей. У 2015р. коштів на покращення умов для залучення туристів також не було виділено, хоча ще в 2011-2014 рр. певне фінансування відбувалося. Щодо фінансування керівництва та управління у сфері туризму та курортів, то найбільше видатків з державного бюджету отримали у 2013р. – 4435,3 тис. грн, а в 2015р. – 906,2 тис. грн, що майже в 5 разів менше.

Висновки.

Отже, для подальшого покращення інвестиційного клімату України актуальним на сьогодні є питання удосконалення правової та організаційної бази для підвищення дієздатності механізмів забезпечення сприятливого інвестиційного клімату й формуванню основ конкурентоспроможності вітчизняної економіки.

Достатнє інвестування в туристичну галузь нашої країни дасть можливість розвивати туристичну інфраструктуру, удосконалювати рекламно-інформаційну діяльність, впроваджувати фестивальний туризм, дитячий і молодіжний туризм, сільський зелений туризм, а також забезпечувати відповідне кадрове науково-методичне забезпечення, міжнародне та міжрегіональне співробітництво, що, в кінцевому рахунку, сприятиме створенню нових робочих місць, оновленню інфраструктури, покращенню сервісу та наповненню державного бюджету України.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Звітність Міністерства закордонних справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/economic-cooperation/invest-climat>
2. Закон України «Про державний бюджет України на 2011 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2857-17/page9>
3. Закон України «Про державний бюджет на 2012 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4282-17>
4. Закон України «Про державний бюджет на 2013 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5515-17>
5. Закон України «Про державний бюджет на 2014 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/719-18>
6. Закон України «Про державний бюджет на 2015 рік» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/80-19>
7. Кравцова А.В. Компетентісний підхід до управління в сфері туристичного бізнесу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://repository.hneu.edu.ua/jspui/bitstream/.pdf>
8. Кожухівська Р.Б. Туризм в Україні: стан, фактори та перспектива розвитку / Р.Б. Кожухівська // Вісник Донецького національного університету, сер. Економіка і право. – 2010. – Вип.1. – С.84-86.
9. Соловйов Д.І. Аналіз тенденцій розвитку туристичної сфери України та науково-методичні напрями вдосконалення її державного регулювання / Д.І. Соловйов // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2010. – №1(9) – С.70-73.
10. Сокол Т.Г. Організація туристичної діяльності в Україні: [навч. посібник]/ Т.Г. Сокол. – К: Музична Україна, 2002. – 256 с.
11. Статистичні дані Всесвітньої туристичної організації ЮНВТО. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mkt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/unwtohighlights12enlr_1.pdf.
12. Туристичні потоки / Державна служба статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
13. Інвестиції зовнішньоекономічної діяльності/ Державна служба статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

14. Шекшуєв О.А. Харківська національна академія міського господарства Проблеми інвестиційної привабливості розвитку готельного господарств[Електронний ресурс]/А.К. Носова, В.В. Нирченко – Режим доступу: <http://khg.kname.edu.ua/index.php/khg/article/viewFile/1252/1245>
15. Економічний вплив подорожі та туризму 2012 Україна / Рада з питань подорожей та туризму / Лондон, 2012 – 24 сб -2с.
16. Travel&Tourism 2015 / Рада з питань подорожей та туризму [Електронний ресурс]/ Лондон – 2015 – 44 с. Режим доступу:<https://www.wttc.org/media/files/reports/economic%20impact%20research/countries%202015/ukraine>
18. Економічний вплив подорожей та туризму 2015 року Україна / Рада з питань подорожей та туризму. – Лондон, 2015 р. – 24 с.
19. Економічний вплив подорожей та туризму 2014 Україна / Рада з питань подорожей та туризму. – Лондон, 2014 р. – 22 с.

REFERENCES

1. Reporting by the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine [Reporting by the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine]. <http://mfa.gov.ua/ru/about-ukraine/economic-cooperation/invest-climat>
2. ZakonUkrainy"On the State Budget of Ukraine for 2011" [The Law of Ukraine "On the State Budget of Ukraine for 2011"]. (n.d.).<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2857-17/page9>
3. ZakonUkrainy"On the State Budget for 2012" [The Law of Ukraine "On the State Budget for 2012"]..(n.d.).<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4282-17>
4. Zakon Ukrainy "On the State Budget for 2013" [The Law of Ukraine "On the State Budget for 2013"]..(n.d.): <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5515-17>
5. Zakon Ukrainy "On the State Budget for 2014" [The Law of Ukraine "On the State Budget for 2014"]..(n.d.).<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/719-18>
6. The Law of Ukraine "On the State Budget for 2015" [The Law of Ukraine"On the State Budget for 2015"]. . (n.d.).<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/80-19>
7. Kravtsova AV Competent approach to management in the field of tourism business. [Competent approach to management in the field of tourism business]. Retrieved from <http://repository.hneu.edu.ua/jspui/bitstream/.pdf>
8. Kozhukhivska R. B. (2010) Tourism in Ukraine: Status, Factors and Development Prospects [Tourism in Ukraine: Status, Factors and Development Prospects] Bulletin of the Donetsk National University, ser. Economics and Law. vip.1. 84-86. [in Ukrainian].
9. Soloviev D.I.(2012) An analysis of trends in the development of the tourism industry in Ukraine and scientific and methodological directions for improving its state regulation [An analysis of trends in the development of the tourism industry in Ukraine and scientific and methodological directions for improving its state regulation].Bulletin of the Berdyansk University of Management and Business.No. 1 (9) – C.70-73. [in Ukrainian]
10. SokolT.G., FalconT.G. (2002) Organization of tourism activity in Ukraine: [tutorial] Kiev: Musical.256 c. [in Ukrainian]
11. Statistics of the World Tourism Organization UNWTO. [Statistics of the World]. (n.d.).http://mkt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/unwtohighlights12enlr_1.pdf.
12. Tourist flows / State Statistics Service [Tourist flows]. (n.d.).<http://www.ukrstat.gov.ua/>
13. Investments in foreign economic activity [State Statistics Service]. (n.d.).<http://www.ukrstat.gov.ua/>
14. Shakeshova OA, Nosova AK, Nirchenko V.V. Kharkiv National Academy of Municipal Economy Problems of Investment Attractiveness of Hospitality Development [National Academy of Municipal Economy Problems of Investment Attractiveness of Hospitality Development].Retrievedfrom<http://khg.kname.edu.ua/index.php/khg/article/viewFile/1252/1245>
- 15.Travel &Tourism Economic Impact 2012 Ukraine (2012) WorldTravel&Tourism Council. London- 24 сб c 2
- 16.Travel &Tourism(2015) World Travel&Tourism Council. London [World Travel], 44 с. . (n.d.).<https://www.wttc.org/media/files/reports/economic%20impact%20research/countries%202015/ukrain>e2015.pdf

17.Travel &Tourism Economic Impact 2015 Ukraine / World Travel&Tourism Council. London, 24 с.

18.Travel &Tourism Economic Impact 2014 Ukraine / World Travel&Tourism Council. London, 22 с.

РЕФЕРАТ

Іванчук С.І. Вплив інвестицій на розвиток туристичної галузі України / К. А. Компанець, С. І. Іванчук. // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

В статті проведений комплексний аналіз існуючого стану підприємств туристичної галузі.

Об'єкт дослідження є процес інвестування підприємств туристичної галузі.

Метою статті полягає у дослідженні впливу інвестицій у розвиток туристичної галузі України.

Метод дослідження – логіко-аналітичний метод та статистичного аналізу.

Достатнє інвестування в туристичну галузь нашої країни дасть можливість розвивати туристичну інфраструктуру, удосконалювати рекламно-інформаційну діяльність, впроваджувати фестивальний туризм, дитячий і молодіжний туризм, сільський зелений туризм, а також забезпечувати відповідне кадрове науково-методичне забезпечення, міжнародне та міжрегіональне співробітництво, що, в кінцевому рахунку, сприятиме створенню нових робочих місць, оновленню інфраструктури, покращенню сервісу та наповненню державного бюджету України.

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: ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ЕФЕКТИВНІСТЬ, ФІНАНСУВАННЯ, ТУРИСТИЧНІ ПОТОКИ, ТУРИСТИЧНЕ ПЕРЕБУВАННЯ, ТУРИСТИЧНА ІНДУСТРІЯ.

ABSTRACT

Ivanchuk S.I., Kompanets K.A. Influence of investments on the development of the tourism industry of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

In the article a comprehensive analysis of the existing state of tourism enterprises is conducted.

The object of the study is the process of investing in tourist industries.

The purpose of the paper is to investigate the impact of investments in the development of the tourism industry in Ukraine.

Method of research – logical-analytical method and statistical analysis.

Enough investment in the tourist industry of our country will provide an opportunity to develop tourist infrastructure, to improve advertising and information activities, to introduce festival tourism, children and youth tourism, rural green tourism, as well as provide appropriate personnel scientific and methodological support, international and interregional cooperation, which, in ultimately, will help create new jobs, upgrade the infrastructure, improve the service and fill the state budget of Ukraine.

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

Foreseeable assumptions about the development of the research object are the search for optimal enterprise management paradigms.

KEYWORDS: FINANCIAL SUPPLY, EFFICIENCY, FINANCING, TOURISM FLOWS, TOURIST ACCOMMODATION, TOURIST INDUSTRY.

РЕФЕРАТ

Іванчук С.І. Влияние инвестиций на развитие туристической отрасли Украины / К.А. Компанец, С. И. Иванчук. // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

В статье проведен комплексный анализ существующего состояния предприятий туристической отрасли.

Объект исследования является процесс инвестирования предприятий туристической отрасли.

Целью статьи состоит в исследовании влияния инвестиций в развитие туристической отрасли Украины.

Метод исследования – логико-аналитический метод и статистического анализа.

Достаточное инвестирование в туристическую отрасль нашей страны даст возможность развивать туристическую инфраструктуру, совершенствовать рекламно-информационную деятельность, внедрять фестивальный туризм, детский и молодежный туризм, сельский зеленый туризм, а также обеспечивать соответствующее кадровое научно-методическое обеспечение, международное и межрегиональное сотрудничество, что, в конечном счете, будет способствовать созданию новых рабочих мест, обновлению инфраструктуры, улучшению сервиса и наполнению государственного бюджета Украины.

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

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – поиск оптимальных парадигм управления предприятиями.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ФИНАНСИРОВАНИЕ, ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПОТОКИ, ТУРИСТИЧЕСКОЕ ПРЕБЫВАНИЕ, ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ.

АВТОРИ:

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.

Компанець Катерина Андріївна, кандидат економічних наук, доцент кафедри «Готельно-ресторанного бізнесу» Київський національний торгово-економічний університет, e-mail: ket13@ukr.net, тел. +380442808438, Україна, 01010, м. Київ, вул. Кіота, 19, к. 542.

AUTHOR:

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

Kompanets Katarina A., PhEconomics, Kyiv National Trade and Economic University, m. Kyiv, Ukraine, e-mail: ket13@ukr.net, tel. +3804428438, Ukraine, 01010, Kyiv, Kyoto str. 19, of.542

АВТОРЫ:

Іванчук 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

Компанец Екатерина Андреевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Гостиннично-ресторанного бизнеса», Киевский Национальный торгово-экономический университет, E-mail: ket13@ukr.net тел. +3804428438, Украина, Киев, ул. Киото 19, оф.542.

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, Україна.

REVIEWER:

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

Boyko M.G., Ph.D., Economic (Dr.), professor, Kiev National Trade and Economic University, Ukraine.

УДК 338.357
UDC 338.357

АНАЛІЗ ІННОВАЦІЙНОЇ АКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Льченко В.Ю., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, nika-ivg@ukr.net, orcid.org/0000-0003-4318-0999

Войташевська Ю.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, yuliia.voitashevskia@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6249-389X

ANALYSIS OF UKRAINIAN ENTERPRISES' INNOVATIVE ACTIVITY

Ilchenko V.Y., Candidate of Economic Science, National Transport University, Kyiv, Ukraine, nika-ivg@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0003-4318-0999>

Voitashevskia Y.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, yuliia.voitashevskia@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-6249-389X>

АНАЛИЗ ИННОВАЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

Ильченко В.Ю., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, nika-ivg@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0003-4318-0999>

Войташевская Ю.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, yuliia.voitashevskia@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-6249-389X>

The formulation of the problem.

In the modern economic conditions the role of innovations as a decisive factor of improving transport companies' efficiency can not be overestimated. The ability of the transport industry's business entities to utilize their existing potential capabilities fully reflects their innovative potential and increases their competitiveness on the market.

The innovative potential is the set of interrelated resources and factors of the enterprise's external and internal environment, which ensures the constant innovation development and growth of business entities' innovative activity.

One of the main areas of transport company's own capabilities improvement is the innovative potential management. The high level of the environment's uncertainty and instability requires a quick and adaptive response from the enterprises, as well as the formation of a flexible system for innovative potential managing to ensure the preservation and improvement of competitive advantages.

The level of transport enterprises' innovative potential utilization depends on both existing marketing strategy and efficiency of the management system by subjects of management. Therefore, the problem of marketing strategy development for the innovative potential management of the transport enterprise is relevant.

Analysis of recent researches and publications.

The outstanding Ukrainian and foreign scientists: O. Arefiev, A. Voronkova, A. Grechan, S. Ilyashenko, S. Ilyenkov, N. Lapin, R. Nelson, I. Repin, B. Twice, S. Hazlet, N. Chukhra were engaged in researches of innovation activity's formation and development problems. These scholars in their works considered the fundamental and applied problems of the enterprise's innovative and strategic potential management, and its development. However, the problem of the marketing strategy's forming for the transport enterprises' innovation potential management is insufficient and needs further research.

Presenting of the main material.

The main objective of the Ukrainian transport enterprises' strategic development is to increase there competitiveness at the market. Need of competitive advantages' strengthening requires formation of development strategies which will contribute to the growth of the company in the future. In the modern economic conditions such scenario is possible only with the innovative way of organization's development. Innovations' implementation is the main driving factor of ensuring transport enterprises', transport industry's and Ukrainian economy's effective activity.

The analysis of Ukrainian enterprises' innovation activity since 2000 shows negative tendencies in innovation activity, but in the period from 2014 to 2016 there is a slight increase of enterprises' number engaged in innovations (see Table 1).

Table 1 – Innovative activity of Ukrainian enterprises for 2014 – 2016 years

Years	Share of enterprises engaged in innovations, %	Total cost, mln. UAH
2014	16,1	7695,9
2015	17,36	13813,7
2016	8,9	23229,5

According to the Table 1, the part of enterprises implementing innovations for the study period (2014 - 2016) is insignificant because it does not even exceed 20% while in the G-7 countries this figure is about 70% and has a tendency to increase.

During 2016 year enterprises spent 23.2 billion UAH for innovations including 19.8 billion UAH for purchasing machinery, equipment and software, 2.4 billion UAH for internal and external researches and development, for purchasing existing knowledge from other enterprises or organizations - 0.1 billion UAH and 0.9 billion UAH - for other innovation activities (including design, training, marketing and other related activities (other costs)) [8, p. 209].

It should also be noted that the main source of Ukrainian enterprises' innovation costs funding remains their own funds which are not enough to ensure their constant innovation development (see Fig. 1).

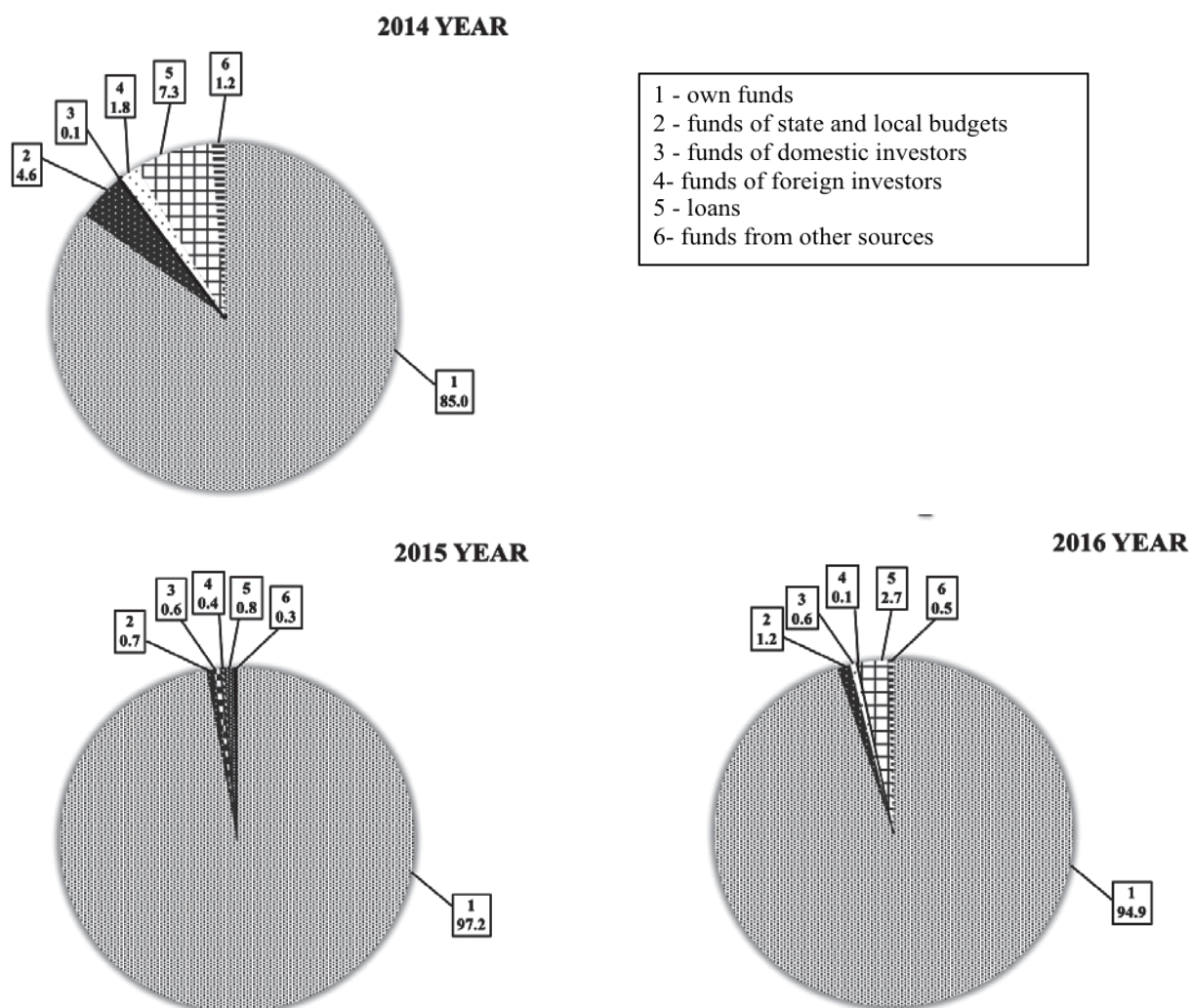


Figure 1 - Distribution of innovation activity's total financing of Ukrainian enterprises by sources in 2014 – 2016 (in %) [4, p. 152; 3, p. 95]

Road transport is one of the main sectors of the national economy because it provides about a third of total freight turnover and passenger traffic. The current state of the material-technical base of the road transport is unsatisfactory and the state of innovation activity is at rather low level.

Permanent strategic development of the road transport enterprises is possible only with the transition to the innovative-investment way of development [1, p. 305].

The company's management focus should be on the marketing innovations and new approaches to the formation of a market for transport services and customer satisfaction. Using of resource-saving technologies for reducing material costs and release of funds for innovation development also provides increasing of the enterprises' innovative potential and strengthening their positions in the market [1, p. 305].

The figure 2 shows the percentage of Ukrainian enterprises' innovative activity distribution in 2014 - 2016 by types of economic activity.

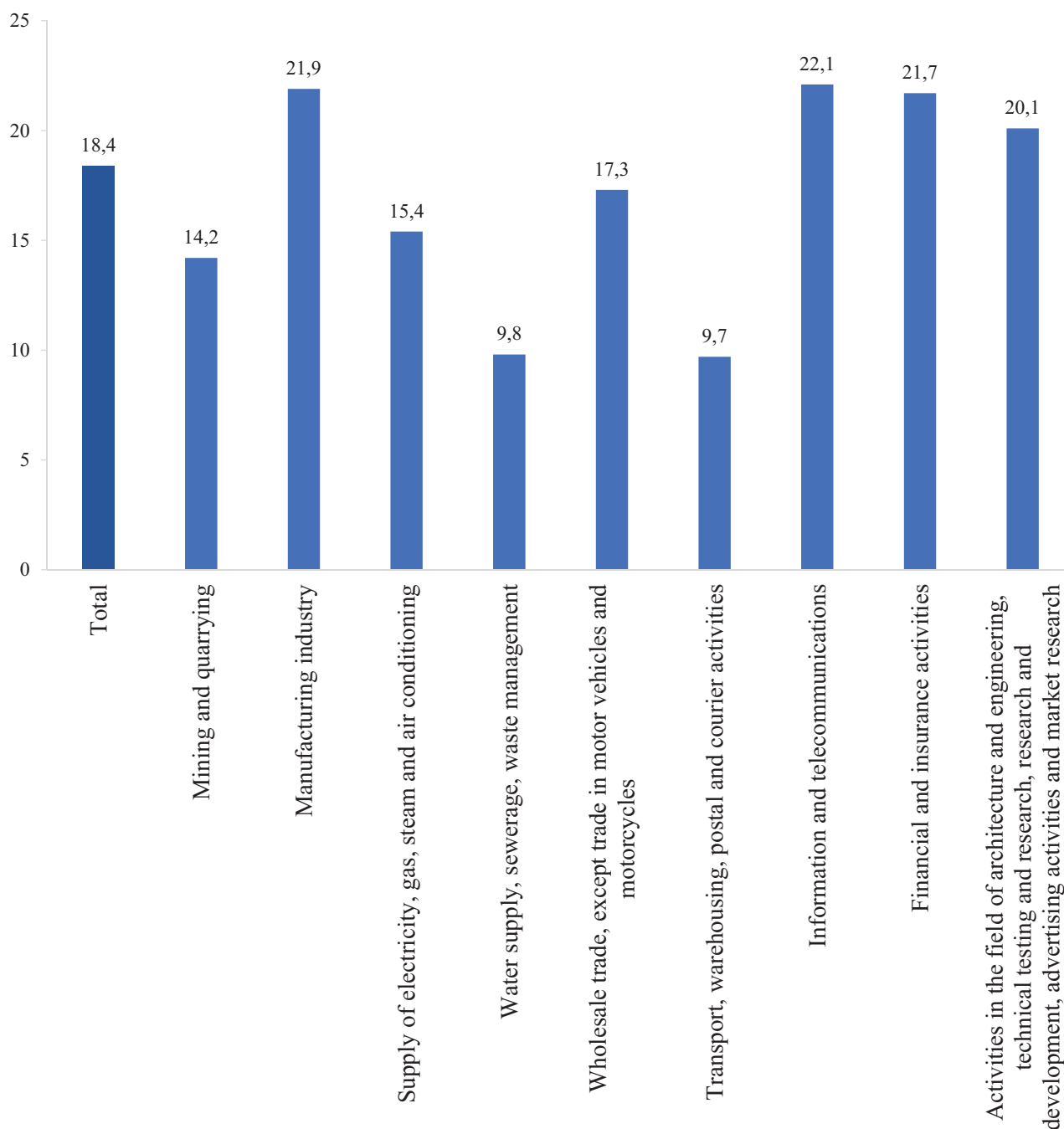


Figure 2 - Innovative activity of Ukrainian enterprises in 2014 - 2016 by types of economic activity (KWED - 2010), as a percentage of the total number of surveyed enterprises of the corresponding type of activity [6, p. 2]

The chart data (Figure 2) shows that the innovative activity of transport enterprises is the lowest and is 9.7%. One of the main problems of such situation is lack of funds for innovations, lack of skilled workers who could implement innovations at the enterprise and create a management system that would ensure the continuous growth of innovation potential and motivation of employees to work in the given direction. One of the first reasons of the transport enterprises' own funds lack is aging of fixed assets that lead to the constant increasing of material costs and accordingly to decreasing of the resources' amount for development and innovations, lack of investment due to imperfect legislative base and high risk.

The development of road transport enterprises, their competitiveness in the strategic perspective depends on the efficient management of the existing innovation opportunities at enterprises through a rational approach to identifying market opportunities in the market and development of appropriate marketing strategy.

Economic development of road transport, its competitiveness in strategic perspective mostly depends on the investment resources' efficient management. Therefore, a necessary condition for competitive positions' strengthening in the market is the determination of the optimal approach to the innovative potential management and formation of a marketing strategy for the transport enterprises development [5, p. 63].

Under the influence of internal and external growing competition innovations become the most important element of enterprise's management focused on strategic success. New approaches to services' provision and advanced technologies ensure long-term operation and financial stability of enterprises. In turn, the innovative direction of the strategy and tactics of the transport company's development determines new requirements to the content of the management activity, causing need to improve specific forms of innovation management [5, p. 63].

Innovative potential management is an integral part of innovative management and solves problems of innovative strategies' planning and implementation which ensure enterprise's sustainable development. The development of innovation strategies is based on the assessment of the business entity's potential and its innovative potential. Analysis of the company's external environment allows us to identify the odds and risk factors in the market; analysis of the innovation potential allows us to assess enterprise's resources in terms of the possibility of their using for making strategic decisions [5, p. 64].

In today's conditions, the formation and development of innovation potential are becoming the determining factors of the steady growth of transport enterprises, which is associated with using researching results and developments for identifying fundamentally new approaches to the services' provision, creation and application of new technologies and information systems for ensuring efficient enterprise's operation in the market [2, p. 118].

Innovations are the decisive factors for the most enterprises' survival and growth. Managing them is the most important part of the organization's policy. Managerial decisions ensure formation of local strategies within the conditions of the system innovation strategy [2, p. 119].

The managerial decision is the basis for developing innovative programs and projects that implement technologies and organize innovation processes based on using financial and economic analysis and synthesis tools. The programs show organizational measures for implementation projects and in projects - resource needs and means for ensuring their implementation [2, p. 120].

The starting point of innovative strategy's development can be external environment's state analysis. It is aimed for identifying opportunities and threats in the macro- and microeconomic environment. After external environment's state analyzing management the company determines innovative goals. Such goals can be increasing competitiveness and consolidation in new markets by creating fundamentally new product or offering a substantially new service, reducing production costs, etc.

The innovative goals' formation process is one of the most important stages of innovation management and is a part of all planned calculations in the innovation sphere. Innovative goals are related to the firm's mission, strategies, life cycle of innovations and organization as a whole, and is a guideline for innovation activity for a specified period of time.

On the stated objectives' basis the company forms several basic strategies for the organization's development.

Development of several strategies is due to the need of taking into account different options for behavior of competitors and changes in the external environment. Then the company uses results of its own innovative potential's assessment and the choice of an optimal, for a specific situation, strategy need to

formulate innovative tasks, realizing which, it will be possible to strengthen or win certain competitive positions in the market [7, p. 251].

Receiving and analyzing information from external sources, the enterprise can evaluate and track its position in the market continuously.

It is also important for the enterprise its ability to release resources for innovative goal achieving, as it does not stop its current activities. It is also worth considering the complexity of this procedure due to the external environment variability and the peculiarities of the enterprise's internal environment problems.

An important part of the enterprise's innovative potential management is its assessment, which is carried out in order to analyze the effectiveness of its using, as well as to decide which innovation strategy to choose. Monitoring and evaluation of enterprise's own innovation potential must be carried out continuously.

It is also necessary to monitor the influence of the internal environment's factors on the organization's activities. It is worth to develop and take measures for neutralizing the most negative factors of the internal environment and increasing the efficiency of factors that have a positive impact on the company's activity.

These processes as well as the process of continuous improvement and innovation potential growth should take place in parallel and continuously since the level of the enterprise's innovation potential is crucial in case of a rapid reaction to the environment's changes [7, p. 252].

It should also be noted that the processes of innovation activity management depend heavily on the innovation culture of a particular organization. The innovative culture is a measure of the organization's responsiveness to innovations, the experience of new projects' implementation, the policy of management in the innovation field, the personnel's attitude to innovations. If the innovative culture exists and develops it is possible to accelerate and increase the efficiency of new technologies' and inventions' introduction, the real counteraction to bureaucratic tendencies, promotion the innovative potential's disclosure of individual, etc.

In order to increase the efficiency of enterprises' innovation activity the innovation potential management system has to [7, p. 253]:

- provide a stable position in the market at the expense of a balance between traditional products / services and perspective innovations' introduction;
- create conditions for the most complete satisfaction of customers' needs;
- ensure interaction of innovative potential management system's internal and external elements;
- monitor the rational and purposeful using of innovative resources.

Conclusions.

Nowadays in conditions of market competition, formation of innovative economy and provision of scientific, technical and innovative development, only a small number of enterprises pays necessary attention to the innovative potential management. However, it provides necessary competitive advantage to the company. Taking into account the current trends of the business entities' activities, victory in the enterprises' competitive struggle can guarantee the transition to the innovative way of development, where the innovation potential management plays an important role.

Thus, the creation of effective mechanism for transport enterprises' innovation potential management will allow to make informed decisions in the management field at the strategic level, to reduce risks of innovation activity, to increase efficiency of the available enterprise's resources utilization. The innovation potential management is a necessary aspect of the enterprises' innovation development and competitiveness path.

REFERENCES

1. Belyavtsev, M.I., & Vorobyova, V.N. (2006). *Marketynhovyi menedzhment* [Marketing management]. Kyiv: Tsentr navchalnoi literatury [in Ukrainian].
2. Harkavenko, S.S. (2004). *Marketynh* [Marketing]. Kyiv: Libra [in Ukrainian].
3. Karmazina, O.O. (Eds.). (2017). *Naukova ta innovatsiina diialnist Ukrainy* [Scientific and innovative activity of Ukraine]. Kyiv: Derzhavna Sluzhba Statystyky Ukrainy [in Ukrainian].
4. Karmazina, O.O. (Eds.). (2016). *Naukova ta innovatsiina diialnist Ukrainy* [Scientific and innovative activity of Ukraine]. Kyiv: Derzhavna Sluzhba Statystyky Ukrainy [in Ukrainian].

5. Martiusheva, L. S., & Kalyshenko, V.O. (2002). Innovatsiyni potentsial pidpriemstva yak ob'ekt ekonomichnoho doslidzhennia [Innovative potential of the enterprise as an object of the economic research]. *Finansy Ukrainy – Finance of Ukraine*, 10, 61-65 [in Ukrainian].

6. Prylypko, R. Yu. (Eds.). (2017). Obstezhennia innovatsiynoi diialnosti v ekonomitsi Ukrainy za period 2014 - 2016 rokiv [The survey of Ukrainian economy's innovation activity for the period 2014 - 2016]. Kyiv: Derzhavna Sluzhba Statystyky Ukrainy [in Ukrainian].

7. Tunitskyi, N.O. (2008). Systemnyi pidkhid do orhanizatsii marketynhu na pidpriemstvi [System approach to the enterprise's organization marketing]. *Aktualni problemy ekonomiky – Actual problems of the economy*, 4, 250-253 [in Ukrainian].

8. Verner, I. Ye. (Eds.). (2017). Ukraina u tsyfrakh 2016 [Ukraine in figures 2016]. Kyiv: Derzhavna Sluzhba Statystyky Ukrainy [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Ільченко В.Ю. Аналіз інноваційної активності підприємств України / В.Ю. Ільченко, Ю.О. Войташевська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

В статті проаналізовано рівень інноваційної активності підприємств України, охарактеризовано етапи інноваційного менеджменту з метою підвищення рівня інноваційного потенціалу компанії.

Об'єкт дослідження – інноваційна активність підприємств України.

Мета роботи - аналіз теоретичних та практичних основ управління інноваційним потенціалом, оцінка рівня та стану інноваційного розвитку вітчизняних підприємств транспорту.

Метод дослідження – статистичний аналіз інноваційної активності підприємств України та джерел її фінансування.

Встановлено, що частка підприємств, що впроваджували інновації за досліджуваний період (2014 – 2016 рр.) є незначною, оскільки навіть не перевищує 20%, в той час, як у країнах «Великої сімки» цей показник становить близько 70% і має тенденцію до зростання.

Виявлено, що основним джерелом фінансування інноваційних витрат підприємств України залишаються їхні власні кошти, яких недостатньо для забезпечення постійного інноваційного розвитку.

Процес дослідження та аналізу внутрішнього та зовнішнього середовищ підприємства, а також процес постійного вдосконалення та розвитку інноваційного потенціалу повинні проходити паралельно і безперервно, оскільки рівень інноваційного потенціалу підприємства має вирішальне значення у разі необхідності швидкої реакції на зміни умов макросередовища.

Визначено, що управління інноваційним потенціалом є складовою частиною інноваційного менеджменту та вирішує питання планування і реалізації інноваційних стратегій, що забезпечують сталий розвиток підприємства.

Результати статті можуть бути використані для більш повного аналізу рівня інноваційного розвитку вітчизняних підприємств.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – формування ефективних стратегій підвищення інноваційного потенціалу компанії та, відповідно, зростання рівня їх інноваційної активності.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЇ, ІННОВАЦІЙНА АКТИВНІСТЬ, ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ІННОВАЦІЙНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ, УПРАВЛІНСЬКЕ РІШЕННЯ.

ABSTRACT

Ilchenko V.Yu., Voitashevska Yu.O. Analysis of Ukrainian enterprises' innovative activity. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. Issue 2 (41).

The paper analyzes the level of Ukrainian enterprises' innovation activity, describes the stages of innovation management in order to increase the level of the company's innovation potential.

Object of the study - innovative activity of Ukrainian enterprises.

Purpose of the study is to analyze theoretical and practical bases of innovation potential management, assess the level and status of Ukrainian transport enterprises' innovative development.

Method of the study – statistical analysis of Ukrainian enterprises' innovation activity and sources of its financing.

It is established that the share of enterprises implementing innovations for the investigated period (2014 - 2016) is insignificant, since it does not even exceed 20% while in the G-7 countries this indicator is about 70% and tends to growth.

It was revealed that the main source of Ukrainian enterprises' innovation costs financing is their own funds, which are not enough to ensure their constant innovation development.

The process of research and analysis of the enterprise' internal and external environment as well as the process of continuous improvement and development of innovation potential should be carried out continuously and in parallel since the enterprise's innovation potential level is crucial in case of the rapid reaction need for changes in macro environment conditions.

It is determined that innovative potential management is an integral part of innovation management and solves the problem of innovative strategies' planning and implementing that ensure the sustainable development of the enterprise.

The results of the article can be used for the complete analysis of Ukrainian enterprises' innovative development level.

Foreseeable assumptions about the researching object's development – effective strategies' formation to increase companies' innovation potential level and, accordingly, increase their level of innovation activity.

KEY WORDS: INNOVATIONS, INNOVATIVE ACTIVITY, INNOVATIVE POTENTIAL, INNOVATIVE MANAGEMENT, MANAGERIAL DECISION.

РЕФЕРАТ

Ильченко В.Ю. Анализ инновационной активности предприятий Украины / В. Ю. Ильченко, Ю.А. Войташевская // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

В статье проведен анализ уровня инновационной активности предприятий Украины, представлена характеристика этапов инновационного менеджмента с целью повышения уровня инновационного потенциала компании.

Объект исследования - инновационная активность предприятий Украины.

Цель работы - анализ теоретических и практических основ управления инновационным потенциалом, оценка уровня и состояния инновационного развития отечественных предприятий транспорта.

Метод исследования - статистический анализ инновационной активности предприятий Украины и источников ее финансирования.

Установлено, что доля предприятий, которые внедряли инновации за исследуемый период (2014 - 2016 гг.) незначительна, поскольку даже не превышает 20%, в то время, как в странах "Большой семерки" этот показатель составляет около 70% и имеет тенденцию к росту.

Выявлено, что основным источником финансирования инновационных расходов предприятий Украины остаются их собственные средства, которых недостаточно для обеспечения постоянного инновационного развития.

Процесс исследования и анализа внутренней и внешней среды предприятия, а также процесс постоянного совершенствования и развития инновационного потенциала должны проходить параллельно и непрерывно, поскольку уровень инновационного потенциала предприятия имеет решающее значение в случае необходимости быстрой реакции на изменения условий макросреды.

Определено, что управление инновационным потенциалом является составной частью инновационного менеджмента и решает вопросы планирования и реализации инновационных стратегий, обеспечивающих устойчивое развитие предприятия.

Результаты статьи могут быть использованы для более полного анализа уровня инновационного развития отечественных предприятий.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - формирование эффективных стратегий повышения инновационного потенциала компаний и, соответственно, рост уровня их инновационной активности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИННОВАЦИИ, ИННОВАЦИОННАЯ АКТИВНОСТЬ, ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ИННОВАЦИОННЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ, УПРАВЛЕНЧЕСКОЕ РЕШЕНИЕ.

АВТОРИ:

Ільченко В.Ю., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту, e-mail: nika-ivg@ukr.net, тел. +380674795543, Україна, 01010, м. Київ, вул.Омеляновича-Павленка 1, к. 241, orcid.org/0000-0003-4318-0999.

Войташевська Ю.О., Національний транспортний університет, аспірант, e-mail: yuliia.voitashevskia@gmail.com, тел. +380671889166, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, orcid.org/0000-0001-6249-389X.

AUTHORS:

Ilchenko V.Y., Candidate of Economic Science, National Transport University, associate professor Management department, e-mail: nika-ivg@ukr.net, tel. +380674795543, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenka str. 1, of. 241, orcid.org/0000-0003-4318-0999.

Voitashevskia Y.O., National Transport University, postgraduate, e-mail: yuliia.voitashevskia@gmail.com, tel. +380671889166, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenka str. 1, orcid.org/0000-0001-6249-389X.

АВТОРЫ:

Ільченко В.Ю., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента, e-mail: nika-ivg@ukr.net, тел. +380674795543, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 241, orcid.org/0000-0003-4318-0999.

Войташевская Ю.О., Национальный транспортный университет, аспирант, e-mail: yuliia.voitashevskia@gmail.com, тел. +380671889166, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, orcid.org/0000-0001-6249-389X.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWERS:

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

Grischuk O.K., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of tourism, Kyiv, Ukraine.

УДК 65.012.8:339.9
UDC 65.012.8:339.9

МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО УКРАЇНИ В СИСТЕМІ НАЦІОНАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ

Козак Л.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, lskozak1@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3995-172X

Федорук О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, ovfedoruk@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-7402-4174

Лудченко Я.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, yal@i.com.ua, orcid.org/0000-0003-2018-1729

INTERNATIONAL COOPERATION OF UKRAINE IN THE SYSTEM OF NATIONAL ECONOMIC PRIORITIES

Kozak L.S., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, lskozak1@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3995-172X

Fedoruk O.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ovfedoruk@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-7402-4174

Ludchenko Y.A., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, yal@i.com.ua, orcid.org/0000-0003-2018-1729

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО УКРАИНЫ В СИСТЕМЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ

Козак Л.С., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, lskozak1@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3995-172X

Федорук О.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, ovfedoruk@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-7402-4174

Лудченко Я.А., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, yal@i.com.ua, orcid.org/0000-0003-2018-1729

Постановка проблеми. У сучасних умовах спостерігається активізація участі України в глобальних світогосподарських процесах, в результаті яких все більше поглиблюються економічні зв'язки України з багатьма країнами в різних регіонах світу, у т. ч. в рамках інтеграційних процесів. Поглиблення міжнародного господарського співробітництва дозволяє використовувати світовий досвід щодо здійснення регіональних перетворень. Це обумовлює зростання ролі міжнародних економічних відносин в контексті розвитку національної економіки. Україна як член світового співтовариства не повинна стояти на узбіччі сучасних процесів глобалізації, має вести активний пошук форм і методів участі в міжнародній співпраці. Сьогодні особливістю функціонування світового господарства є інтенсивний розвиток міжнародної економіки, що виявляється в поглибленні міжнародного поділу праці, інтернаціоналізації господарського життя, збільшенні відкритості економік, їх взаємодоповненні, зближенні, розвитку регіональних міжнародних структур.

Загальносвітові зміни у глобальному технологічному укладі, що пов'язані з використанням науково-технічних досягнень у виробництві, забезпечили зближення різних частин світогосподарського простору. З посиленням взаємозалежності економік окремих країн їх державна технологічна політика виходить за національні рамки лише на засадах використання відповідної стратегії інноваційної діяльності, без якої є неможливим подальший розвиток економіки держави. Крім того, ефективна інноваційна діяльність країни сприяє активізації процесів міжнародного науково-технічного співробітництва та створенню умов для зближення інноваційних процесів на національному і глобальному рівнях. Налагодження міжнародного співробітництва відбувається у різноманітних формах, у тому числі й у вигляді проектів – спільної діяльності партнерів різних країн з реалізації інноваційних ідей. Протягом останніх десятиліть спільна проектна діяльність усе більше набуває обертів, що знаходить прояв у зростанні її масштабів, обсягів фінансування та чисельності учасників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблем міжнародного співробітництва є актуальним у науковій літературі. Вагомий внесок у теорію і практику реалізації

міжнародного співробітництва зробили зарубіжні та вітчизняні вчені В. Будкін, І. Валерштейн, Дж. Вулфенсон, Д. Дрісколл, Е. Заграва, Т. Левітт, Д. Лук'яненко, Ю. Макогон, В. Новицький, Ю. Пахомов, О. Рогач, Дж. Сакс, Дж. Тобін, А. Філіпенко та ін.

Постановка завдання. Основними цілями статті є: дослідження сутності та принципів міжнародного співробітництва; обґрунтування особливостей міжнародного співробітництва в рамках міжурядових організацій; з'ясування принципів діяльності Організації Об'єднаних Націй як основи концепції розвитку міжнародного співробітництва; дослідження особливостей участі України у програмах Європейського Союзу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Формування європейської системи міжнародних відносин не тільки дало імпульс міждержавному співробітництву, але і визначило його основну спрямованість. Вихідними пунктами співробітництва держав стають взаємна повага суверенітету і невтручання у внутрішні справи один одного, а його основними цілями – свідоме прагнення урядів до подальшого зміцнення національної безпеки та незалежності. У свою чергу, турбота про власний суверенітет змусила держави погодитися з правом співіснування і з його основоположним принципом – рівноправністю. Поняття «міжнародне співробітництво» відображає такий процес взаємодії двох або декількох сторін, в якому виключається застосування збройного насильства, домінують спільні пошуки можливостей реалізації спільних інтересів. Традиційно відносини співробітництва містять у собі двосторонню та багатосторонню дипломатію, укладення різного роду союзів і угод, що передбачають взаємну координацію політичних курсів, наприклад, з метою спільного врегулювання конфліктів, забезпечення економічної безпеки або вирішення інших питань, що становлять спільний інтерес для всіх сторін.

Міждержавне співробітництво передбачає наявність таких елементів: спільних цілей держав-партнерів, очікування ними вигод від ситуації і взаємний характер цих вигод [1]. Можна виділити наступні типи міждержавного співробітництва:

- переговори, предметом яких є розподіл вигод держав від їх взаємодії (це одночасно і шлях до співробітництва, і показник його існування);
- свідоме, досягнуте в результаті обговорення узгодження політики (формальні договори й угоди про діяльність);
- неявне співробітництво, що здійснюється без прямих зв'язків і / або формальних угод, що не припускає укладення договорів;
- нав'язане співробітництво: сильніша сторона змушує іншу коригувати її політику, але одночасно коригує і свою власну;
- створення спеціалізованих інститутів, наприклад, інститутів ООН.

Україна була однією з перших 51 держави, що підписали Статут Організації Об'єднаних Націй, і від того часу країна неухильно дотримується цілей і принципів Статуту. Україна бере активну участь у всіх напрямках діяльності ООН, найважливішими з яких є підтримання міжнародного миру та безпеки та зміцнення верховенства права у міжнародних відносинах, розвиток співробітництва у вирішенні проблем соціально-економічного та гуманітарного характеру, забезпечення прав людини (рис. 1). Україна надає особливого значення діяльності ООН з підтримання міжнародного миру та безпеки, розглядаючи участь у ній як важливий чинник своєї зовнішньої політики [2]. Починаючи з липня 1992 р. Україна виступає активним контрибутором військових підрозділів та персоналу до операцій ООН з підтримання миру. Співпраця з ООН в галузі роззброєння зосереджується на зміцненні міжнародних інструментів і режимів в сфері контролю над озброєннями, нерозповсюдження зброї масового знищення, дотриманні санкційних режимів Ради Безпеки ООН.

Виходячи з нагальної необхідності розробки світовою спільнотою ефективних заходів боротьби з тероризмом, Україна приєдналася до глобальної антитерористичної коаліції, підтвердила свою готовність докласти максимальних зусиль до спільної боротьби з міжнародним тероризмом, насамперед у рамках ООН. Україна активно долучається до діяльності органів ООН у правозахисній сфері: входила до складу новоствореного правозахисного органу – Ради ООН з прав людини та бере активну участь у роботі Ради як спостерігач. Україна є стороною основних міжнародних договорів у сфері захисту прав людини. Як сторона зазначених документів Україна на регулярній основі подає на розгляд відповідних конвенційних органів національні доповіді щодо виконання зобов'язань згідно з цими договорами. Рекомендації, які виносяться за результатами розгляду доповідей України, опрацьовуються відповідними національними установами з метою визначення заходів, спрямованих на їх виконання. Україна є учасницею більшості універсальних міжнародних договорів, депозитарієм яких виступає Генеральний секретар ООН [3].

➤ Принцип суверенної рівності всіх країн – членів ООН
➤ Принцип сумлінного виконання прийнятих на себе зобов'язань
➤ Принцип розв'язання міжнародних суперечок мирними засобами
➤ Принцип утримання в міжнародних відносинах від погрози силою або її застосування
➤ Принцип утримання від надання допомоги будь-якій державі, проти якої Організація Об'єднаних Націй застосовує дії превентивного або примусового характеру
➤ Принцип забезпечення дії відповідно до цих принципів, оскільки це може виявитися необхідним для підтримання міжнародного миру і безпеки
➤ Принцип невтручання в справи, що по суті належать до внутрішньої компетенції будь-якої держави

Рисунок 1 – Принципи діяльності Організації Об'єднаних Націй як основа концепції розвитку міжнародного співробітництва
Figure 1 – Principles of activity of the United Nations as the basis for the concept of development of international cooperation

Представники України також входять до складу керівних органів Програми розвитку ООН та Фонду ООН у галузі народонаселення (Виконавчої ради ПРООН/ЮНФПА/ЮНОПС), Дитячого фонду ООН (Виконавчої ради ЮНІСЕФ), Всесвітньої туристичної організації (Виконавчої ради ЮНВТО), Організації Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури (Виконавчої ради ЮНЕСКО), Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (Рада ФАО), Всесвітньої продовольчої програми ООН (Виконавча Рада ВПП).

Крім того, Україна бере участь у діяльності Європейської економічної комісії ООН, спрямованій на зміцнення регіонального співробітництва у сфері енергетики, транспорту, екології, економічної інтеграції. ЄЕК ООН є для нашої країни одним із важливих джерел технічної допомоги у вищевказаних галузях. Представники України працюють у складі Бюро комітетів ООН: екологічної політики (КЕП) та сталої енергетики (КСЕ). Здійснюється ефективна взаємодія України зі спеціалізованими установами ООН з багатьох питань глобального порядку денного, включаючи боротьбу з бідністю, охорону навколишнього середовища, вдосконалення системи охорони здоров'я тощо. Важлива роль у здійсненні цієї взаємодії належить Офісу ООН в Україні, який забезпечує реалізацію проектів Програми розвитку ООН в Україні (ПРООН). Також Офіс координує діяльність в Україні Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), МАГАТЕ, МОП, Управління Верховного комісара ООН у справах біженців (УВКБ), Управління ООН з наркотиків і злочинності, ЮНЕСКО та ЮНІСЕФ.

Розвивається активна співпраця України з Управлінням Верховного комісара ООН у справах біженців (УВКБ). Регіональне представництво УВКБ в Білорусі, Молдові та Україні у партнерстві з Державною міграційною службою України фінансує та реалізує в нашій країні низку проектів в міграційній сфері. Україна виступає за неухильне дотримання міжнародних зобов'язань та забезпечення ефективної реалізації національного законодавства у сфері захисту прав біженців. В Україні здійснюється послідовна робота зі зміцнення законодавчої бази, вдосконалення системи державного управління міграційними процесами відповідно до міжнародних стандартів. Зміни, внесені до законодавства України протягом останніх років заклали належні умови для створення системи притулку в Україні відповідно до міжнародних стандартів.

На окрему увагу заслуговує ґрунтовна робота, що здійснюється українською стороною на різних напрямках співробітництва з МАГАТЕ. Одним із актуальних завдань цього співробітництва є налагодження взаємодії у «трикутнику» Україна – ЄС – МАГАТЕ в рамках інтеграції енергетичних просторів [4]. Прикладом успішної участі України в діяльності міжнародних організацій також може слугувати різнобічна взаємодія з ЮНЕСКО, спрямована на розширення міжнародного співробітництва наукових, освітніх, культурних інституцій. Завдяки послідовній та виваженій позиції України в ООН та інших міжнародних організаціях, наша країна отримує значну технічну допомогу з боку спеціалізованих установ ООН, її фондів та програм.

Пріоритетне місце в сучасному міжнародному співробітництві займає проблематика сталого розвитку та охорони навколишнього середовища, протидії глобальній зміні клімату. Головну роль на даному напрямку відіграє ООН як найважливіше джерело міжнародного природоохоронного права. Досить динамічно розвивається співробітництво української сторони з Форумом ООН з лісів та Комісією сталого розвитку ООН (крім екологічних питань, в рамках Комісії Україна залучається до обговорення питань сільськогосподарського та промислового розвитку, продовольчої та енергетичної безпеки). З Програмою ООН з навколишнього середовища (ЮНЕП) Україна співпрацює в рамках тристоронньої ініціативи з довкілля та безпеки ЮНЕП, ПРООН та Організації безпеки та співробітництва в Європі – ОБСЄ. На сучасному етапі міжнародного співробітництва все більше уваги приділяється сільському господарству, в тому числі, в контексті вирішення продовольчих, соціальних та екологічних проблем. Працюючи у складі комітетів та комісій ФАО, українська сторона безпосередньо залучається до прийняття рішень у цій важливій сфері. Суттєвою перевагою співробітництва з ФАО є отримання Україною технічної допомоги для розвитку пріоритетних галузей АПК [5].

Працюючи в робочих органах міжнародних організацій, українські фахівці беруть безпосередню участь у розробці рішень Внутрішньоєвропейської організації податкових адміністрацій, Гаазької конференції з міжнародного приватного права, Егмонтської групи підрозділів фінансової розвідки. Національне космічне агентство України залучається до обговорення актуальних проблем застосування космічної техніки і технологій в рамках Комітету ООН з використання космічного простору в мирних цілях, працює у складі Комітету супутникового спостереження за Землею та інших структур. Наразі українська сторона працює на засіданнях Генеральної ради СОТ, бере участь у дво- та багатосторонніх процесах в рамках Доха-раунду, опрацьовує питання щодо приєднання України до існуючих в рамках Організації угруповань держав-членів, які об'єднані за регіональною ознакою або «за інтересами». Членство в СОТ відкрило для України можливість ведення переговорів по угодах про вільну торгівлю з ЄС та Європейською асоціацією вільної торгівлі, посилило позицію нашої країни в імплементації чинних двосторонніх угод про вільну торгівлю. Актуальним завданням залишається подальше реформування зовнішньоторговельного режиму України з метою приведення його у відповідність до норм та принципів СОТ.

Співпраця з Міжнародним банком реконструкції та розвитку має на меті забезпечення в Україні сталого економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності економіки, реформування державних фінансів та державного управління, покращення державних послуг у сфері охорони здоров'я та освіти. Вагоме значення для державного сектора української економіки мають капіталовкладення Європейського банку реконструкції та розвитку, спрямовані на реалізацію проектів в енергетиці, транспорті та зв'язку, сфері муніципальної інфраструктури. Членство України у Раді Європи є важливим чинником інтеграції країни у єдиний європейський правовий простір шляхом приведення національного законодавства у відповідність до норм організації. Діяльність України в ОБСЄ забезпечує рівноправну участь нашої держави в обговоренні та вирішенні актуальних проблем міжнародної безпеки і співпраці в регіоні Організації. Серед головних напрямків співпраці України з ОБСЄ – зміцнення превентивної ролі ОБСЄ та активізація її участі у врегулюванні «заморожених» конфліктів. Українська сторона послідовно залучається до вирішення актуальних питань реформування та подальшої інституціональної розбудови ОБСЄ.

Варто відзначити, що Україна надає виключного значення питанню зміцнення ООН як центру багатосторонніх зусиль у вирішенні складних та комплексних викликів. Україна виходить із необхідності належної реалізації підсумкових документів самітів ООН з питань сталого розвитку, подальшого реформування ООН, підвищення ефективності її діяльності, забезпечення реформи РБ ООН, посилення ролі ГА ООН як представницького політичного органу світу [6]. Як учасник усіх міжнародних конвенцій і протоколів, що регулюють боротьбу з тероризмом, Україна бере активну участь у діяльності ООН на контртерористичному напрямку.

Одним з найбільш важливих підтверджень визнання авторитету і ролі України на міжнародній арені, послідовності та неупередженості її зовнішньої політики, відданості принципам демократії та верховенства права, практичного внеску у розбудову миру та стабільності стало друге за часів незалежності обрання України до складу непостійних членів Ради Безпеки ООН на період 2016–2017 рр. Пріоритетами членства України в Раді Безпеки ООН визначено рішуче відстоювання і

забезпечення універсального дотримання Цілей та Принципів Статуту ООН; посилення миротворчого потенціалу Організації; підвищення прозорості та демократичності роботи Ради Безпеки ООН; посилення спроможностей ООН із запобігання конфліктам і посередництва; підтримання миру на Африканському континенті; боротьба з тероризмом; підтримка процесів роззброєння та нерозповсюдження; просування порядку денного щодо жінок, миру та безпеки, а також дітей у збройних конфліктах та ін. Протидія російській агресії, грубому порушенню Москвою засад сучасного світового порядку, заснованого на Статуті ООН, стала ключовою складовою пріоритетів та завдань України в Раді Безпеки.

Також Україна бере помітну участь у зусиллях ООН, спрямованих на подолання кліматичних змін, та є учасником Рамкової конвенції ООН про зміну клімату та її Кіотського протоколу. Україна була серед перших країн, які у 2016 році ратифікували нову глобальну кліматичну угоду – Паризьку угоду. Наша країна отримує значну технічну, консультативну та фінансову допомогу спеціалізованих установ ООН, її фондів і програм, зокрема у сферах демократичного врядування, подолання бідності, досягнення Цілей сталого розвитку, підтримки державного управління, захисту довкілля [7]. Впродовж 2016 р. організації системи ООН реалізували в Україні щорічний План гуманітарного реагування ООН, у рамках якого на цілі гуманітарної допомоги постраждалому населенню було мобілізовано 97,5 млн дол. США. У поточному році гуманітарна допомога з боку організацій системи ООН надається в рамках нового Плану гуманітарного реагування ООН, бюджет якого у 2017 р. становить 214 млн дол. США.

Як активний прихильник гендерної рівності, покращення становища жінок, подолання гендерних стереотипів Україна бере участь у більшості заходів ООН з цієї проблематики, у т. ч. у регулярних дебатах РБ ООН з тематики «Жінки, мир, безпека», виконує Конвенцію ООН про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок, зокрема шляхом виконання національних програм та проектів у цій сфері. Обрання України до складу Ради ООН з прав людини (РПЛ) у 2006 та 2008 роках стало визнанням її практичного внеску і значного потенціалу у сфері забезпечення дотримання, захисту та поваги прав і свобод людини у світі. Україна продовжує працювати в цьому органі в якості спостерігача, просуваючи ініціативи, зокрема щодо ролі превенції у заохоченні та захисті прав людини [8]. Україна представила свою кандидатуру на вибори до складу РПЛ на період 2018–2020 рр. та 2021–2023 рр.

Слід відмітити, що Україна є країною-партнером програми Еразмус+, що охоплює освіту, професійну підготовку, молодіжну політику та спорт. У сфері вищої освіти українські вищі навчальні заклади можуть брати участь в таких напрямках міжнародного виміру програми Еразмус+:

- навчальна мобільність працівників та студентів ВНЗ (проекти міжнародної кредитної мобільності) на основі міжінституційних угод (колишній Еразмус);
- реалізація спільних магістерських програм та отримання індивідуальних стипендій (ступенева мобільність Еразмус Мундус);
- розвиток потенціалу вищої освіти – реформування вищої освіти (ex-Темпус);
- стратегічні партнерства;
- альянси знань;
- напрям Жана Моне з Європейських студій.

У всіх вищевказаних напрямках українські інституції можуть бути партнерами, а за напрямками Жан Моне і Розвиток потенціалу вищої освіти, як координаторами так і партнерами. Задля посилення обізнаності, візуальної доступності, актуальності, ефективності та впливу міжнародних компонентів програми Еразмус+ і сфері вищої освіти діє Національний Еразмус+ офіс в Україні. Національний Еразмус+ офіс в Україні є партнером Міністерства освіти і науки України та здійснює такі заходи:

- інформаційна та промоційна діяльність;
- надання допомоги потенційним учасникам конкурсів та виконавцям проектів;
- відбір, моніторинг та поширення відомостей про проекти програм Еразмус+ та колишньої програми Темпус IV;
- підтримка діяльності Національної команди експертів з реформування вищої освіти.

Проект «Національний Еразмус+ Офіс в Україні» (НЕО) у тісній співпраці з Представництвом ЄС в Україні забезпечує допомогу та підтримку Виконавчому агентству з питань освіти, аудіовізуальних засобів і культури (ЕАСЕА) щодо запровадження в Україні Програм ЕРАЗМУС+ у сфері вищої освіти. НЕО досліджує розвиток вищої освіти в Україні та інших сфер

освіти у разі потреби. У співпраці з Представництвом ЄС в Україні, НЕО є контактним центром для всіх зацікавлених потенційних учасників, бенефіціарів і стейкхолдерів щодо заходів ЕАСЕС та Європейської Комісії в сфері (вищої) освіти. Мандат Національного Еразмус+ офісу в Україні в рамках Програми ЕРАЗМУС+ включає заходи спрямовані на підтримку, популяризацію, моніторинг та поширення інформації про Програму, зокрема у сфері вищої освіти у співпраці з іншими країнами-партнерами. НЕО співпрацює з контактною особою Напрямку Марії Кюрі-Складовської задля посилення синергії між програмами ГОРИЗОНТ 2020 та ЕРАЗМУС+. Очікуваними результатами є:

- всебічна обізнаність освітянської громадськості та широкого суспільного загалу щодо можливостей Програми ЕРАЗМУС+ у сфері вищої освіти;
- якісна консультативна допомога потенційним учасникам, аплікантам і бенефіціарам;
- експертна оцінка та консультування для ЕАСЕС і Європейської Комісії щодо проектних заявок на етапі відбору;
- моніторинг поточних проектів ЕРАЗМУС+ в Україні та поширення результатів проектів (включаючи діючі проекти Програми ТЕМПУС IV);
- забезпечення якісної діяльності Національної команди експертів з реформування вищої освіти (HERE) в Україні;
- формування, згуртування та підтримка життєдіяльності спільноти Програми ЕРАЗМУС+ у співпраці з Європейською Комісією, Представництвом ЄС в Україні та національними органами державної влади;
- поширення інформації про ініціативи ЄС у сфері вищої освіти, їх візуальна презентація та популяризація в Україні.

У 2015 році Україна стала асоційованим членом Рамкової програми Європейського Союзу з досліджень та інновацій «Горизонт 2020». Дане членство надало українським учасникам рівноправний статус з їхніми європейськими партнерами, а також відкрило можливості впливу на формування змісту Програми. «Горизонт 2020» – це програма Європейського Союзу з фінансування науки та інновацій з загальним бюджетом близько 80 млрд євро, розрахована на 2014–2020 роки.

Програма сконцентрована на досягненні таких головних завдань:

- зробити Європу привабливим місцем для першокласних науковців;
- сприяти розвитку інноваційності та конкурентоспроможності європейської промисловості і бізнесу;
- за допомогою науки вирішувати найбільш гострі питання сучасного європейського суспільства.

Відповідно до цих завдань, Програма «Горизонт 2020» поділена на три основні напрямки:

- 1) передова наука, яка є відкритою для високоякісних індивідуальних та командних дослідницьких проектів в усіх галузях знань, включаючи гуманітарні;
- 2) лідерство у галузях промисловості, в яких фінансується розробка нових технологій і матеріалів, включно з ICT та космічні дослідження; крім того, в межах цього напрямку доступні фінансові інструменти для впровадження інновацій у малому та середньому бізнесі;
- 3) суспільні виклики, з широким спектром дослідницьких проектів від покращення якості транспорту, їжі, системи охорони здоров'я та безпеки до питань європейської ідентичності і культурної спадщини.

Три зазначені напрямки, у свою чергу, поділені на кілька тематичних конкурсів. Європейська Комісія готує і публікує Робочі Програми для кожного окремого конкурсу. В абсолютній більшості конкурсів програми «Горизонт 2020» (окрім European Research Council та Marie Skłodowska-Curie Actions з розділу Передова наука) фінансування здійснюється за принципом «згори донизу», тобто лише щодо пріоритетних для Європейської Комісії тем досліджень. Основні умови участі у проектах програми Горизонт 2020 – актуальна дослідницька тема, щонайменше два партнери з європейських країн і заявка англійською мовою розміром 10–15 сторінок, в залежності від типу проекту. Для надання інформації щодо можливостей програми Горизонт 2020, консультацій потенційних учасників на шляху від ідеї до реалізації проектів, допомоги у пошуку партнерів, Міністерством освіти і науки створено мережу національних і регіональних контактних пунктів. Вони діють, переважно, на базі університетів та наукових установ, і розподілені відповідно до різних конкурсних напрямків програми «Горизонт 2020». Усі консультації надаються безкоштовно.

За перші два роки реалізації програми ЄС з досліджень та інновацій «Горизонт 2020» українські науковці отримали грантів на 7 мільйонів євро. Програма ЄС з досліджень та інновацій «Горизонт 2020» є першою європейською програмою, у якій Україна бере участь у якості асоційованого учасника. Угода про асоціацію України до програми була підписана 20 березня 2015 року та ратифікована Урядом України 15 липня 2015 року. З цього моменту українські наукові організації та окремі дослідники беруть участь у програмі, користуючись тими ж привілеями, що і країни – члени ЄС, що дозволяє значно підвищити залучення українських науково-дослідних організацій і установ до сфери європейських наукових досліджень, створити основу для структурних реформ в науково-інноваційній сфері України.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, зростання взаємозалежності світу, виникнення й загострення глобальних проблем надзвичайно збільшили об'єктивні потреби в розширенні багатостороннього співробітництва і сприяли його поширенню на інші сфери життя. Сьогодні співпраця охоплює не тільки питання торгівлі, митних правил, прикордонного врегулювання або військово-політичних союзів, але й завдання пошуку адекватних відповідей на екологічні виклики, освоєння космосу, спільного використання ресурсів загального призначення, розвитку комунікаційних мереж тощо.

Забезпечення стійкого розвитку національної економіки в умовах всеохоплюючої глобалізації можливе лише на інноваційній основі, що передбачає розробку і комерціалізацію високих технологій, нових матеріалів, виробництво новітньої продукції, формування висококваліфікованих людських ресурсів тощо. Одним із важливих чинників забезпечення інноваційного характеру розвитку національної економіки стає міжнародне співробітництво, завдяки якому відкривається доступ до найсучасніших науково-технічних розробок, відбувається обмін досвідом і кваліфікованими кадрами, диверсифікація джерел фінансування інноваційної діяльності.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Європейська інтеграційна політика: навч. посіб. / А.М. Поручник, В.І. Чужиков, Д.О. Ільницький, О.А. Федірко; за ред. В.І. Чужикова. – К.: КНЕУ, 2010. – 452 с.
2. 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.
3. Кривчик Г.Г. Україна в міжнародних організаціях: навч. посіб. / Кривчик Г.Г., Серьогін С.М., Шибко В.Я. – К.: АДЕФ-Україна, 2011. – 219 с.
4. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>.
5. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mfa.gov.ua/>.
6. Єгоров І.Ю. Науковий та інноваційний потенціал України у міжнародних статистичних порівняннях: монографія / Єгоров І.Ю., Жукович І.А., Рижкова Ю.О. – К.: Інформ.-аналіт. агентство, 2010. – 157 с.
7. Інтеграція України в європейські правові, політичні та економічні системи: монографія / [В.А. Манжола, В.І. Муравйов, А.С. Філіпенко та ін.]; ред. Л.В. Губерський. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2007. – 320 с.
8. Полякова Ю.В. Міжнародний інноваційний менеджмент: навч. посіб. у тестах / Ю.В. Полякова, З.Я. Макогін. – Львів: ЛКА, 2015. – 239 с.

REFERENCES

1. Poruchnyk, A.M., Chuzhykov, V.I., Ilnytskyi, D.O., & Fedirko, O.A. (2010). Yevropeiska intehratsiina polityka [The European integration policy]. Kyiv: KNEU [in Ukrainian].
2. Bazhal, Yu.M., Boiko, O.M., & Bulkin, I.O. et al. (2015). Innovatsiina Ukraina 2020: natsionalna dopovid [Innovative Ukraine 2020: national report]. Kyiv: NAN Ukrainy [in Ukrainian].
3. Kryvchik, H.H., Serohin S.M., & Shybko V.Ya. (2011). Ukraina v mizhnarodnykh orhanizatsiiah [Ukraine in international organizations]. Kyiv: ADEF-Ukraine [in Ukrainian].
4. Ofitsiinyi sait Ministerstva ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy [The official site of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine]. Retrieved from <http://www.me.gov.ua/> [in Ukrainian].

5. Ofitsiyni sait Ministerstva zakordonnykh sprav Ukrainy [The official site of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine]. Retrieved from <http://www.mfa.gov.ua/> [in Ukrainian].
6. Yehorov, I.Yu., Zhukovych, I.A., & Ryzhkova, Yu.O. (2010). Naukovyi ta innovatsiyni potentsial Ukrainy u mizhnarodnykh statystychnykh porivnianniakh [Scientific and innovative potential of Ukraine in international statistical comparisons]. Kyiv: Inform.-analit. ahentstvo [in Ukrainian].
7. Manzhola, V.A., Muraviov, V.I., & Filipenko A.S. et al. (2007). Intehratsiia Ukrainy v yevropeiski pravovi, politychni ta ekonomichni systemy [Ukraine's integration into European legal, political and economic systems]. Kyiv: VPTs Kyivskyi universytet [in Ukrainian].
8. Poliakova, Yu.V., & Makohin, Z.Ya. (2015). Mizhnarodnyi innovatsiyni menedzhment [International innovative management]. Lviv: LKA [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Міжнародне співробітництво України в системі національних економічних пріоритетів / Л.С. Козак, О.В. Федорук, Я.О. Лудченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

У статті досліджено сутність та принципи міжнародного співробітництва; обґрунтовано особливості міжнародного співробітництва в рамках міжурядових організацій; з'ясовано принципи діяльності Організації Об'єднаних Націй як основи концепції розвитку міжнародного співробітництва; досліджено особливості участі України у програмах Європейського Союзу.

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

Мета дослідження – підвищення ефективності механізму активізації розвитку міжнародного співробітництва України в системі національних економічних пріоритетів.

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

Поглиблення міжнародного економічного співробітництва дозволяє використовувати світовий досвід щодо здійснення регіональних перетворень. Ефективна інноваційна діяльність країни сприяє активізації процесів міжнародного науково-технічного співробітництва та створенню умов для зближення інноваційних процесів на національному і глобальному рівнях. Налагодження міжнародного співробітництва відбувається у різноманітних формах, у тому числі й у вигляді проєктів – спільної діяльності партнерів різних країн з реалізації інноваційних ідей. Одним із важливих чинників забезпечення інноваційного характеру розвитку національної економіки є міжнародне співробітництво, завдяки якому відкривається доступ до найсучасніших науково-технічних розробок, відбувається обмін досвідом і кваліфікованими кадрами, диверсифікація джерел фінансування інноваційної діяльності.

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

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО, НАЦІОНАЛЬНІ ЕКОНОМІЧНІ ПРІОРИТЕТИ, ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ, СТІЙКИЙ РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ, ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ЄВРОПЕЙСЬКА ЕКОНОМІЧНА КОМІСІЯ ООН, ПРОГРАМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ.

ABSTRACT

Kozak L.S., Fedoruk O.V., Ludchenko Y.A. International cooperation of Ukraine in the system of national economic priorities. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article explores the essence and principles of international cooperation; substantiates the specific features of international cooperation within the framework of intergovernmental organizations; clarifies the principles of the work of the United Nations as the basis for the concept of development of international cooperation; studies the features of Ukraine's participation in the programs of the European Union.

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

Purpose of study – improving efficiency of the mechanism of activation of development of the international cooperation of Ukraine in the system of national economic priorities.

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

The deepening of international economic cooperation allows using the world experience in implementing regional reforms. Effective innovative activity of the country contributes to the activation of processes of international scientific and technical cooperation and creation of conditions for rapprochement of innovation processes at the national and global levels. The establishment of international cooperation takes place in various forms, including in the form of projects – joint activities of partners from different countries on the implementation of innovative ideas. One of the important factors for ensuring the innovative nature of the development of the national economy is international cooperation, thanks to which access is granted to the most advanced scientific and technological developments, there is an exchange of experience and qualified personnel, diversification of sources of financing of innovative activity.

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

KEYWORDS: INTERNATIONAL COOPERATION, NATIONAL ECONOMIC PRIORITIES, INTEGRATION PROCESSES, SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY, INNOVATIVE ACTIVITIES, THE UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, PROGRAMS OF THE EUROPEAN UNION.

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Международное сотрудничество Украины в системе национальных экономических приоритетов / Л.С. Козак, О.В. Федорук, Я.А. Лудченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

В статье исследованы сущность и принципы международного сотрудничества; обоснованы особенности международного сотрудничества в рамках межправительственных организаций; выяснены принципы деятельности Организации Объединенных Наций как основы концепции развития международного сотрудничества; исследованы особенности участия Украины в программах Европейского Союза.

Объект исследования – процесс обеспечения экономической безопасности в международных отношениях.

Цель исследования – повышение эффективности механизма активизации развития международного сотрудничества Украины в системе национальных экономических приоритетов.

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

Углубление международного экономического сотрудничества позволяет использовать мировой опыт по осуществлению региональных преобразований. Эффективная инновационная деятельность страны способствует активизации процессов международного научно-технического сотрудничества и созданию условий для сближения инновационных процессов на национальном и глобальном уровнях. Налаживание международного сотрудничества происходит в различных формах, в том числе и в виде проектов – совместной деятельности партнеров разных стран по реализации инновационных идей. Одним из важных факторов обеспечения инновационного характера развития национальной экономики является международное сотрудничество, благодаря которому открывается доступ к самым современным научно-техническим разработкам, происходит обмен опытом и квалифицированными кадрами, диверсификация источников финансирования инновационной деятельности.

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

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО, НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ, ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ, УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ, ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ООН, ПРОГРАММЫ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА.

АВТОРИ:

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Економіка», e-mail: lskozak1@gmail.com,

тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-3995-172X.

Федорук Олеся Володимирівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Економіка», e-mail: ovfedoruk@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0002-7402-4174.

Лудченко Ярослав Олександрович, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Транспортного права та логістики», e-mail: yal@i.com.ua, тел. +380442544326, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 439, orcid.org/0000-0003-2018-1729.

AUTHOR:

Kozak Liudmyla S., Ph.D., professor, National Transport University, head, department of Economics, e-mail: lskozak1@gmail.com, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 314, orcid.org/0000-0003-3995-172X.

Fedoruk Olesia V., Ph.D., National Transport University, associate professor, department of Economics, e-mail: ovfedoruk@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 314, orcid.org/0000-0002-7402-4174.

Ludchenko Yaroslav A., Ph.D., National Transport University, associate professor, department of Transport Law and Logistics, e-mail: yal@i.com.ua, tel. +380442544326, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 439, orcid.org/0000-0003-2018-1729.

АВТОРЫ:

Козак Людмила Степановна, кандидат экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой «Экономика», e-mail: lskozak1@gmail.com, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-3995-172X.

Федорук Олеся Владимировна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Экономика», e-mail: ovfedoruk@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0002-7402-4174.

Лудченко Ярослав Александрович, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Транспортного права и логистики», e-mail: yal@i.com.ua, тел. +380442544326, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-2018-1729.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко С.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 379.85
UDC 379.85

ВПЛИВ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

Кривенко О.К., Національний транспортний університет, Київ, Україна, el_kriv@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2562-340X

Гребельник М.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, niknik0229@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8385-8261

Солоденко Ю.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-2650-0655

INFLUENCE OF TRANSPORT CORRIDORS ON FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF UKRAINE'S VEHICLE ENTERPRISES

Krivenko O.K., National Transport University, Kyiv, Ukraine, el_kriv@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2562-340X

Grebelnik M.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, niknik0229@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8385-8261

Solodenko Yu.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-2650-0655

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УКРАИНЫ

Кривенко О.К., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, el_kriv@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2562-340X

Гребельник М.М., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, niknik0229@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8385-8261

Солоденко Ю.М., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-2650-0655

Постановка проблеми. Важливе значення для розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємств є формування та розбудова сталих транспортних коридорів на міждержавному рівні з метою забезпечення переміщення продукції за конкурентною ціною, прозорою схемою перетину кордонів та мінімальним часом доставки вантажів.

Формування транспортних потоків не в останню чергу також залежить від наявності і доступності регулярного транспортного обслуговування (рейсів) із заздалегідь визначених пунктів, розкладів та тарифів, що створює умови для побудови та планування мережі постачань.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження у сфері теорії та практики транспортного обслуговування зовнішньої торгівлі знайшли широке відображення у працях таких відомих закордонних науковців, як Кейнса Дж.М., Ліндєрта П.Х., Уайтхеда Дж., Гехтбарга А. Питаннями ефективності та функціонування транспортно-експедиційної діяльності займалися такі українські та російські вчені і фахівці, як Воркут А.І., Воркут Т.А., Лівшиць В.Н., Бурмистров М.М., Міхін А.А., Кальченко А.Г., Немчинов В.С., Винников В.В., Раховецький А.Н., Примачов Н.Т., Боровицький В.М., Румянцев А.П., Шарай С.М., та багато інших [1]. Однак слід зазначити, що багато проблем конкуренції на ринку транспортних перевезень, організації діяльності учасників транспортних послуг залишаються не повною мірою вивченими та вимагають адаптації до умов, у яких знаходяться сучасні вітчизняні транспортні підприємства, складною політичною та економічною ситуацією, яка склалась в Україні та світі.

Створення Україною нових систем транспортних перевезень дозволить прискорити не тільки досягнення стратегічних цілей інтеграції в Європейську спільноту, але й розв'язання таких задач, як залучення додаткових інвестицій в розвиток транспортної інфраструктури, прискорення темпу із занепаду вітчизняного виробника, покращення валютних надходжень за рахунок транзитних перевезень, росту обсягів продукції, що експортується [2].

Мета статті. Основною метою написання статті є аналізування та оцінювання сучасного стану формування та розвитку транспортних коридорів, їх вплив на зовнішньоекономічну діяльність транспортних підприємств України.

Результати дослідження. З часів винаходу людством механічних заходів пересування і понині у всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Він задовольняє найважливіші потреби людини – потреби в переміщенні як самої людини, так і вантажів. Сьогодні неможливо уявити собі жодного виду господарської діяльності та жодного державного чи громадського заходу, який відбувався б без участі транспорту.

Небувалий розвиток науки і техніки (особливо в другій половині XX ст.), а також природно-географічні, економічні, політичні та інші фундаментальні чинники, сприяли значному розвитку транспорту у кількісному і якісному відношеннях. Значно збільшився парк традиційних видів транспорту, чисельно зросла їх провізна спроможність, підвищилась швидкість руху. Одночасно були створені нові види транспорту, набули розвитку міжнародні транспортні коридори, збільшилась протяжність сполучення тощо.

Завдяки транспорту різні галузі виробництва і економічні райони можуть розвиватися як єдиний народногосподарський комплекс. Транспорт суттєво впливає на формування запасів сировини, палива, у сфері виробництва і споживання, на розташування виробництва, його спеціалізацію, кооперування, темпи і масштаби розвитку всієї економіки [3].

Економічні перетворення, що відбуваються в Україні, розвиток її ділових зв'язків з іншими країнами висувають перед транспортним комплексом країни складні завдання, пов'язані з питаннями адаптації до нових умов господарювання в ринковому середовищі, інтеграції в європейські та світову транспортні системи. Реалізуючи курс на інтеграцію в європейські та світову економічні системи, Україна послідовно розвиває зовнішньоекономічні зв'язки. Її торгівельними партнерами є практично всі країни світу [4].

Галузь транспорту є важливою частиною економіки, що забезпечує обслуговування як внутрішніх, так і експортних/імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Транспорт є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни. Тому пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме країни Європи, Азії та Сходу [5].

Транспортна складова, яка за даними Державного комітету статистики [6] складає 8,2% ВВП країни, вносить вагомий внесок в формування та наповнення бюджету країни. Тільки в 2016 році Україна експортувала народногосподарських товарів більше ніж на 32 млрд. доларів США. В основному, а це понад 38 відсотків експорту, припадає на країни ЄС, близько 17% країни СНД (включаючи Російську Федерацію), і лише 5% на Китай.

Вплив на зовнішньоекономічну діяльність українських підприємств і організацій не в останнє відіграє географічне розташування країни, як міст між Європою та Азією. Одним із стратегічних завдань України є створення умов для перевезень у трансконтинентальних напрямках з Європи не тільки до Центральної Азії, але і через Кавказ до Ірану і Індії [7].

Якщо розглядати український експорт у розрізі видів транспорту, то на морський припадає 57,8%, на автомобільний 26,0%, залізничний 13,4%. Експорт товарів у контейнерах з України в 2016 році зріс в частині перевезення морським транспортом на 17,4%, або 2,3 млрд. дол. США, залізничним транспортом на 1,9% (0,18 млрд. дол.), а частка автомобільним транспортом зменшилась на 10% (0,16 млрд. дол.). В той же час експорт товарів, що перевозився вантажними автомобілями на поромках зріс у 2016 році на 26%, що спричинено неприкритою агресією з боку Російської Федерації. Підприємства України змушені були шукати не тільки альтернативні шляхи доставки товарів в обхід Росії, але і нові ринки збуту. І насамперед це країни Центральної Азії, Китай, а в перспективі такі країни як Іран, Ірак, Індія і навіть Африка. Тому наземні транспортні маршрути між ЄС і країнами Центральної Азії та Китаєм викликають підвищену зацікавленість, як альтернатива транзиту через Російську Федерацію.

Україна є учасницею Базової багатосторонньої угоди про розвиток транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія – мультимодальної транспортної мережі, яка пов'язує Азію з Європою через Кавказ. Транспортні потоки ТРАСЕКА проходять територією таких країн, як Молдова, Румунія, Україна, Грузія, Азербайджан, Вірменія, Іран, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Узбекистан та Туреччина.

На сьогодні в рамках програми транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), яка започаткована в 1993 році та була розроблена як один з компонентів міждержавної програми

Тасіс, діє транспортний коридор (ТМТМ) між Європою у Китай через Чорне море, Кавказ, Каспійське море та Центральну Азію (Шовковий Шлях). У 1996 р. на конференції у Афінах до програми ТРАСЕКА долучилась Україна [1].

Однак вартість перевезення вантажів за цим маршрутом на сьогодні є більш високою із-за наявності двох морських переправ, значних сум платежів і зборів кожною із сторін країн учасників перевезень.

Альтернативою для ТМТМ може стати транспортування вантажів через Грузію та через Туреччину шляхом залучення залізничного сполучення БАКУ – Тбілісі – Карс. У зв'язку з цим є можливість створити пряме залізнично-поромне сполучення з Туреччини (порт Самсунг) в Україну.

Заслуговує уваги участь України в міжнародних контейнерних маршрутних потягах в західних регіонах. Це дозволяє з'єднати Чорне та Балтійське моря. Інша ініціатива, це маршрутний вантажний поїзд “Nomad Ekspres”, що сформований в рамках транспортного коридору ТМТМ і поєднує місто Ізов на кордоні з Польщею та Достик (кордон Казахстан – Китай). Існує можливість поєднати потяг “Nomad Ekspres” з потягами Вікінг та Зубр. Для успішної роботи цього коридору необхідно сформувати нормативну та регуляторну бази.

Актуальним питанням на сьогодні є транспортування товарів між Білорусією та Грузією через Україну. Тільки за 2017 рік товарообіг між цими країнами зріс більше ніж на 50 млн. доларів США – до 126 млн. До 2020 року цю цифру планують довести до 200 млн. доларів США. Маршрут доставки товарів по транспортному коридору через Військово – грузинську дорогу і Кавказький хребет є проблемним з огляду на залежність від погодних умов (інколи автомобілі простоюють по 7÷10 днів). Альтернативою може бути доставка вантажів як автомобілями, контейнерами, так і вагонами до українських портів Одеса/Чорноморськ, а потім морем до Поті/Батумі в Грузію.

Автомобільні маршрути ТРАСЕКА теж проходять через сім портів, включаючи поромні переправи (Актау, Туркменбаші, Баку, Алят, Поті, Батумі, Чорноморськ, Одеса), а також 46 наземних пунктів перетину кордону. З 19860 км автодоріг транспортного коридору ТРАСЕКА 14290 км (72%) проходять Азіатською автомагістраллю (Центральна Азія і Південний Кавказ) та Пан-Європейськими коридорами в Україні та Молдові. У шести країнах проекту, які є учасниками програми ЦАРЕС, налічується 11900 км автодоріг ТРАСЕКА, з яких 9900 км (83%) також є транспортними коридорами ЦАРЕС. Тому програма ЦАРЕС має помітний вплив на систему доріг ТРАСЕКА [8].

Таке розмаїття та протяжність характеризується незадовільним збереженням вантажів, системою крадіжок як з паркувальних стоянок, що охороняються, так і без охорони, під час руху транспортних засобів та інших злочинів, складністю перетину кордонів, тощо.

Висновки. Узагальнюючи вищевикладене, з метою максимального використання переваг міжнародних транспортних коридорів, що має прямий зв'язок з результатами зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств, необхідно на рівні держави сформувати цілісну транспортну модель розбудови комплексної транспортної інфраструктури. Ввести за правило інфраструктурне планування та підтримку мультимодальних (комбінованих) перевезень, виключити змагання кожного виду за отримання особистих переваг.

В дорожню карту необхідно включити:

- удосконалення нормативно-правової бази, включаючи регулювання автомобільно-залізничних мультимодальних перевезень, спрощення процедури перетину кордонів, формування цифрових коридорів та документообігу;
- регулярність транспортних послуг, а саме оптимізація, створення індустріальних парків, гнучка маршрутизація та інтегрований менеджмент;
- максимальне залучення приватного сектора, підняття на належний рівень державно – приватного партнерства, сформувати прозору діяльність державних підприємств, і в першу чергу Укрзалізницю;
- формування та розвиток транспортно-дорожньої інфраструктури, мережі логістичних центрів на шляху проходження транспортних коридорів, оптимізації та чіткої взаємодії всіх учасників транспортного процесу, застосування єдиних міжнародних стандартів;
- формування єдиної інформативної бази з прямим доступом до неї всіх зацікавлених учасників перевезень.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Михайличенко К.М., Белашов Є.В. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг: аналіт. записка. [Електронний ресурс] — Режим доступу: — <http://niss.gov.ua/articles/1844/>

2. Прейгер Д.К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку — К.: НІСД, 2011 — с.37.
3. Дмитриченко М.Ф., Кельман І.І., Вільховський Є.К. та ін. Загальний курс транспорту — Львів: Видавництво “Арт-студія Акме”, 2017. — с.8.
4. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М. та ін.. Транспортні технології в системах логістики — К: Видавництво “Інформавтодор”, 2007. — с.3, 128.
5. Омелян В. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. — с.6.
6. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] — <http://ukrstat.gov.ua/>
7. Собкевич О.В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України: аналіт. доп./ — К.: НІСД, 2014 — 60с.
8. Довгань В. Транспортні коридори — Львів: Видавничий дім “Панорама”, 2017. — с.137.

REFERENCES

1. Mikhailechenko K.M., & Belashov E.V. (2013) Vidnovlennia tranzynnoho potenzialu v konspekty pidvyshennia konkurentnospromognosti Ukrainy na mignarodnomu rynku transpnyh poslug [Restoration of transit potential in the summary of Ukraine's competitiveness enhancement in the international transport services market]: analyst. note. [Electronic resource] Access mode: <http://niss.gov.ua/articles/1844/> [in Ukrainian].
2. Preyger D.K. (2011) Realizaciy potentsialu transportnoi infrastrukturu Ukrainy v strategii postkryzovogo ekonomichnogo rozvytku [Realization of the potential of Ukraine's transport infrastructure in the strategy of post-crisis economic development]. Kyiv: NISS, p.37. [in Ukrainian].
3. Dmitrichenko M.F., Kelman I.I., Wilkhovsky E.K., Peklych Z.I. & Melnichenko O.I. (2017) Zagalny kurs transportu [General course of transport]. Lviv: Publishing house "Art-studio Akme" [in Ukrainian].
4. Dmitrichenko M.F., Levkovets P.P., Tkachenko A.M., Ignatenko O.S., Zayonchik L.G. & Statnik I.M. (2007) Transportny tehnologii v systemah logistyky [Transport technologies in logistics systems]. Kyiv: Publishing house "Informavtodor" [in Ukrainian].
5. Omelyan V. (2017) Nazionalna transportna strategiy Ukrainu na period do 2030 roku [National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030]. [in Ukrainian].
- 6 Official site of the State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource] <http://ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
7. Sobkevich O.V. (2014) Mehanizmy efektyvnogo vykorystannya ta rozvytku potencialu transportno-dorozhniogo kompleksu [Mechanisms for efficient use and development of the potential of the road transport complex in Ukraine: analyst. Additional]. Kyiv: NISS, p.60 [in Ukrainian].
8. Dovhan V. (2017) Transportni koridoru [Transport corridors]. Lviv: Publishing House "Panorama" [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Кривенко О.К. Вплив транспортних коридорів на зовнішньоекономічну діяльність транспортних підприємств України / О.К. Кривенко, М.М. Гребельник, Ю.М. Солоденко / Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. — К. : НТУ, 2018. — Вип. 2 (41).

Стаття присвячена дослідженню впровадження заходів для розвитку максимального використання переваг міжнародних транспортних коридорів, що має прямий зв'язок з результатами зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств та дає можливість ефективніше розкрити транспортний потенціал України на міждержавному рівні.

Об'єкт дослідження — процес управління вантажними перевезеннями транспортними підприємствами, предметом дослідження є теоретичні основи та практичні аспекти запровадження оптимізації автомобільно-залізничних мультимодальних перевезень шляхом максимального використання переваг міжнародних транспортних коридорів.

Мета статті — аналізування та оцінювання сучасного стану формування та розвитку транспортних коридорів, їх вплив на зовнішньоекономічну діяльність транспортних підприємств України.

Метод дослідження — статистичний аналіз діяльності національної транспортної інфраструктури України.

Отримана інформація дасть змогу керівництву транспортних підприємств, які користуються міжнародними транспортними коридорами, створити таку систему управління переміщенням продукції на міждержавному рівні, яка б дала стабільний розвиток як окремому підприємству, так і галузі в цілому.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук та впровадження на рівні держави ефективної цілісної транспортної моделі розбудови комплексної транспортної інфраструктури.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТ, МАРШРУТ, ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА,

ABSTRACT

Krivenko A.K., Grebelnik M.M., Solodenko Yu.M. Influence of transport corridors on foreign economic activity of transport enterprises of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article is devoted to the study of the introduction of measures to develop the maximum use of the advantages of international transport corridors that have a direct link to the results of foreign economic activity of Ukrainian enterprises and allow to more effectively reveal the transport potential of Ukraine at the interstate level.

The object of the research is the process of managing cargo transportation by transport enterprises, the theoretical bases and practical aspects of implementing the optimization of road-rail multimodal transport by maximizing the benefits of international transport corridors are the subject of the study.

The purpose of the article is analysis and assessment of the current state of formation and development of transport corridors, their impact on foreign economic activity of transport enterprises of Ukraine.

Method of research - statistical analysis of the national transport infrastructure of Ukraine.

The information obtained will allow the management of transport enterprises using international transport corridors to create such a system for managing the movement of products at the interstate level, which would give a stable development to a single enterprise and the industry as a whole.

The forecast assumptions on the development of the research object are the search for and the introduction at the state level of an effective integrated transport model for the development of an integrated transport infrastructure.

KEYWORDS: TRANSPORT, ROUTE, TRANSPORT CORRIDORS, TRANSPORTATION, TRANSPORT ENTERPRISES,

РЕФЕРАТ

Кривенко А.К. Влияние транспортных коридоров на внешнеэкономическую деятельность транспортных предприятий Украины / А.К. Кривенко, М.М. Гребельник, Ю.М. Солоденко / Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

Статья посвящена исследованию внедрения мероприятий для развития максимального использования преимуществ международных транспортных коридоров, которые имеют прямую связь с результатами внешнеэкономической деятельности украинских предприятий и позволяют эффективнее раскрыть транспортный потенциал Украины на межгосударственном уровне.

Объект исследования – процесс управления грузовыми перевозками транспортными предприятиями, предметом исследования являются теоретические основы и практические аспекты внедрения оптимизации автомобильно-железнодорожных мультимодальных перевозок путем максимального использования преимуществ международных транспортных коридоров.

Цель статьи – анализ и оценку современного состояния формирования и развития транспортных коридоров, их влияние на внешнеэкономическую деятельность транспортных предприятий Украины.

Метод исследования – статистический анализ деятельности национальной транспортной инфраструктуры Украины.

Полученная информация позволит руководству транспортных предприятий, пользующихся международными транспортными коридорами, создать такую систему управления перемещением продукции на межгосударственном уровне, которая бы дала стабильное развитие как отдельному предприятию, так и отрасли в целом.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – поиск и внедрение на уровне государства эффективной целостной транспортной модели развития комплексной транспортной инфраструктуры.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТ, МАРШРУТ, ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ, ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ,

АВТОРИ:

Кривенко Олена Константинівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри економіки, t-mail: el_kriv@ukr.net тел. (044)2803016, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.313.

Гребельник Микола Миколайович, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри менеджменту, t-mail: niknik0229@gmail.com, тел. (044)2808438, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.243.

Солоденко Юлія Миколаївна, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху, t-mail: juliya.solodenko@gmail.com, тел. (044)2804885, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.435.

AUTHOR:

Krivenko Elena Konstantinovna, National Transport University, Senior Lecturer of the Department of Economics, t-mail: el_kriv@ukr.net tel. (044)2803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, k.313.

Grebelnik Nikolay Nikolaevich, National Transport University, Senior Lecturer of the Department of Management, t-mail: niknik0229@gmail.com, tel. (044)2808438, Ukraine, 01010, Kiev, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, p.243.

Solodenko Julia Nikolaevna, National Transport University, Assistant Professor, Department of Transportation Systems and Road Safety, t-mail: juliya.solodenko@gmail.com, tel. (044)2804885, Ukraine, 01010, Kiev, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, k.435.

АВТОРЫ:

Кривенко Елена Константиновна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры экономики, t-mail: el_kriv@ukr.net, тел. (044)2803016, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.313.

Гребельник Николай Николаевич, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры менеджмента, t-mail: niknik0229@gmail.com, тел. (044)2808438, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.243.

Солоденко Юлия Николаевна, Национальный транспортный университет, асистент кафедры транспортных систем и безопасности дорожного движения, t-mail: juliya.solodenko@gmail.com, тел. (044)2804885, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.435.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Є. В., доктор економічних наук, професор, Президент академії інвестицій в науку і будівництво України, Київ, Україна.

Заплітна Т. В., кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Bondarenko E.V., Doctor of Economics, professor, President of the Academy of investment in science and Construction of Ukraine, Kyiv, Ukraine.

Zaplitna T.V., Ph.D., Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Economics, Kyiv, Ukraine.

УДК 658:338
UDC 658:338

ПРИБУТОК ЯК ФІНАНСОВЕ ДЖЕРЕЛО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

Левіщенко О.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна, osl-economica@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3704-5352

Харченко М.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, kharchenko.maksim29@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0688-1913

PROFIT AS A FINANCIAL SOURCE OF ENTERPRISE DEVELOPMENT

Levishchenko O.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine, osl-economica@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3704-5352

Kharchenko M.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, kharchenko.maksim29@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0688-1913

ПРИБЫЛЬ КАК ФИНАНСОВЫЙ ИСТОЧНИК РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

Левищенко Е.С., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, osl-economica@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3704-5352

Харченко М.О., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, kharchenko.maksim29@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0688-1913

Постановка проблеми.

Прибуток це мета діяльності будь якого підприємства. Значення прибутку як кінцевого позитивного фінансового результату діяльності підприємства, полягає в тому, що він є основним джерелом виробничого та соціального розвитку підприємства. Забезпечення ефективного управління прибутком, є важливою ланкою в процесі діяльності кожного підприємства, бо саме прибуток є найбажанішим результатом. Це складний та важливий процес, який вимагає детального дослідження питань таких як поняття та функції прибутку, його класифікація, внутрішні та зовнішні фактори впливу на прибуток підприємства, методи та підходи до його аналізу.

Аналіз наукових досліджень й публікацій.

Питання прибутку, його формування досліджували багато вчених і практиків, зокрема: І.О. Бланк, В.Б. Клевець, Т.Є. Кучеренко, П.Т. Саблук, А. Сміт, Д. Рікардо, Й. Шумпетер, К. Маркс, Ж. Б. Сей, М. Кейнс, С.Ф. Покропивний, Д.С. Моляков та багато інших.

Прибуток за К. Марксом - це перетворена форма додаткової вартості, результат відношення між необхідним і додатковим робочим часом [1, с.40]. А. Сміт і Д. Рікардо не розривно пов'язували прибуток із заробітною платою, стверджуючи, що її зростання призводить до зменшення прибутку і, навпаки, прибуток зростає, коли зарплата знижується. С.Ф. Покропивний розглядає прибуток як ту частину виручки, що залишається після відшкодування усіх витрат на виробничу і комерційну діяльність підприємства [2, с.436]. Але таке розуміння прибутку обмежується тільки кількісним визначенням категорії і не розкриває його економічної природи. Російський економіст Д.С. Моляков під прибутком розуміє грошове втілення частини вартості додаткового продукту. [1,с.41].

Всі ці вчені розглядають поняття прибутку по-різному, але ніхто з них не розглядає прибуток, як основну складову забезпечення сталого розвитку підприємства, тому на даному етапі і постає вирішення питання як же прибуток впливає на розвиток підприємства.

Метою роботи є визначення основної ролі прибутку, його формування та використання в системі забезпечення сталого розвитку підприємства та розробка структурно-логічної послідовності системи управління прибутком, спрямованої на розвиток стратегічного потенціалу підприємства.

Викладення основного матеріалу.

Прибуток є основним об'єктом, який характеризує фінансово-господарську діяльність підприємства. Він є реальним показником, який характеризує те, наскільки ефективно працює підприємство і визначає можливості фінансування науково-технічного і соціального розвитку в подальшому.

Виникнення поняття прибутку пов'язане із появою товарно-грошових відносин і розвитком приватної власності. Спочатку прибуток визначали і порівнювали з валовим доходом, який поділявся на три категорії: доходи від капіталу, доходи від землі та праці і вважалось, що кожен з таких видів доходу є винагородою для одержувача за надані ним послуги.

Забезпечення сталого економічного розвитку підприємства зумовлює необхідність наявності певного рівня прибутковості діяльності. Тому для кожного підприємства проблема управління прибутком має велике значення, оскільки саме прибуток забезпечує ефективність всієї господарської діяльності. Метою управління прибутком є забезпечення добробуту власників підприємств в певний момент часу і у майбутньому розвитку підприємства. Для досягнення цієї мети необхідно щоб інтереси власників з інтересами держави і персоналу підприємства мали певну гармонізацію, тобто співпадали. Отже, виходячи з мети, система управління прибутком надає можливість вирішити такі завдання:

- забезпечення максимального рівня прибутку за наявних ресурсів підприємства;
- забезпечення високого рівня якості прибутку, який формується;
- забезпечення виплат власникам підприємства;
- забезпечення формування на майбутній період необхідного обсягу фінансових ресурсів;
- забезпечення ефективної участі персоналу щодо формування прибутку.

Економічний механізм управління фінансовими результатами господарської діяльності підприємства - це динамічна, комплексно організаційно-управлінська підсистема, яка передбачає реалізацію спеціальних процедур, спрямованих на забезпечення сталого зростання прибутковості і економічного розвитку підприємства [3, с. 86].

Формування прибутку підприємства здійснюється переважно в процесі операційної діяльності, що є головним компонентом усієї господарської діяльності та головною метою його функціонування. Основними чинниками впливу на формування величини та якості операційного прибутку є обсяги та структура виробництва, обсяги реалізації, витрати, ціна та собівартість. Тому для отримання прибутку підприємству насамперед необхідно з'ясувати який вид продукції користується попитом серед населення і врахувати запити споживачів, а також врахувати якість і корисність даного товару, які будуть впливати на ціну і формування попиту, які в майбутньому забезпечать прибутковість підприємству.

З метою формування оптимального рівня прибутку підприємства необхідно здійснювати планування розподілу прибутку шляхом визначення потреби прибутку за напрямками його використання та цільової структури розподілу прибутку.

Розподіл прибутку - це процес формування напрямів, на які він в майбутньому буде використаний, відповідно до цілей і задач, які становить перед собою підприємство у своєму розвитку. Тому на даному етапі важливо врахувати всі тонкощі і направляти кошти в найбільш необхідні для цього місця, а не зосереджувати їх лише на забезпечення подальшого відтворення у процесі виробництва.

Характер розподілу прибутку визначає багато особливостей діяльності підприємства, які мають вплив на її результативність. Цей вплив виявляється в різних формах зворотного зв'язку розподілу прибутку з її формуванням в майбутньому періоді. Розподіл прибутку здійснюється відповідно до спеціально розробленої політики (її основу складає дивідендна політика), формування якої є однією з найскладніших задач загальної політики управління прибутком підприємства [4].

Значну увагу розробці організаційного механізму управління прибутком приділяє І. Бланк і відзначає, що "система організаційного забезпечення управління прибутком представляє собою взаємопов'язану сукупність внутрішніх структурних служб і підрозділів підприємства, що забезпечують розробку та прийняття управлінських рішень по окремих питаннях формування, розподілу та використання прибутку та таких, що несуть відповідальність за результати цих рішень [5, с. 31-32].

Організаційно-економічний механізм управління прибутком підприємства являє собою сукупність відповідних принципів, методів, управлінських та організаційно-економічних заходів та іншого інструментарію, спрямованих на формування прибутку визначеної величини [6, с. 177].

Прибуток підприємства формується під впливом знаної кількості чинників, як впливають на результати діяльності підприємства, як позитивно, так і негативно. Саме тому з метою досягнення належного рівня фінансових результатів необхідно здійснювати аналіз впливу цих чинників, які поділяють на зовнішні та внутрішні. До зовнішніх чинників відносять : економічні умови господарювання, місткість ринку, платоспроможний попит споживачів, державне регулювання

діяльності підприємств та інше. Особливе значення має рівень, динаміка і коливання платоспроможного попиту, тому що він визначає стабільність одержання прибутку [7, с. 23].

Зовнішні і внутрішні чинники є взаємопов'язаними. Внутрішні чинники безпосередньо залежать від організації роботи самого підприємства і до них відносять: обсяг продукції; собівартість виробництва; ціна реалізованої продукції; асортимент продукції тощо.

Найбільш відповідальним етапом у системі управління прибутком є планування, тому що в ринкових умовах планова сума прибутку характеризує ефективність і дохідливість підприємства в цілому і впливає на його подальший розвиток. Планування є процесом розроблення системи заходів щодо забезпечення її формування в необхідному обсязі і ефективне використання відповідно завданням розвитку підприємства в майбутньому періоді [8, с.12].

Забезпечення ефективної системи управління прибутком вимагає впровадження в організаційну структуру підприємств системи контролінгу. Вагоме значення в системі контролінгу посідає оперативний аналіз зміни витрат підприємства, який забезпечує своєчасну оцінку господарської діяльності, виявлення негативних причин і вад в роботі, внутрішньогосподарських резервів покращення використання ресурсів підприємства, забезпечення оперативного маневрування ресурсами і капіталом з метою раціоналізації витрат [8, с. 9].

Висновки.

Прибуток розглядається як показник того, наскільки ефективно працює підприємство. Формування прибутку залежить насамперед від господарської діяльності підприємства і сприяє забезпеченню подальшого відтворення. На сьогодні існує проблема розгляду прибутку, як інструменту забезпечення сталого розвитку підприємства, тому що у своїй діяльності підприємство в основному орієнтується лише на отримання вигоди від своєї закладеної праці і коштів, і за рахунок цього функціонує за єдиною ціллю - не зазнати втрат і не понести збитків і тому мало зважає на свій розвиток і витрачає на це кошти.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Субботович Ю.Л. Прибуток у господарській діяльності підприємницьких структур /Ю.Л. Субботович // Фінанси України.- 1999. -№ 12. -С.39-47
2. Кривицька О.Р. Планування прибутку підприємства / О.Р. Кривицька// Фінанси України . - 2005 -№ 6. -С. 12-16
3. Скалюк Р.В. Економічний механізм управління фінансовими результатами промислових підприємств: теоретичні основи забезпечення функціонування
 \ Р.В. Скалюк // Економічний вісник Донбасу. - 2011. -№ 4(24) . -С. 86-93
4. Бражко О. Формування прибутку як передумова ефективного функціонування підприємств у ринкових умовах/ о.Бражко // Інвестиції : практика та досвід -2008. -№7. -С. 33-36
5. Бланк И.А Управление прибылью / И.А. Бланк. - К. : Ника- Центр, 1998, -1998 -544 с.
6. Хітієва О.В. Якість прибутку та його вплив на сталий розвиток торговельного підприємства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец 08.07.05/ О.В. Хітієва -Донецьк , 2006 -21 с.
7. Верхоглядова Н.І. Зміст та значення прибутку як головної рушійної сили ринкової економіки/ Верхоглядова Н.І. Ільїна С.Б. Шило В. П. // Економічний простір.- 2008 -№ 18. -С 237-245.
8. Ткаченко Є.Ю. Управління формуванням прибутку в процесі господарської діяльності підприємств машинобудування : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец 08.06.01 / Є.Ю. Ткаченко. - Запоріжжя. 2006 -22 с

REFERENCES

1. Subbotovich Yu.L. (1999). Prybutok u hospodars'kiy diyal'nosti pidpryyemnyts'kykh struktur [Profit in the economic activity of entrepreneurial structures]. Finance of Ukraine [in Ukrainian].
2. Krivitska O.R. (2005). Prybutok u hospodars'kiy diyal'nosti pidpryyemnyts'kykh struktur [Enterprise Profit Planning]. Finances of Ukraine [in Ukrainian].
3. Skalyuk R.V. (2011). Ekonomichnyy mekhanizm upravlinnya finansovymy rezul'tatamy promyslovykh pidpryyemstv: teoretychni osnovy zabezpechennya funktsionuvannya [Economic mechanism of financial results management of industrial enterprises: theoretical bases for ensuring the functioning]. Economic Bulletin of the Donbas [in Ukrainian].
4. Brazhko O. (2008). Formuvannya prybutku yak peredumova efektyvnoho funktsionuvannya pidpryyemstv u rynkovykh umovakh/ o.Brazhko // Investytsiyi : praktyka ta dosvid [Profit formation as a

prerequisite for the effective functioning of enterprises in market conditions]. Investments: practice and experience [in Ukrainian].

5. Blank I.A. (1998). Upravlenye prybyl'yu [Profit Management]. Kyiv: Nika-Center [in Ukrainian].

6. Khitieva O.V. (2006). Yakist' prybutku ta yoho vplyv na stalyy rozvytok torhovel'noho pidpryyemstva [Quality of profit and its influence on the sustainable development of a trading enterprise]. Donetsk [in Ukrainian].

7. Verhozhlodnaya N.I. (2008). Zmist ta znachennya prybutku yak holovnoyi rushiynoyi syly rynkovoyi ekonomiky [Content and value of profit as the main driving force of a market economy]. Economic Space [in Ukrainian].

8. Tkachenko E.Yu. (2006). Upravlinnya formuvannyam prybutku v protsesi hospodars'koyi diyal'nosti pidpryyemstv mashynobuduvannya [Management of profit generation in the process of economic activity of mechanical engineering enterprise]. Zaporizhzhia. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Левіщенко О.С. Прибуток як фінансове джерело розвитку підприємства / О.С. Левіщенко, М.О. Харченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

У статті розглядається питання управління прибутком підприємства. Прибуток є остаточною грошовою оцінкою виробничої та фінансової діяльності підприємства. Забезпечення ефективного управління результатом діяльності підприємства призводить до позитивної динаміки прибутку. Велику роль в механізмі управління прибутком відіграє система управління прибутком. Її організаційна складова це взаємозалежна сукупність внутрішніх структурних служб і підрозділів підприємства, які забезпечують розробку і прийняття управлінських рішень щодо формування прибутку і несуть відповідальність за майбутній розвиток підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПРИБУТОК, ФОРМУВАННЯ ПРИБУТКУ, УПРАВЛІННЯ ПРИБУТКОМ, ФУНКЦІЇ ПРИБУТКУ.

ABSTRACT

Levishchenko O.S., Kharchenko M. O. Profit as a financial source of enterprise development. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article considers the question of profit management company. This is a very important topic, because the profit plays a leading role in the financial management system of any activity. And profit is the most desired result of hard work of the enterprise. Ensure effective management of economic categories leads to positive dynamics of profit. Dictionary of Economics shows profit as the ultimate monetary value of production and financial performance and is the most important indicator of the financial results of the company. The major role in the mechanism of profit management plays the system of profit management. This is the interdependent set of internal divisions that are responsible for the development and management decisions and are responsible for it. That is why we need to analyzed the necessary parts arrived, such as the notion of the profit, profit function, generation of profits, classification of profits internal and external factors in future development of the enterprise.

KEYWORDS: PROFIT, GENERATION OF PROFIT, REVENUE MANAGEMENT, PROFIT FUNCTIONS.

РЕФЕРАТ

Левіщенко Е.С. Прибыль как финансовый источник развития предприятия / Е.С. Левіщенко, М.О. Харченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

В статье рассматривается вопрос управления прибылью предприятия. Прибыль является окончательной денежной оценкой производственной и финансовой деятельности предприятия. Обеспечение эффективного управления результатом деятельности предприятия приводит к положительной динамике прибыли. Большую роль в механизме управления прибылью играет система управления прибылью. Ее организационная составляющая это взаимосвязанная совокупность внутренних структурных служб и подразделений предприятия, обеспечивающих разработку и принятие управленческих решений по формированию прибыли, которые несут ответственность за будущее развитие предприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРИБЫЛЬ, ФОРМИРОВАНИЕ ПРИБЫЛИ, УПРАВЛЕНИЕ ПРИБЫЛЬЮ, ФУНКЦИИ ПРИБЫЛИ.

АВТОРИ:

Левіщенко Олена Степанівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри економіки, e-mail: osl-economica@ukr.net тел. +3080672536818, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-3704-5352

Харченко Максим Олегович, Національний транспортний університет, студент 4-го курсу «Економіка підприємства», e-mail: kharchenko.maksim29@gmail.com, тел. +3080999251468, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-0688-1913

AUTHOR:

Levischenko Olena , Senior Lecturer Department of Economics, National Transport University, e-mail: osl-economica@ukr.net, tel. + 380 672 536 818, Ukraine, 01010, m. Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str .. 1, k. 314, orcid.org/0000-0003-3704-5352

Kharchenko Maksim, 4th year student of Economics, e-mail: kharchenko.maksim29@gmail.com, tel. +3080999251468, Ukraine, 01010, m. Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str .. 1, k. 314, orcid.org/0000-0003-0688-1913

АВТОРЫ:

Левищенко Елена Степановна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры экономики, e-mail: osl-economica@ukr.net , тел . +3080672536818, Украина, 01010 , г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-3704-5352

Харченко Максим Олегович, студент 4-го курса «Экономика предприятия», e-mail: kharchenko.maksim29@gmail.com, тел. +3080999251468, Украина, 01010, г. Киев, вул. Омеляновича-Павленко 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-0688-1913

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: 528.4:332.3

UDC: 528.4:332.1

ОСОБЛИВОСТІ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ РЕСУРСІВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ МІСТ

Вень Минмин, кандидат економічних наук, Хэйлунзяньський Бауи аграрний університет, Дачин, Китай, kostia.mamonov2017@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2485-1339

Бубела А.В., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, bubelaandrey@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5619-003X

FEATURES EFFECTIVE USE OF LAND RESOURCES IN MODERN CONDITIONS OF DEVELOPMENT OF CITIES

Wen Mingming, PhD, Dean of the Human resource management Department, Daqing, China, kostia.mamonov2017@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2485-1339

Bubela A.V., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, bubelaandrey@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5619-003X

ОСОБЕННОСТИ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ

Вень Минмин, кандидат экономических наук, Хэйлунзяньский Бауи аграрный университет, Дачин, Китай, kostia.mamonov2017@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2485-1339

Бубела А.В., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, bubelaandrey@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5619-003X

Постановка проблеми. Поняття «землекористування» увійшло в сферу земельних відносин досить давно. Зміст землекористування включає наступні його складові: технічну, економічну (провідну), екологічну і соціальну (культурно-оздоровчу), що визначило розгляд використання земельних ресурсів як орієнтованих на задоволення потреб суспільства.

В іншому аспекті – це наука про раціональне (для відповідного історичного моменту) користуванні земельними ресурсами; комплексна дисципліна, яка включає елементи природних, суспільних і технічних наук.

Залежно від характеру управління процесом землекористування, його типів та наслідків, ним викликаних прийнято говорити про раціональне і нераціональне, планове та стихійне, пасивне і активне та ін.

Метою статті є пошук рішень з дискусійних питань земельних перетворень, а також у формуванні необхідних рекомендацій щодо удосконалення утримання та методів землеустрою, стимулювання раціонального землекористування та природокористування.

Для досягнення поставленої мети вирішуються наступні завдання:

- проаналізувати можливості сучасних підходів до раціонального використання земель;
- зробити вибір принципів та підходів після проведення порівняльного аналізу;
- визначити підхід, який задовольняє сучасне бачення землеустрою та природокористування.

Основна частина. Припускаючи, що в сучасних умовах землекористування повинно бути близьким до «раціонального», оцінимо фактичний стан та тенденції використання земельних ресурсів в Україні, а також визначимо роль та значення державного землеустрою в регулюванні земельних відносин.

В Україні в період земельних перетворень та у зв'язку з переходом до різних форм власності на землю значно знизилася роль держави в регулюванні процесів землекористування, що призвело до виникнення негативних явищ у використанні землі і як наслідок – природних ресурсів.

На ефективність функціонування землі, як головного засобу виробництва, негативно позначилося виключення з обігу великих площ орних і кормових угідь, що призвело до збільшення виробничих навантажень на продуктивні угіддя і дало поштовх розвитку процесів деградації земельних і природних ресурсів конкретних територій. В нинішніх умовах вся територія спочатку стає об'єктом міжгосподарської реорганізації, а вже потім і об'єктом внутрішньогосподарського землеустрою.

Важливе місце у вирішенні сучасних проблем оптимізації землекористування займає землеустрій як система заходів, спрямованих на організацію використання та охорону земель, створення умов природного відтворення навколишнього середовища, яка сприяє підтриманню раціонального поєднання природних факторів, що забезпечують максимальну віддачу і мінімально можливі витрати виробництва [2].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти землекористування, інвентаризації та еколого-економічної оцінки земель, організації її використання завжди були ключовими темами досліджень вчених та організацій. Вивченням теоретичних, методологічних, методичних і прикладних проблем землеустрою, раціонального землеустрою, охорони земель, підходів оцінки об'єктивних факторів, що впливають на проведення земельної політики, створення відповідних умов екологічно безпечного та економічно ефективного використання земель у рамках раціонального природокористування займаються вчені Л. Новаковський, Б. Данилишин, Г. Лактіонова та ін.

Однак залишається велика кількість спірних і заслуговуючих уваги питань, що відносяться до сучасних проблем раціонального землекористування в Україні.

В основу наукового пошуку покладені розробки вчених України, які обґрунтовують необхідність, порядок і особливості проведення державного та муніципального землеустрою, думки фахівців та особисті дослідження. Розглянуті та оцінені рекомендації вчених щодо змісту земельних реформ та пропозиції щодо методичних підходів проведення землепорядних робіт, фінансованих державою, спрямованих на раціональне землекористування і землеволодіння.

Спочатку визначено, що раціональне землекористування – це система взаємодії суспільства і землі, що базується на основі практики і отриманих в результаті закономірностях і найбільшою мірою відповідає завданням розвитку як виробництва, так і збереження земельних ресурсів. В ідеалі при раціональному природокористуванні здійснюється максимально повне задоволення-ня потреб суспільства в матеріальних благах при збереженні екологічного балансу та можливостей відновлення природно-ресурсного потенціалу.

Пошук оптимуму господарської діяльності на конкретній території є важливим прикладним завданням науки природокористування та організації раціонального землекористування [2,3].

Досягнення такого оптимуму отримало назву «сталій розвиток території». При нераціональному ж природокористуванні та недотриманні системи державних заходів щодо забезпечення найбільш повного, раціонального і ефективного використання та охорони земель, відбувається деградація території і шкідливе використання природно-ресурсного потенціалу.

В сучасних умовах розвитку земельних відносин напрями управління і регулювання державою раціонального природокористування та землекористування повинні базуватися на наступних принципах:

- 1) пріоритетне вирішення природоохоронних завдань перед виробничими;
- 2) максимальне врахування еколого-господарських та агроекологічних властивостей території, природної стійкості її окремих частин при реорганізації землекористувань і територіальному розміщенні виробництва, що забезпечує найбільш повне використання адаптивного потенціалу території, рослин і тварин, що обумовлює високу ефективність землеустрою;
- 3) пріоритет природоохоронного та господарського землекористування при перерозподілі земель між категоріями земельного фонду, земельними власниками, користувачами та орендарями, а також окремими видами угідь, що викликає необхідність обґрунтування при землеустрої відповідного рівня інтенсивності використання землі, захисту господарських угідь від вилучення для інших цілей, консервації деградованих земель;
- 4) комплексний характер організації території та виробництва в цілях забезпечення пропорційності і збалансованості між виділеною землею з її кількісними і якісними характеристиками і фондоозброєністю, працевзабезпеченістю, технічною оснащеністю та іншими параметрами підприємств, а також своєчасного та обов'язкового створення необхідної виробничої та соціальної інфраструктури для забезпечення процесів виробництва;
- 5) підвищення стійкості землекористування як виробничої та агроландшафтної системи, збереження довготривалих елементів організації території, що створюють агроландшафтний каркас (дороги, лісосмуги, поля сівозмін, меліоративні споруди та інші об'єкти постійної дії);
- 6) технічна, екологічна, економічна і соціальна ефективність землекористування та організації його території, що потребує відповідного обґрунтування всіх заходів щодо удосконалення землекористування і землепорядкування [3].

В Україні приступили до земельної реформи понад 20 років тому, при відповідному державному фінансуванні існувала тоді неповноцінна землепорядна система з урахуванням

обґрунтованості здійснення намічених заходів землевпорядкування, процедур перерозподілу земель та цивілізованої передачі земельних ділянок в оренду або у власність.

Парадоксально, але недалекоглядна «економія» на державне фінансування землевпорядних робіт стала однією з причин того, що тепер можливості землеустрою, як регулятора природокористування, землекористування істотно знижені, губляться важелі професійного управління держави розвитком територій, процесами природокористування та організації використання нічим незамінних господарських земель [2, 3].

Державна влада практично самотунулася від регулювання земельних відносин в Україні, державна політика в області планування й організації раціонального використання земель всіх категорій відсутня, більша частина актуальних питань, пов'язаних з використанням земель господарського призначення та відновленням земельного сектора, вирішуються декларативно і адміністративними методами.

Чинне земельне законодавство неефективне, оскільки не вирішує виниклі в цій сфері проблеми, а підготовлені зміни в земельне законодавство - непрофесійні, не для переважаючої маси населення, їх запитів і сподівань.

В результаті фактично повсюдно порушуються принципи раціонального використання природних ресурсів, втрачені можливості державного землеустрою як головного інструменту оптимізації процесів землекористування і природокористування.

В Україні процвітають «самозахоплення» земельних ділянок, які мають підвищену інвестиційну привабливість, а також все частіше замислюються про прояви хижацького використання високопродуктивної ріллі та «тіньовий» передел земель [1, 3].

При плануванні дієвих заходів щодо виправлення допущених прорахунків, не слід забувати, що з позиції системного підходу жоден природний ресурс не може використовуватися або охоронятися незалежно один від одного. Дане припущення є неприпустимим і необґрунтованим, зміна цільового призначення земельних ділянок, їх «розбазарювання» і нераціональне використання.

Природні ресурси та господарські угіддя слід розглядати як один з елементів сукупності природних тіл і явищ природи, які використовує людство у своїй діяльності, спрямованої на підтримання свого існування.

Тому, треба компетентним державним органам переходити до практичного, дієвого управління процесами перерозподілу земельних ресурсів: від споглядання і поверхневого байдужого вивчення того, що відбувається до визнання і виправлення допущених серйозних помилок і перекосів, спираючись на юридичні і економічні закони, позитивний досвід далекого зарубіжжя і здоровий глузд, притаманний громадянам [1].

Для наведення порядку і запобігання суб'єктивних проектних рішень всі землевпорядні дії, пов'язані з утворенням земельних ділянок, їх оцінки та перерозподілом земель, повинні здійснюватися в межах єдиного землекористування господарюючого суб'єкта з урахуванням інфраструктурних зв'язків території муніципального освіти.

Вважаємо, що регулювання земельних відносин і перебудова території в умовах тимчасового товариства повинно бути орієнтоване переважно на державні інтереси, пов'язані з можливостями розвитку сукупності великих господарств, а не на приватні інтереси юридичних і фізичних осіб (інвесторів), чия програма розвитку не узгоджена з державними програмами розвитку територій.

Вибір ефективних напрямів перспективного використання землі, які визначаються в процесі державного, муніципального та ініціативного землеустрою повинен базуватися на врахуванні природно-господарського, ресурсного потенціалу та екологічного стану територій.

Органи влади, при цьому, повинні зосередити увагу на проведенні робіт з інвентаризації господарських угідь і визначенні характеристик, цільового призначення, цінності і подальшого способу використання земельних ділянок, які протягом багатьох років використовувалися неефективно, або взагалі не використовувалися.

Землевпорядні заходи повинні законодавчо розглядатися як провідна частина реалізації державної земельної політики і загальної природоохоронної програми, які забезпечують найбільш ефективний режим відтворення і раціональної експлуатації природних ресурсів з урахуванням перспективних інтересів господарства і збереження здоров'я населення. Для цього необхідне створення системи приватизації земель, забезпеченої юридичним та землевпорядним обґрунтуванням [3].

Основними розділами комплексних проектів землеустрою господарських територій в межах муніципального району є: інвентаризація земель господарського призначення муніципального району; землевпорядне зонування земель господарського призначення муніципального району по їх

придатності для використання; встановлення видів, параметрів дозволеного використання та охорони земельних ділянок, призначених для ведення господарства; перерозподіл земель сільськогосподарських організацій у складі муніципального району на основі правових та землепорядних регламентів встановлених для різних територіальних зон.

Досвід розвинених зарубіжних країн показує, що необхідна планова, консультаційна державна фінансова підтримка сільськогосподарських товаровиробників, визначення стимулів раціонального та ефективного використання їх земель, оскільки побудова стійкої системи землекористування та землеволодіння, їх функціонування неможливі без науково обґрунтованих цільових програм розвитку сільськогосподарських територій та дбайливого ставлення до природи, земельних ресурсів [2].

В умовах переходу до різноманітних форм земельної власності, розвитку господарства, а також взаємовідносин товаровиробників з державою землепорядна діяльність як складова частина охорони навколишнього природного середовища повинна представляти собою комплекс заходів (технологічні, біотехнічні, економічні, адміністративні, правові, міжнародні, освітні), спрямованих на раціональне використання земельних ресурсів у регіоні, їх збереження, попередження виснаження, відновлення природних взаємозв'язків, рівновагу між діяльністю людини і навколишнього природного середовища.

У зв'язку з цим, землепорядкування як всередині сільськогосподарської організації, так і на території муніципального району в умовах «раціонального природокористування» набуває не тільки новий характер і зміст, але і проблеми фінансування.

Необхідно виправляти певні ситуації і намічати реалістичні шляхи вирішення проблем, які все більш гостро проявляються від триваючої необґрунтованої приватизації земельних ділянок в умовах сучасного суспільства. Допущені помилки можливо виправити лише на основі землеустрою та з допомогою незалежної землепорядної служби, яка б фінансувалася державою.

До позитивних результатів повинні привести і позапланові перевірки, що досить часто практикуються в інших сферах суспільних відносин та є природним для правової держави, яка забезпечує земельний правопорядок.

Державна експертиза документації, в тому числі по оцінці вартості земельних ділянок та аукціонних процедур, зараз вкрай потрібна у вигляді експертизи землепорядної документації і державного нагляду. Об'єктивну експертизу змогла б проводити самостійна служба землеустрою, реанімувати яку допоможуть лише державне фінансування та професійна підтримка. Для здійснення даного процесу від служби землеустрою повинна надходити достовірна інформація про заходи територіального, оціночного, землепорядного та правового характеру, що проводяться в плановому порядку за, в результаті наступних робіт: інвентаризації земель муніципального рівня; оцінка якості землі, зонування сільськогосподарських угідь по придатності до використання у сільському господарстві; встановлення їх кадастрової і комерційної вартості; визначення типів, параметрів дозволеного використання та охорони земельних ділянок, опрацювання регламентів щодо їх використання; розробка проектів перерозподілу земель сільськогосподарських організацій на основі правових та землепорядних регламентів, встановлених для різних територіальних зон.

Висновки. Землеустрій, є базовою складовою та умовою системи земельних відносин у будь-якій країні, де зацікавлені в розумному використанні наявних природних ресурсів на благо всіх її громадян.

Розвиток земельних перетворень в Україні і країнах ближнього зарубіжжя надалі багато в чому буде залежати від можливостей і професіоналізму державних землепорядних служб, вдосконалення способів і методів проведення землеустрою.

Важливими принциповими положеннями раціонального використання природних ресурсів в умовах сучасного суспільства стають: відновлення повноцінної земельної державної служби для профілактики і запобігання негативних наслідків та можливостей подальшої неправомірної приватизації земель, нераціонального використання, виснаження та забруднення природних територій; професійне землепорядне забезпечення проведення ефективної земельної політики і фінансування державами ряду процедур переходу до цивілізованого земельного ринку; комплексність заходів державного землеустрою та ін.

Отже, в статті представлений аналіз з дискусійних питань земельних перетворень, а також у формуванні необхідних рекомендацій щодо удосконалення утримання та методів землеустрою, стимулювання раціонального землекористування та природокористування.

Були вирішені наступні завдання:

- проаналізовані можливості сучасних підходів до раціонального використання земель;
- обрані та узагальнені принципи та підходи після проведення порівняльного аналізу;

- визначено підхід, якій задовольняє сучасне бачення землеустрою та природокористування.

Основні результати, що отримані в розробці даної статті, полягають в реалізації визначених підходів для управління земельними ресурсами міст України.

У результаті дослідження набули подальшого розвитку наукові положення щодо раціонального використання земель, стимулювання раціонального землекористування та природокористування.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Данилишин Б. Земельні відносини як чинник розвитку / Б. Данилишин // Урядовий кур'єр. – 2006. – № 91. – С. 6.
2. Новаковський Л.Я. Шляхи удосконалення законодавчого забезпечення регулювання земельних відносин / Л.Я. Новаковський // Землевпорядний вісник. – 2009. – № 4. – С. 20–24.
3. Лактіонова Г.П. Ефективність використання землі в ринкових умовах господарювання: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.07.02 “Економіка сільського господарства і АПК” / Г.П. Лактіонова. – Харків, 2003. – 22 с.

REFERENCES

1. Danylyshyn, B. (2006). Zemel'ni vidnosyny yak chynnyk rozvytku [Land Relations as a Factor of Development], Uryadovyy kur'yer – Uryadovy Courier, 91, 6 [in Ukrainian].
2. Novakovs'kyu, L.YA. (2009). Shlyakhy udoskonalennya zakonodavchoho zabezpechennya rehulyuvannya zemel'nykh vidnosyn [Ways of improvement of legislative provision of regulation of land relations], Zemlevporyadnyy visnyk – Land Management Bulletin, 4, 20–24 [in Ukrainian].
3. Laktionova, H.P. (2003). Efektyvnist' vykorystannya zemli v rynkovykh umovakh hospodaryuvannya: avtoref. dys. na zdobuttya nauk. stupenya kand. ekon. nauk: spets. 08.07.02 “Ekonomika sil's'koho hospodarstva i APK” [Efficiency of land use in market conditions of management: author's abstract. dis for obtaining sciences. Degree Candidate econ Sciences: special 08.07.02 "Economy of Agriculture and Agroindustrial Complex"], 22 [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Вень Мінмін. Особливості ефективного використання земельних ресурсів в сучасних умовах розвитку міст / Мінмін Вень, А.В.Бубела // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

Стаття присвячена розробці рішень з дискусійних питань земельних перетворень, а також у формуванні необхідних рекомендацій щодо удосконалення утримання та методів землеустрою, стимулювання раціонального землекористування та природокористування. У роботі розкриваються поняття, значення і взаємозв'язки раціонального природокористування та землеустрою. Запропоновано в сучасних умовах взаємно пов'язувати заходи землеустрою та природокористування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЗЕМЕЛЬНІ РЕСУРСИ, УПРАВЛІННЯ ЗЕМЕЛЬНИМИ РЕСУРСАМИ, ЗЕМЛЕУСТРІЙ, ЗЕМЕЛЬНИЙ ФОНД, ВИМОГИ ДО ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ.

ABSTRACT

Wen Mingming, Bubela A.V. Features effective use of land resources in modern conditions of development of cities. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article is devoted to the development of solutions for the discussion of land reforms and in developing appropriate recommendations for improving the content and methods of land management, promoting sustainable land use and natural resource management. The paper discloses the concept, meaning and relationships of environmental management and land administration. Offered in modern conditions mutually link the activities of the land management and natural resource management.

KEY WORDS: LAND RESOURCES, LAND ADMINISTRATION, LAND MANAGEMENT, LAND FUND, THE REQUIREMENTS FOR LAND USE.

РЕФЕРАТ

Вень Минмин. Особенности эффективного использования земельных ресурсов в современных условиях развития городов / Минмин Вень, А.В.Бубела // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

Статья посвящена разработке решений по дискуссионным вопросам земельных преобразований, а также в формировании необходимых рекомендаций по совершенствованию содержания и методов землеустройства, стимулирования рационального землепользования и природопользования. В работе раскрываются понятие, значение и взаимосвязи рационального природопользования и землеустройства. Предложено в современных условиях взаимно увязывать мероприятия землеустройства и природопользования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ, УПРАВЛЕНИЕ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ, ЗЕМЛЕУСТРОЙСТВО, ЗЕМЕЛЬНЫЙ ФОНД, ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЗЕМЕЛЬ.

АВТОРИ:

Вень Минмин, кандидат экономических наук, Хэйлунцзянский Бауи аграрный университет, декан факультета управления людських ресурсів, e-mail kostia.mamonov2017@gmail.com, тел.: +38099 291-73-54, Китай, 163319, м. Дачин, вул. Синфон, 5. Номер ORCID: [http:// orcid.org/0000-0003-2485-1339](http://orcid.org/0000-0003-2485-1339)

Бубела Андрій Володимирович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: bubelaandrey@ukr.net, тел.: +38050 553 55 94, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича – Павленка, 1, к. 206. Номер ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-5619-003X>

AUTHORS:

Wen Mingming, PhD, Dean of the Human resource management Department, e-mail: kostia.mamonov2017@gmail.com, tel.: +38099 291-73-54, China, 163319, Daqing, Road Xinfeng, 5. Number ORCID: [http:// orcid.org/0000-0003-2485-1339](http://orcid.org/0000-0003-2485-1339)

Bubela Andrii V., PhD, associate professor, National Transport University, associate professor of the department of transport construction and property management, e-mail: bubelaandrey@ukr.net, tel.: +38050 553 55 94, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha – Pavlenko str., 1, of. 206. Number ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-5619-003X>

АВТОРЫ:

Вень Минмин, кандидат экономических наук, Хэйлунцзянский Бауи аграрный университет, декан факультета управления человеческими ресурсами, e-mail kostia.mamonov2017@gmail.com, тел.: +38099 291-73-54, Китай, 163319, г. Дачин, ул. Синфон, 5. Номер ORCID: [http:// orcid.org/0000-0003-2485-1339](http://orcid.org/0000-0003-2485-1339)

Бубела Андрей Владимирович, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного строительства и управления имуществом, e-mail: bubelaandrey@ukr.net, тел.: +38050 553 55 94, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича – Павленка, 1, к. 206. Номер ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-5619-003X>

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Метешкін Костянтин Олександрович, доктор технічних наук, професор, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, професор кафедри Земельного адміністрування та геоінформаційних систем, Україна, 61002, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17.

Павлюк Дмитро Олександрович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри Проектування доріг, геодезії та землеустрою, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича – Павленка 1.

REVIEWERS:

Meteškin Kostiantyn Aleksandrovich, doctor of technical sciences, professor, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, professor of the departmen of Land administration and GIS, Ukraine, 61002, Kharkiv, Marshala Bazhanova str., 17.

Pavlyuk Dmytro Oleksandrovich, doctor of technical sciences, professor, National Transport University, head of the department of Designing of roads, geodesy and land management, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha – Pavlenko str., 1.

УДК 65.40: 65в6
UDC 65.40: 65в6

СФЕРИ ТА МОЖЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ОДНО- ТА БАГАТОНОМЕНКЛАТУРНОГО АВС-АНАЛІЗУ ДЛЯ РІЗНИХ ЕЛЕМЕНТІВ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ТА ЇЇ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ

Савченко Л.В., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, lidia_savchenko@ukr.net, orchid.org/0000-0003-3581-6942

Семерягіна М.М., Національний авіаційний університет, Київ, Україна, semeryagina@ukr.net, orchid.org/0000-0001-7490-6874

Котова С.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, kotova-s@ukr.net, orchid.org/0000-0002-8276-018X

AREAS AND OPPORTUNITIES OF PARTICIPATION OF THE SINGLE- AND MULTIPLE ABC ANALYSIS FOR DIFFERENT ELEMENTS OF THE LOGISTICS SYSTEM AND ITS BUSINESS PROCESSES

Savchenko L.V., Ph. D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, lidia_savchenko@ukr.net, orchid.org/0000-0003-3581-6942

Semeryagina M.M., National Aviation University, Kyiv, Ukraine, semeryagina@ukr.net, orchid.org/0000-0001-7490-6874

Kotova S.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, kotova-s@ukr.net, orchid.org/0000-0002-8276-018X

СФЕРЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ОДНО- И МНОГОНОМЕНКЛАТУРНОГО АВС-АНАЛИЗА ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ И ЕЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ

Савченко Л.В., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, lidia_savchenko@ukr.net, orchid.org/0000-0003-3581-6942

Семерягина М.Н., Национальный авиационный университет, Киев, Украина, semeryagina@ukr.net, orchid.org/0000-0001-7490-6874

Котова С.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, kotova-s@ukr.net, orchid.org/0000-0002-8276-018X

Постановка проблеми.

Ідея вирішення проблеми ефективного управління підприємством через застосування механізмів АВС-аналізу зародилася більше, ніж сто років тому. Цей метод структуризації будь-яких баз даних вперше відкрив і використав італійський економіст, соціолог і математик Вільфредо Парето (1848-1923 рр.), який досліджував статистику розподілу багатства серед громадян Мілану [1]. Його стали називати принципом Парето, правилом «80-20», «законом дисбалансу». Суть принципу Парето у тому, що у всіх діяннях людини більша частина результатів (80%) досягається меншою частиною зусиль (20%). Ось деякі формулювання правила Парето:

- 20% клієнтів (товарів) дають 80% обороту або прибутку;
- 20% помилок обумовлюють 80% втрат;
- 20% початкових продуктів визначають 80% вартості готового виробу;
- за 20% часу, що витрачається, досягається 80% результатів;
- 80% відвідувачів сайту дивиться тільки 20% його сторінок;
- 20% злочинців винні в 80% злочинів.

Звісно, пропорція 80:20 може бути дещо змінена, наприклад, 90:10, 75:25, проте у будь-якому випадку вона буде далекою від 50:50.

Зараз АВС-аналіз стає у нагоді у надзвичайно широкому колі задач: стратегічному та проектному плануванні, аналізі ринку, плануванні асортименту, регулюванні випуску готової продукції, регулюванні доходів, кадрової політики, системах забезпечення виробничими ресурсами та зберігання готової продукції, сфері маркетингу, збуту, аналізу господарської діяльності підприємства і т.ін. Завдяки швидкому розвитку комп'ютерних технологій стало можливим

групувати та структурувати найрізноманітніші дані з метою генерації оптимальних бізнес-рішень. Надзвичайно широке застосування ABC-аналізу в логістиці.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

На доцільності використання ABC-аналізу наголошують такі зарубіжні науковці, як Д.Дж. Бауерсокс, Дж. Бредлі, П. Грек, С. Дібб, Д. Дж. Клосс та інші [2-3]. Варто відмітити і внесок російських науковців, серед яких вагоме значення мають праці таких вчених, як С. Афанасьєв, Є. Голубков, А. Емануель, Лукінський В.С., К. Узков, Стерлігова А.Н. та ін [4-6]. Можливості та перспективи застосування цього виду аналізу розкрито в наукових публікаціях вітчизняних вчених, серед яких І. Зельніков, А. Карабахіна, Д. Кондратюк, Є. Крикавський, Р. Ларіна, О. Лебединська, Т. Репіч, В. Собчишин, В. Ткачук, О. Чукурна та ін [7-11]. Майже усі вони вказують на широке коло задач, для розв'язання яких може бути застосований ABC-аналіз. Зважаючи на це, вважається доцільним структурування сфер та можливостей застосування ABC-аналізу в логістиці.

Мета роботи.

Основним завданням роботи є компіляція сфер та можливостей застосування одно- та багатомономенклатурного ABC-аналізу для різних елементів логістичної системи та її бізнес-процесів

Матеріали та результати дослідження. При проведенні ABC-аналізу, перш за все, необхідно визначитись, як, навіщо і для чого його планують використовувати. Не менш важливими питаннями є прийняття відсоткового співвідношення груп А, В та С для конкретних статистичних даних:

- 80% ефекту групи В, 15% ефекту групи В, 5% ефекту групи С;
- 70% ефекту групи В, 20% ефекту групи В, 10% ефекту групи С;
- 50% ефекту групи В, 30% ефекту групи В, 20% ефекту групи С;
- 45% ефекту групи В, 40% ефекту групи В, 15% ефекту групи С тощо.

Інколи орієнтуються не на розподіл за обсягом ефекту від певної позиції, а від кількості таких позицій у групі. Наприклад, перші 20% ранжованих за зменшенням ефекту у групі позицій відносять до групи А, наступні 30% - до групи В, залишені 50% - до групи С.

Такий метод розбиття на групи є класичним. Не зважаючи на різноманітність пропорцій для груп А, В та С, його сутність у розбитті у залежності від конкретного ефекту позиції або кількості ранжованих позицій у групі (рис. 1).

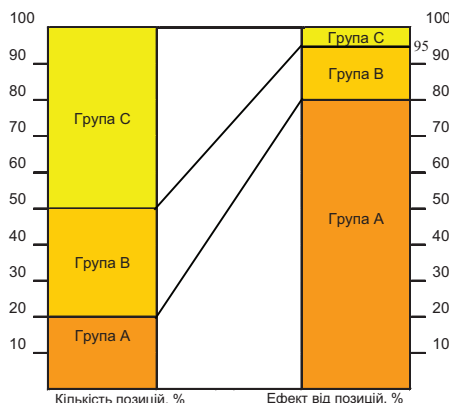


Рисунок 1 – Розподіл асортименту на групи ABC за ефектом та кількістю позицій

Figure 1 - Distribution of assortment to ABC groups by effect and number of positions

Ефект від ранжованих позицій зростаючим підсумком часто зображують у вигляді кривої Лоренца (яку ще інколи називають діаграмою Парето), де по горизонталі відкладають ранжовані позиції від максимального до мінімального ефекту, а по вертикалі – ефект зростаючим підсумком. Приклад такої кривої Лоренца наведено на рис. 2.

Як бачимо, на рис. 2 до групи А належать 20% позицій, що приносять 70% ефекту, наступні 20% позицій (група В) приносять 20% ефекту, і інші 40% позицій (група С) приносять лише 10% ефекту.

Перевага методу полягає в його простоті, а недолік - у тому, що усереднені значення, використовувані для виділення груп, далеко не завжди відповідають конкретній ситуації.

Слід зазначити, що у деяких випадках доцільним є збільшення кількості груп до чотирьох, або навіть п'яти. Так, у окрему, четверту групу D часто вносять такі позиції, які взагалі не приносять ефекту або, наприклад, разом приносять лише 1% ефекту.

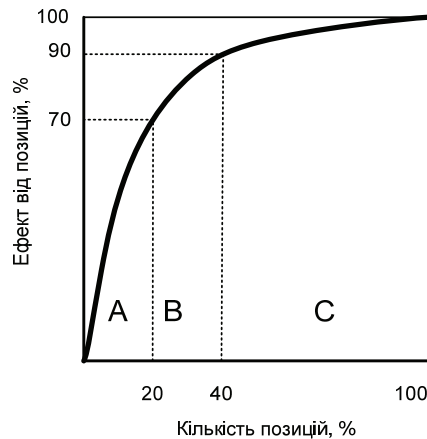


Рисунок 2 – Приклад кривої Лоренца і класичного розбиття на групи ABC
Figure 2 - Sample of Lorentz curve and classical division into ABC groups

Розглянемо інші методи розподілу позицій на групи:

- метод суми;
- диференціальний метод;
- метод багатокутника;
- метод дотичних;
- метод петлі.

Метод суми передбачає знаходження на кривій Лоренца двох точок, сума координат яких відповідно дорівнює 80 та 120%. Саме вони й мають указати межі груп А-В та В-С (рис. 3).

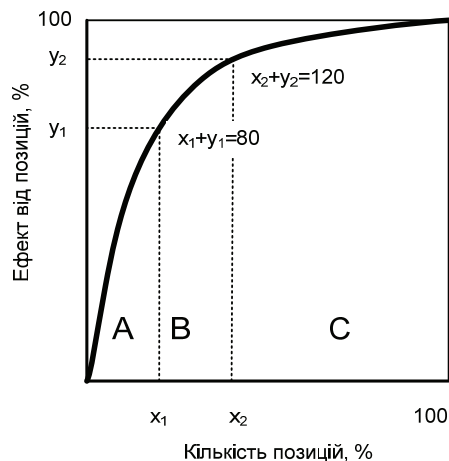


Рисунок 3 – Розбиття позицій на групи ABC за методом суми
Figure 3 - Distribution of elements to ABC groups by the sum method

В основі диференціального методу лежить середнє значення ефекту по всіх позиціях. Ті позиції, по яких значення ефекту в 6 разів і більш перевищує середнє значення ефекту по всіх позиціях, відносять до групи А. До групи С відносять ті позиції, значення ефекту по яких у 2 і більше разів менше середнього значення ефекту по всіх позиціях. Інші позиції відносять до групи В. Це найбільш поширені коефіцієнти, проте, існують інші їх варіанти. На практиці диференціальний метод дає дуже маленьку групу А і велику групу С. При використанні ж множників 3,5 і 0,8 результати класифікації виходять схожими з класичним методом для розподілів з точкою Парето (20%; 80%).

Нажаль, при застосуванні диференціального методу бувають випадки, коли з аналізованих об'єктів взагалі неможливо виділити групу А.

Метод багатокутника або метод подвійної дотичної, вирішує задачу оптимального розбиття множини на три групи. Суть методу полягає в знаходженні на діаграмі Парето двох точок М і N

таких, що площа багатокутника $OMNO'$ є максимальною, або, що те ж саме, площа між ламаною $OMNO'$ і діаграмою Парето є мінімальною. Мінімізація площі дозволяє розбити діаграму Парето на три частини таким чином, що кожна з цих частин найближче прилягала до прямолінійного відрізка, тобто мінливість параметра усередині груп була мінімальною і, як наслідок, помилка класифікації теж була мінімізована (рис. 4).

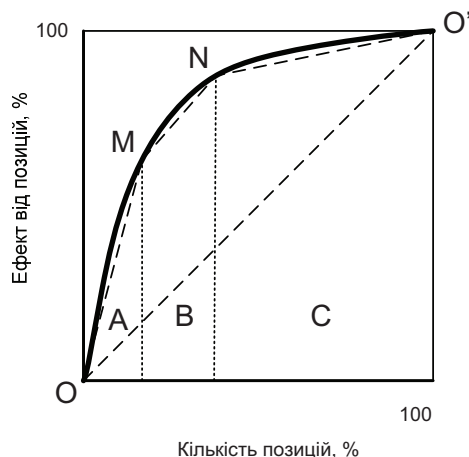


Рисунок 4 – Розбиття позицій на групи ABC за методом багатокутника
Figure 4 - Distribution of elements to ABC groups by the polyhedron method

Результати за цим методом схожі з результатами диференціального методу: мала група A і велика група C.

Головним плюсом методу багатокутника є найвища з усіх методів точність класифікації. Істотним недоліком методу можна назвати складність його автоматизації, наприклад, в Ексель.

Цікавий, простий та дієвий метод дотичних запропонував проф. Лукінський В.С. Він полягає в розділенні об'єктів аналізу на групи за допомогою дотичних до кривої Лоренца. Опишемо роботу методу по кроках:

- на кривій Лоренца проводимо хорду - сполучаємо першу і останню точки кривої відрізком OO' ;
- будуємо дотичну до кривої, паралельну хорді OO' ;
- точка дотику K визначатиме межу між групами A та B;
- проводимо другу хорду - сполучаємо першу точку дотику K і останню точку кривої O' ;
- будуємо другу дотичну до кривої, паралельну хорді KO' ;
- друга точка дотику L визначатиме межу між групами B та C (рис. 5).

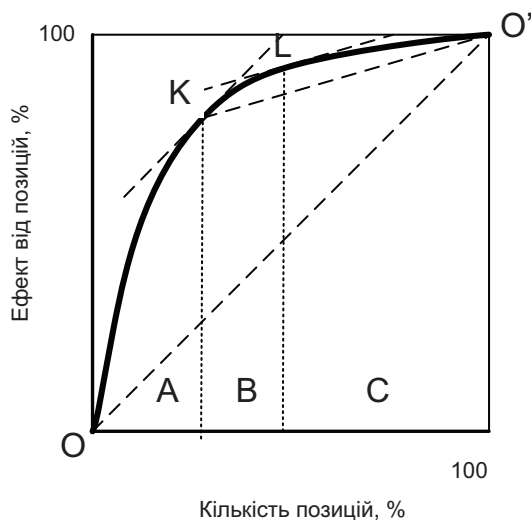


Рисунок 5 – Розбиття позицій на групи ABC за методом дотичних
Figure 5 - Distribution of elements to ABC groups by the method of tangents

Однією з переваг методу є можливість ділення дотичними для отримання більшої кількості груп. Перевага методу в його гнучкості, простоті і наочності. Недоліком можна назвати складність його використання при наявності на кривій Лоренца прямолінійних ділянок, дотичну до яких побудувати неможливо.

Ще один метод, запропонований сучасним російським вченим Гаджинським А.М. – метод петлі [12]. Він полягає у визначенні меж груп на ділянках різкої зміни кривизни кривої Лоренца. Згідно методу, необхідно побудувати перпендикуляр дотичної певної довжини в кожній точці кривої Лоренца (рис. 6).

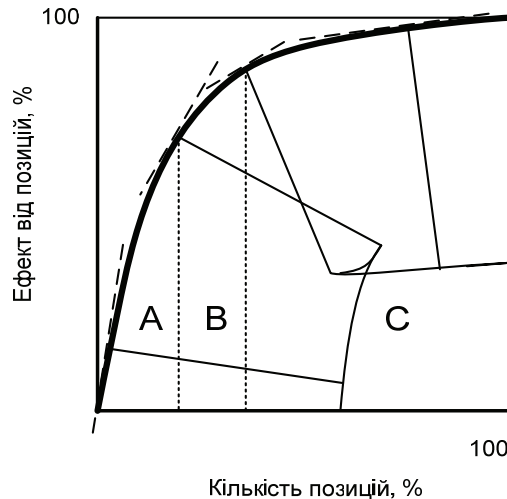


Рисунок 6 – Розбиття позицій на групи ABC за методом петлі
Figure 6 - Distribution of elements to ABC groups by the looping method

Перпендикуляр повинен бути обернений управо від кривої Лоренца. Кінець перпендикуляра окреслюватиме петлю: поки дотична ковзає по ділянці з великими значеннями радіусу кривизни (початкова частина графіка, група А), кінець нормалі підніматиметься вгору і управо; у момент виходу дотичної на серединну ділянку графіка з малими значеннями радіусу кривизни напрям руху кінця нормалі змінюється на протилежний - вниз і вліво; після виходу дотичної на кінцеву випрямлену ділянку кривої ABC кінець нормалі знов змінює напрям руху на протилежний. Таким чином, кінець нормалі окреслює петлю, а точки кривої ABC аналізу, відповідні моменту зміни напрямку руху кінця нормалі, ділять криву на групи А, В і С.

Перевагою даного методу є точніше визначення межі групи А, а також можливість його автоматизації. Недоліком можна назвати його складність відносно простіших методів.

Отже, широкий діапазон методів вказує на необхідність зважання на різноманітні фактичні ситуації, в яких проводять ABC-аналіз, на його мету та можливості аналітиків.

Розглянемо, що може виступати у якості позицій або елементів ABC-аналізу. Вони залежать від мети та змісту аналізу.

Об'єкти, за якими може бути проведений ABC-аналіз в логістиці:

- асортиментні позиції;
- складські запаси;
- постачальники компанії;
- клієнти компанії;
- філіали (підрозділи) компанії;
- партнери (посередники) компанії;
- персонал компанії;
- транспортні засоби;
- складська техніка;
- логістичні послуги;
- реклаमाції, повернення тощо.

Розглянемо можливі комбінації позицій та ефектів від позицій при застосуванні АВС-аналізу в логістиці:

- асортиментні позиції – обсяг продажу за період (т, м³, грн, палети тощо), кількість замовлень за період, рентабельність (%), прибутковість (грн, %);
- складські запаси - обсяг продажу за період (т, м³, грн, палети тощо), кількість замовлень за період, оборотність, обсяг залишків (т, м³, грн, палети тощо);
- постачальники компанії – обсяг закупівлі (т, м³, грн, палети тощо), кількість поставок за період, кількість безрекламаційних поставок (за часом, за номенклатурою, за якістю, за кількістю тощо);
- клієнти компанії – обсяг продажу (т, м³, грн, палети тощо), кількість поставок за період, кількість рекламаций, обсяг повернень (т, м³, грн, палети тощо), прибутковість (грн, %);
- філіали (підрозділи) компанії - обсяг продажу (т, м³, грн, палети тощо), кількість поставок за період, кількість рекламаций, обсяг повернень (т, м³, грн, палети тощо), прибутковість (грн, %), рентабельність (%), кількість клієнтів;
- партнери (посередники) компанії – обсяг перерахованих коштів (грн), кількість транзакцій за період, обсяг безрекламаційної взаємодії, важливість виконуваної функції;
- персонал компанії – заробітна плата за період (грн, %), обсяг (важливість) виконуваних функцій, доля участі в інформаційному потоці підприємства, важливість виконуваної функції, кількість зауважень (рекламаций, незадоволень);
- транспортні засоби – обсяг перевезень (м³, т, палети тощо), кількість перевезень, транспортна робота (тонно-кілометри), обсяг безвідмовної роботи (дні, %), балансова вартість (грн), термін служби (рік, % від запланованого);
- складська техніка – інтенсивність використання (% год за період), обсяг безвідмовної роботи (дні, %), вартість ремонту (грн за період), балансова вартість (грн), термін служби (рік, % від запланованого);
- логістичні послуги – обсяг замовлень (шт, грн за період, %), кількість безрекламаційних послуг (шт, %), обсяг прибутку (грн за період), прибутковість (грн), рентабельність (%), складність для виконання (долі), важливість (долі);
- рекламация – обсяг у розрізі клієнтів, асортиментних позицій, товарних запасів, постачальників, клієнтів (т, м³, палети, шт), витрати на повернення (заміну, ремонт) у розрізі клієнтів, асортиментних позицій, товарних запасів, постачальників, клієнтів (грн).

Розглянемо тепер, які задачі менеджменту можна вирішувати на базі проведеного АВС-аналізу. Так, результати АВС аналізу можуть бути використані для прийняття рішень щодо:

- місця розташування товарних запасів на складі;
- виділення ВІП-клієнтів, розробки цінової політики для різних груп клієнтів;
- взаємодії з постачальниками, вибору форми взаємодії, коригування договорів;
- закупівлі, модернізації, списання тощо транспортної та складської техніки;
- реорганізації оргструктури підприємства, перегляду посадових інструкцій, звільнення (набору, переведення на іншу посаду) штатних одиниць;
- аутсорсингу первинних бізнес-процесів, вибору найкращих партнерів, посередників;
- вибору систем управління запасами для різних товарних груп;
- набору логістичних послуг, їх кількості та якості;
- мережі філіалів (представництв) – її переформатування, відкриття (закриття) відділень, розширення (звуження) повноважень.

Звісно, даний перелік є не повним. Принаймні його можна розширити на декількісні класифікаційні методи з застосуванням нечітких моделей. Проте, вважаємо, що застосування АВС-аналізу дає більш достовірну інформацію при використанні саме кількісних показників. Причому найкращі результати можна отримати при проведенні не одного, а декількох АВС-аналізів по різних параметрах (так званий крос-аналіз). Ці результати поєднують або простим з'єднанням, отримуючі групи АА, АВ, АС, СВ тощо [13], або застосовуючи певний синтетичний критерій, що дозволить отримати групи А, В та С, але з урахуванням декількох факторів.

Приклад візуального представлення результатів двопараметричного АВС-аналізу наведений на рис. 7.

Подвійний АВС-аналіз дозволяє розподілити об'єкти на 9 різних категорій і випрацьовувати рекомендації щодо відношення до кожної групи:

- категорія АА – об'єкти-лідери, категорія найвищого пріоритету;
- категорії АВ, ВА – об'єкти високої ефективності;

- категорії BB, BC, CB – об'єкти середньої ефективності;
- категорія CC – об'єкти-аутсайдери, яких потрібно або позбутися, або ретельно змінювати політику щодо них (згідно об'єкту, фактору та мети крос-аналізу).

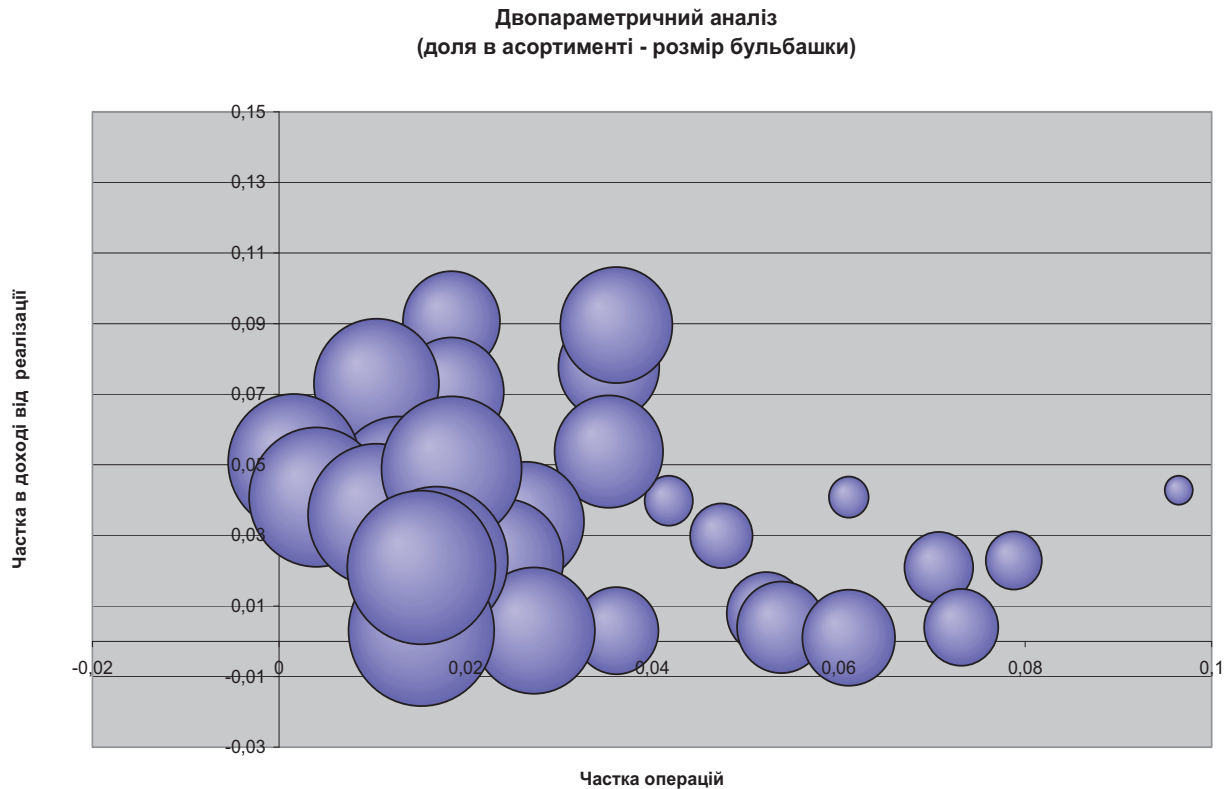


Рисунок 7 – Приклад візуалізації двопараметричного ABC-аналізу
Figure 7 – Example of vizualization of a two-parameter ABC analysis

Приклад аналізу об'єктів при ABC-аналізі по трьох критеріях наведено в табл. 1.

Таблиця 1 - Аналіз об'єктів по трьохпараметричному ABC-аналізі
Table 1 - Analysis of objects by three-parameter ABC analysis

AAA – найуспішніші об'єкти	AAB– найуспішніші об'єкти	AAC – об'єкти високої ефективності
ABA– найуспішніші об'єкти	ABB – об'єкти високої ефективності	ABC – об'єкти середньої ефективності
BAА – об'єкти високої ефективності	BAВ– об'єкти високої ефективності	BAC – об'єкти середньої ефективності
ACA – об'єкти середньої ефективності	ACB – об'єкти середньої ефективності	ACC – об'єкти низької ефективності
BBA – об'єкти середньої ефективності	BBB – об'єкти середньої ефективності	BBC – об'єкти низької ефективності
CAA – об'єкти середньої ефективності	CAB – об'єкти середньої ефективності	CAC – об'єкти низької ефективності
BCA – об'єкти середньої ефективності	BCB – об'єкти низької ефективності	BCC – вкрай неефективні об'єкти
CBA – об'єкти середньої ефективності	CBV – об'єкти низької ефективності	CBC – вкрай неефективні об'єкти
CCA – вкрай неефективні об'єкти	CCB – вкрай неефективні об'єкти	CCC – найгірша група сукупності

Як один з методів врахування декількох критеріїв при проведенні ABC-аналізу можливе застосування синтетичного критерію класифікації [6]. Для кожного з вибраних критеріїв класифікації визначається питома вага, відповідна значущості даного критерію в реалізації стратегії підприємства.

Для кожного критерію визначається ваговий коефіцієнт залежно від його значущості для мети аналізу. Наприклад, для аналізу критеріїв «Оборот» важливіший ніж критерій «Кількість продажів», а «Кількість продажів» важливіший ніж «Прибутковість». Наведемо приклад для трьох товарів за таких вагових коефіцієнтів: «Оборот» - 0,45, «Кількість продажів» - 0,3, «Прибутковість» - 0,25. Зауважимо, що сума вагових коефіцієнтів усіх критеріїв має складати 1.

Для кожного товару проводиться розрахунок синтетичного показника (табл. 2).

Таблиця 2 – Розрахунок синтетичного показника
Table 2 - Calculation of synthetic index

	Ефект по обороту	Ефект по кількості продажів	Ефект по прибутковості	Синтетичний показник
Товар 1	$10\% \cdot 0,45 = 4,5$	$8\% \cdot 0,3 = 2,4$	$10\% \cdot 0,25 = 2,5$	$4,5 + 2,4 + 2,5 = 9,4$
Товар 2	$20\% \cdot 0,45 = 9$	$12\% \cdot 0,3 = 3,6$	$22\% \cdot 0,25 = 5,5$	$9 + 3,6 + 5,5 = 18,1$
Товар 3	$30\% \cdot 0,45 = 13,5$	$35\% \cdot 0,3 = 10,5$	$28\% \cdot 0,25 = 7$	$13,5 + 10,5 + 7 = 31$

Далі необхідно провести ранжування товарів вже за синтетичними показниками. Цей підхід дає можливість одним «синтетичним» числом охарактеризувати кожну позицію, включену в класифікацію, і провести ABC-аналіз саме за цим критерієм.

Однокритеріальний ABC-аналіз або крос-аналіз можливо проводити не «вручну» або за допомогою Ексель, але й за допомогою програмних продуктів, що зараз є у вільному доступі у мережі Інтернет. Приклад такої програми - BI Datawiz.io, що дає можливість поєднувати до чотирьох критеріїв при аналізі товарного асортименту. Інші сайти, що дають можливість провести ABC-аналіз онлайн або скачати програму з можливістю його проведення:

- ABC Аналіз продаж : Проф (<http://www.aup.ru/products/mch/abc/>);
- ABC - Аналіз продаж 1.0 (<http://www.softportal.com/get-4778-abc-analiz-prodazsh.html>);
- 4analytics (<https://4analytics.ru/o-4analytics-abc-xyz-analiz.html>);
- Inventor (<http://zakup.vl.ru/64-inventor.html>);
- ABC-аналіз продаж (http://afdanalyse.ru/load/prochee/abc_analiz_prodazh/4-1-0-33);
- ABC/VEN-аналіз ФармКомпайл (<http://clinical-pharmacy.ru/article/965-programma-farmkompayl-russ-avtomatizaciya-avsvendddd-analiza.html>);
- Утиліта для расчета ABC и XYZ анализа (<http://scm-book.ru/LazyABC>).

Висновки.

Підводячи підсумки, можна сказати, що ABC-аналіз має надзвичайно широкий діапазон застосування в логістиці. Правильний вибір методу розбиття на групи, об'єкту та критерію ABC-аналізу дає змогу отримати дані для обґрунтованих управлінських рішень при управлінні логістичними потоками та бізнес-процесами.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Кох Р. Закон Парето или Принцип 80\20 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.elitarium.ru/print.php?id=1995&npage=1>
2. Бауэрсокс Доналд Дж., Логистика: интегрированная цепь поставок. / Доналд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Клосс. - 2-е изд. - М.: ЗАО Олимп-Бизнес, 2008 г. - 640 с. Пер. с англ.
3. Дибб С. Практическое руководство по маркетинговому планированию / С. Дибб, П. Симкин, Дж. Брэдли. - СПб.: Питер, 2001. - 256 с.
4. Узков К. Анализ клиентской базы компании / К. Узков // Маркетинг. - 2004. - №6 (79). - С. 92-97.
5. Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики: учебное пособие / В.С. Лукинский и др. - СПб.: Питер, 2003, - 219 с.
6. Стерлигова А.Н. Управление запасами широкой номенклатуры: с чего начать? — [Электронный ресурс]. — Режим доступу: <http://www.mclog.ru/mcl/san.php>

7. Зельников И. Большой ассортимент - не помеха ABC-анализу / И. Зельников // Логистик & система. - 2005. - № 5, С. 6-11.
8. Корабахіна А.Ю. Особливості застосування ABC-аналізу у процесі формування товарного асортименту сільськогосподарської продукції / А.Ю. Корабахіна // Вісник аграрної науки Причорномор'я. – 2014. – Т. 2, Вип. 3. – С. 75-82.
9. Репіч Т.А. ABC-аналіз як інструмент упорядкування асортименту / Т.А. Репіч // Наукові праці НУХТ. – 2005. - № 17. – С. 292-294.
10. Крикавський Є.В. Логістика для економістів: підручник / Є.В. Крикавський, Н.В. Чухрай. - Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2004. - 448 с.
11. Ларіна Р.Р. Логістика [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ukrkniga.org.ua/ukrkniga-text/743/34/>
12. Гаджинский А.М.. Логистика : учебник / А.М. Гаджинский. — 16-е изд., перераб. и доп. — М.: ИТК «Дашков и К», 2008. — 484 с.
13. Савченко Л.В. Оптимізація логістичних рішень: навчальний посібник / Л.В. Савченко. – К.: НАУ, 2013. – 328 с.

REFERENCES

1. Kokh R. Zakon Pareto uly Pryntsyp 80\20 [Pareto law or Principle 80/20] [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.elitarium.ru/print.php?id=1995&npage=1> [in Russian].
2. Bauersoks Donald Dzh., Kloss Deyvyd Dzh. (2008). Lohystyka: yntehyrovannaya tsep' postavok. 2-e yzd. [Logistics: integrated supply chain]. Moskow, Closed joint-stock company Olympus Business, pp.640. Trans. from engl. [in Russian].
3. Dybb S., Symkyn P., Bredly Dzh. (2001). Praktycheskoe rukovodstvo po marketynhovomu planirovaniyu. [Practical Guide to Marketing Planning]. St-Pb, PH “Piter”, pp.256 [in Russian].
4. Uzkov K. (2004). Analiz klyentskoy bazy kompanyy [Analysis of the company's client base]. Marketing, 6 (79), 92-97 [in Ukrainian].
5. Lukynskyy V.S. i dr. (2003). Modely y metody teoryy lohystyky: uchebnoe posobyе. [Models and methods of the theory of logistics]. Textbook. St-Pb, PH “Piter”, pp. 219 [in Russian].
6. Sterlyhova A.N. Upravlenye zapasamy shirokoy nomenklatury: s cheho nachat'? [Managing stocks of a wide range of products: how to start] [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.mcllog.ru/mcl/san.php> [in Russian].
7. Zel'nykov Y. (2005). Bol'shoy assortymen't - ne pomekha ABC-analyzu [The large assortment is not an obstacle to the ABC analysis]. Logistic & Systema. – Logistics and System, 5, 6-11 [in Russian].
8. Korabakhina A. Yu. (2014). Osoblyvosti zastosuvannya ABC-analizu u protsesi formuvannya tovarnoho asortymentu sil's'kohospodars'koyi produktsiyi [Features of application of ABC-analysis in the process of formation of a commodity assortment of agricultural products]. Visnyk ahraryi nauky Prychornomor'ya - Bulletin of the Agrarian Science of the Black Sea Region, t.2, 3, 75-82 [in Ukrainian].
9. Repich T.A. (2005). ABS-analiz yak instrument uporyadkuvannya assortymentu [ABC analysis as an inventory assortment tool]. Naukovi praci NUKHT - Scientific works of NUKHT, 17, 292-294 [in Ukrainian].
10. Krykavskyy Ye. (2004). Lohystyka dlya ekonomistiv [Logistics for economists: textbook]. Textbook. Lviv, Publishing house of Lviv Polytechnic National University, pp. 448 [in Ukrainian].
11. Larina P.P. (2005). Lohystyka [Logistics]. Textbook. [Electronic resource]. – Access mode: <http://ukrkniga.org.ua/ukrkniga-text/743/34/> [in Russian].
12. Hadzhynskyy A.M.. (2008). Lohystyka [Logistics]. Textbook. 16th ed., changed. and added. M.: TAS “Dashkov & K”, pp. 484 [in Russian].
13. Savchenko L.V. (2013). Optyimizatsiya lohystychnykh rishen' [Optimization of logistics solutions]. Textbook. K., NAU, pp. 328 [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Савченко Л.В. Сфери та можливості застосування одно- та багатонаменклатурного ABC-аналізу для різних елементів логістичної системи та її бізнес-процесів / Л.В. Савченко, М.М. Семерягіна, С.О. Котова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

Стаття присвячена можливостям ABC-аналізу – широко відомого інструменту, що і на цей час має надзвичайно широкі можливості, зокрема, в логістиці. Розглядаються приклади об'єктів, для яких може бути застосовний ABC-аналіз та критерії, по який цей аналіз можна проводити. Акцентовано,

що ABC-аналіз може проводитися як для різних об'єктів, так і за різними одиницями вимірювання цих об'єктів. Показано, що стандартна сфера застосування ABC-аналізу для товарів або запасів може бути значно розширена - від класифікації постачальників та вхідних матеріалів до розподілу споживачів та розповсюджувачів продукції, навіть реорганізації організаційної структури компанії. Наводяться управлінські рішення, що можуть бути прийняті за результатами ABC-аналізу в логістиці.

Звертається увага на те, що межі розбиття груп А, В та С є досить умовними та не мають розглядатися як догма. Зміна класичних меж, а також розширення кількості груп класифікації з трьох до чотирьох (ABCD), або навіть більше, має здійснюватися згідно з реальними задачами, що ставлять перед менеджером.

Крім того, більш адекватне розбиття на групи можна отримати завдяки іншим, у тому числі, графічним, методам – методу суми, методу багатокутника, методу дотичних, методу петлі. Описані особливості кожного методу, їх переваги та недоліки, алгоритми застосування.

Значна увага приділена можливостям багатопараметричного ABC-аналізу. Показан приклад візуалізації двопараметричного ABC-аналізу за допомогою діаграм Ексель. Розглядається застосування синтетичного критерію, що дозволяє врахувати декілька факторів для більш точної класифікації об'єктів, використовуючи декілька класифікаційних ознак. Застосування такого критерію дозволяє отримати одне синтетичне число для кожного об'єкту, в якому можна врахувати будь-яку кількість вимірюваних параметрів, що є атрибутами цього об'єкту (наприклад, оборот, кількість продажів, прибутковість тощо).

Наведено рекомендації щодо принципів аналізу об'єктів при трьохпараметричному ABC-аналізі.

Наприкінці дається перелік програмних продуктів, що автоматизують процес проведення ABC-аналізу, у тому числі, за різними критеріями.

Стаття може бути корисною студентам, викладачам економічного напрямку, менеджерам з логістики, аналітикам, а також особам, що цікавляться логістичними методами аналізу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ABC-АНАЛІЗ, БАГАТОФАКТОРНИЙ ABC-АНАЛІЗ, МЕТОДИ РОЗБИТТЯ НА ГРУПИ В ABC-АНАЛІЗІ, ОБ'ЄКТИ ABC-АНАЛІЗУ, КРИТЕРІЇ ABC-АНАЛІЗУ, УПРАВЛІНСЬКІ РІШЕННЯ ЗА ABC-АНАЛІЗОМ.

ABSTRACT

Savchenko L.V., Semeryagina M.M., Kotova S.O. Areas and opportunities of participation of the single- and multiple ABC analysis for different elements of the logistics system and its business processes. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article is devoted to the possibilities of ABC analysis - a well-known tool, which at this time has extremely wide opportunities, in particular, in logistics. Examples of objects for which the ABC analysis may be applicable and the criteria by which this analysis can be carried out are considered. It is emphasized that ABC analysis can be carried out both for different objects, and for different units of measurement of these objects. It has been shown that the standard scope of ABC analysis for goods or stocks can be significantly expanded from the classification of suppliers and input materials to the dividing of consumers and distributors of goods, even the restructuring of the organizational structure of the company. The managerial decisions that can be made on the results of ABC analysis in logistics are presented.

Attention is drawn to the fact that the boundaries of the groups A, B and C are rather conditional and should not be regarded as dogma. Changing the classic boundaries, as well as extending the number of classification groups from three to four (ABCD), or even more, should be done in accordance with the actual tasks that the manager is facing.

In addition, you can get an adequate division into groups by other methods, including graphic methods, such as sum method, polygon method, tangential method, loop method. Features of each method, their advantages and disadvantages, algorithms of application are described in the article.

Considerable attention is paid to the possibilities of multi-parameter ABC analysis. An example of the visualization of two-parameter ABC analysis using the Excel diagrams is shown. Considered the application of the synthetic criterion, which allows taking into account several factors for more precise classification of objects taking into account several classification features. Application of this criterion allows one synthetic number for each object, which can take into account any number of measured parameters that are attributes of this object (for example, turnover, sales, profitability, etc.).

The recommendations concerning the principles of object analysis at three-parameter ABC-analysis are given.

In the end, there is a list of software products that automates the process of conducting the ABC analysis, including for different criteria as well.

The article may be useful for students, lecturers in the economic field, logistics managers, analysts, as well as individuals interested in logistics analysis methods.

KEYWORDS: ABC ANALYSIS, MULTIFACTORY ABC ANALYSIS, METHODS SPLITTING INTO GROUPS ABC ANALYSIS, ABC ANALYSIS OBJECTS, ABC ANALYSIS CRITERIA, ADMINISTRATIVE SOLUTIONS FOR ABC ANALYSIS

РЕФЕРАТ

Савченко Л.В Сферы и возможности применения одно- и многономенклатурного ABC-анализа для различных элементов логистической системы и ее бизнес-процессов/ Л.В. Савченко, М.Н. Семерягина, С.А. Котова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

В статье охарактеризованы возможности ABC-анализа - широко известного инструмента, который и в настоящее время имеет чрезвычайно широкие возможности, в частности, в логистике. Рассматриваются примеры объектов, для которых может быть применим ABC-анализ и критерии, по которым этот анализ можно проводить. Акцентировалось внимание на том, что ABC-анализ может проводиться как для различных объектов, так и по разным единицами измерения этих объектов. Показано, что стандартная сфера применения ABC-анализа для товаров или запасов может быть значительно расширена - от классификации поставщиков и исходных материалов до распределения потребителей и распространителей продукции, вплоть до реорганизации организационной структуры компании. Приводятся управленческие решения, которые могут быть приняты по результатам ABC-анализа в логистике.

Обращается внимание на то, что границы разбиения групп А, В и С являются весьма условными и не должны рассматриваться как догма. Изменение классических границ, а также расширение количества групп классификации с трех до четырех (ABCD), или даже большего количества, должно осуществляться в соответствии с реальными задачами, которые ставят перед менеджером.

Кроме того, более адекватное разбиение на группы можно получить благодаря другим, в том числе графическим методам - метод суммы, метод многоугольника, метод касательных, метод петли. Описаны особенности каждого метода, их преимущества и недостатки, алгоритмы применения.

Значительное внимание уделено возможностям многопараметрического ABC-анализа. Показан пример визуализации двухпараметрического ABC-анализа с помощью диаграмм Эксель. Рассматривается применение синтетического критерия, позволяющего учесть несколько факторов для более точной классификации объектов, учитывая несколько классификационных признаков. Применение такого критерия позволяет получить одно синтетическое число для каждого объекта, в котором можно учесть любое количество измеряемых параметров, являющихся атрибутами этого объекта (например, оборот, количество продаж, прибыль и т.д.).

Приведены рекомендации по принципах анализа объектов при трехпараметрическом ABC-анализе.

В конце дается перечень программных продуктов, автоматизирующих процесс проведения ABC-анализа, в том числе, по различным критериям.

Статья может быть полезна студентам, преподавателям экономического направления, менеджерам по логистике, аналитикам, а также лицам, интересующимся логистическими методами анализа.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ABC-АНАЛИЗ, МНОГОФАКТОРНЫЙ ABC-АНАЛИЗ, МЕТОД РАЗБИЕНИЯ НА ГРУППЫ В ABC-АНАЛИЗЕ, ОБЪЕКТЫ ABC-АНАЛИЗА, КРИТЕРИИ ABC-АНАЛИЗА, УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ПО ABC-АНАЛИЗУ.

АВТОРИ:

Савченко Лідія Володимирівна, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху, e-mail: lidia_savchenko@ukr.net, тел. +380442804885, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.435, orchid.org/0000-0003-3581-6942

Семерягіна Мирослава Миколаївна, старший викладач, Національний авіаційний університет, старший викладач кафедри логістики, e-mail: semeryagina@ukr.net, тел. +380444067822, Україна, 01010, м. Київ, пр. Космонавта Комарова, 1, к.2.136, orcid.org/0000-0001-7490-6874

Котова Світлана Олександрівна, старший викладач, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху, e-mail: kotova-s@ukr.net, тел. +380676863508, Україна, 03194, м. Київ, б-р. Кольцова, 22, к.173, orcid.org/0000-0002-8276-018X

AUTHORS:

Savchenko Lidiia V., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of transport systems and road traffic safety, e-mail: lidia_savchenko@ukr.net, tel. +380442804885, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, of.435, orchid.org/0000-0003-3581-6942

Semeryagina Myroslava M., National Aviation University, senior teacher of the department of logistics, e-mail: semeryagina@ukr.net, tel. +380444067822, Ukraine, 01010, Kyiv, Komarova av. 1, of. 2.136, orcid.org/0000-0001-7490-6874

Kotova Svitlana O., National Transport University, senior teacher department of transport systems and road traffic safety, e-mail: kotova-s@ukr.net, tel. +380676863508, Ukraine, 03194, Kyiv, Koltsova av. 22, of. 173, orcid.org/0000-0002-8276-018X

АВТОРЫ:

Савченко Лидия Владимировна, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортных систем и безопасности дорожного движения, e-mail: lidia_savchenko@ukr.net, тел. +380442804885, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.435, orchid.org/0000-0003-3581-6942

Семерягина Мирослава Николаевна, старший преподаватель, Национальный авиационный университет, старший преподаватель кафедры логистики, e-mail: semeryagina@ukr.net, тел. +380444067822, Украина, 01010, г. Киев, пр. Космонавта Комарова, 1, к.2.136, orcid.org/0000-0001-7490-6874

Котова Светлана Александровна, старший преподаватель, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры транспортных систем и безопасности дорожного движения, e-mail: kotova-s@ukr.net, тел. +380676863508, Украина, 03194, м. Киев, б-р. Кольцова, 22, к.173, orcid.org/0000-0002-8276-018X

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Поліщук В.П., доктор технічних наук, професор, завідувач кафедрою Транспортні системи та безпека дорожнього руху, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

Григорак М.Ю., доцент, Національний авіаційний університет, професор, завідувач кафедри логістики, Київ, Україна.

REVIEWER:

Polishchuk V.P., Doctor of Technical Science, Full Professor, National Transport University, Head of the Department of Transport System and Road Safety, Kyiv, Ukraine.

Grigorak M.Y., Ph. D., associate professor, National Aviation University, professor, Head of department of logistics, Kyiv, Ukraine.

УДК: 528.4:332.3
UDC: 528.4:332.3

ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ ТА ОСОБЛИВОСТЕЙ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ЗЕМЕЛЬ МІСТ УКРАЇНИ

Славінська О.С., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, elenaslavin9@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-9709-0078>

Радзінська Ю.Б., Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, Харків, Україна, radzinskayayb@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-1661-7975>

A STUDY OF THE STATUS AND CHARACTERISTICS OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF LAND IN THE CITIES OF UKRAINE

Slavinska O.S., doctor of technical sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, elenaslavin9@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-9709-0078>

Radzinska Y.B., O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, Kharkiv, Ukraine, radzinskayayb@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-1661-7975>

ИССЛЕДОВАНИЕ СОСТОЯНИЯ И ОСОБЕННОСТЕЙ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ЗЕМЕЛЬ ГОРОДОВ УКРАИНЫ

Славинская Е.С., доктор технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, elenaslavin9@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-9709-0078>

Радзинская Ю.Б., Харьковский национальный университет городского хозяйства имени О.М. Бекетова, Харьков, Украина, radzinskayayb@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-1661-7975>

Постановка проблеми. В умовах розуміння питання формування інвестиційної привабливості земель міст України, як сукупності певних факторів і умов в формуванні загальної інвестиційної привабливості земель міст, які необхідні для ефективного функціонування і розвитку суб'єктів господарської діяльності, представлено менше в громадському просторі, проте саме таке трактування найбільш глибоко характеризує сутність даного поняття. Важливо відзначити, що зростання інвестиційної привабливості територій є одним з визначальних факторів подальшого зростання її потенціалу і конкурентоспроможності в сучасних умовах розвитку міст.

Метою статті є дослідження сучасного стану та особливостей факторів, які впливають на інвестиційну привабливість земель міст України.

Для досягнення поставленої мети вирішуються наступні завдання:

– дослідження сучасного стану та порівняльний аналіз інвестиційної привабливості земель міст;

– визначення груп факторів, які впливають на використання земель міст;

– дослідження інвестиційної привабливості земель окремих міст та обґрунтування її значення.

Основна частина. На сьогоднішній день існує достатня велика кількість підходів, за допомогою яких можна сформувати позитивний потенціал міських земель з точки зору інвестицій. Під заходами розуміється цілеспрямована діяльність державних та місцевих органів влади і органів місцевого самоврядування по залученню і утриманню інвестицій [1].

Сьогодні землі міст повинні представлятися в найбільш вигідному світлі, як для місцевих, так і для іноземних інвесторів. Тому, необхідною умовою є визначення основних факторів формування інвестиційного потенціалу земель міст. В практиці їх існує велика кількість. За матеріалами досліджень в даній області [2, 3] були обрані найбільш впливові (табл. 1).

Зазначимо, що незмінними лідерами за умовами залучень інвестицій в земельну сферу міст України [4] залишаються землі промислових підприємств (31%) та фінансові установи (33%), а також організації, що здійснюють операції з нерухомістю. За ними слідує міські землі торгівлі та ремонту автомобілів (11%), побутового будівництва (6%), транспорту і зв'язку (4%) (рис. 1).

На основі проведеного аналізу інвестиційного процесу [5, 6] визначено фактори, від яких залежить надходження прямих іноземних інвестицій в землі міст України. Фактори, що впливають на іноземні інвестиції, можна умовно розділити на дві групи, виділивши позитивні та негативні або переваги і недоліки інвестицій для іноземних інвесторів (табл. 2).

Таблиця 1 - Фактори формування інвестиційного потенціалу земель міст в Україні
 Table 1 - Factors for the formation of investment potential of urban land in Ukraine

Загальні характеристичні ознаки	Фактори формування
Рівень розвитку продуктивних сил та стан інвестиційного ринку землі	Стан та структура виробництва; Рівень розвитку робочої сили; Стан ринку інвестицій та інвестиційних товарів; Стан фондового ринку.
Політична воля влади та правове поле держави	Створення відповідної законодавчої та нормативної земельної бази; Досягнення стабільності національної грошової одиниці; Валютне регулювання; Забезпечення привабливості об'єктів інвестування.
Стан фінансово-кредитної системи та діяльність фінансових посередників	Інвестиційна діяльність банків, її рівень Рівень розвитку та функціонування банківської системи Інвестиційна політика Національного банку
Статус іноземного інвестора	Режим іноземного інвестування; Діяльність міжнародних фінансово-кредитних інституцій; Наявність вільних економічних зон.
Інвестиційна активність населення	Відносини власності в державі; Стан ринку нерухомості; Виконання державних приватизаційних процесів.

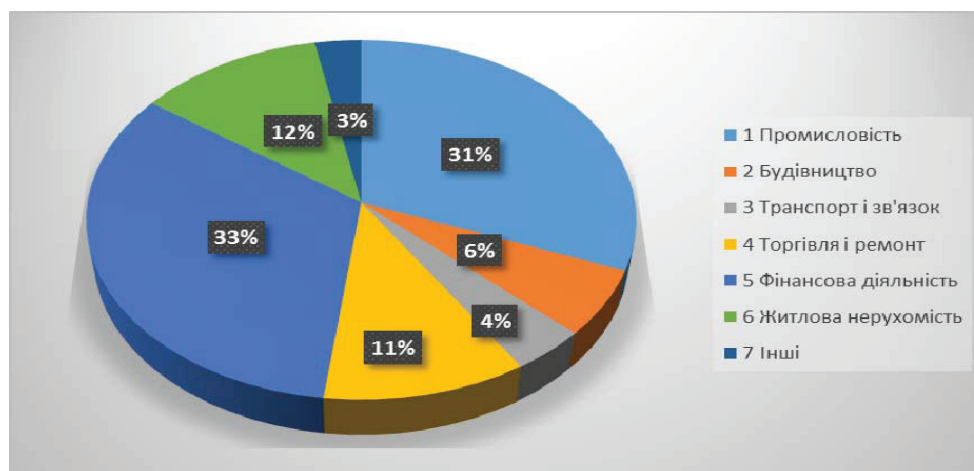


Рисунок 1 - Розподіл земель міст України за інвестиційною привабливістю
 Figure 1 - Distribution of lands of Ukrainian cities for investment attractiveness

Таблиця 2 – Фактори, які впливають на інвестиційну привабливість міських земель для іноземних інвесторів [4]

Table 2 - Factors influencing the investment attractiveness of urban land for foreign investors [4]

Назва фактору	Наслідки впливу
Географічне положення в місті	· Міжнародний рейтинг земель України
Кількість населення	· Політична відповідальність держави
Сприятливі природні умови земельної ділянки	· Стабільність в законодавстві
Величина ринку земель	· Рівень доходів користувача землі
Розвиненість виробничої і соціальної інфраструктури	· Ініціатива прийняття рішення
Рівень освіти населення	· Термін розгляду документів для реєстрації спільних підприємств
Рівень кваліфікації робочої сили, в тому числі інженерно-технічних працівників	· Темпи приватизації
Рівень заробітної плати	· Наявність державних гарантій для іноземних інвестицій, які могли б захистити в суді
Рівень соціальної захищеності працівників	· Прикордонний контроль та труднощі в'їзду
Рівень конкуренції в країні чи місті	· Особливості отримання дозволу на трудову діяльність
	· Податкова система, робота податкової інспекції (великі податки і збори; суб'єктивна інтерпретація чинних законів)
	· Порушення домовленостей про зустрічі з представниками державних структур або підприємств України
	· Особливості внутрішнього фінансового ринку
	· Особливості послуг інфраструктури

За даними НАН України [7] отримано індекс інвестиційної привабливості земель близько 1601 населених пунктів України. Отримані дані індексів інвестиційної привабливості міст України було узагальнено та проранговано за областями України (рис. 2).

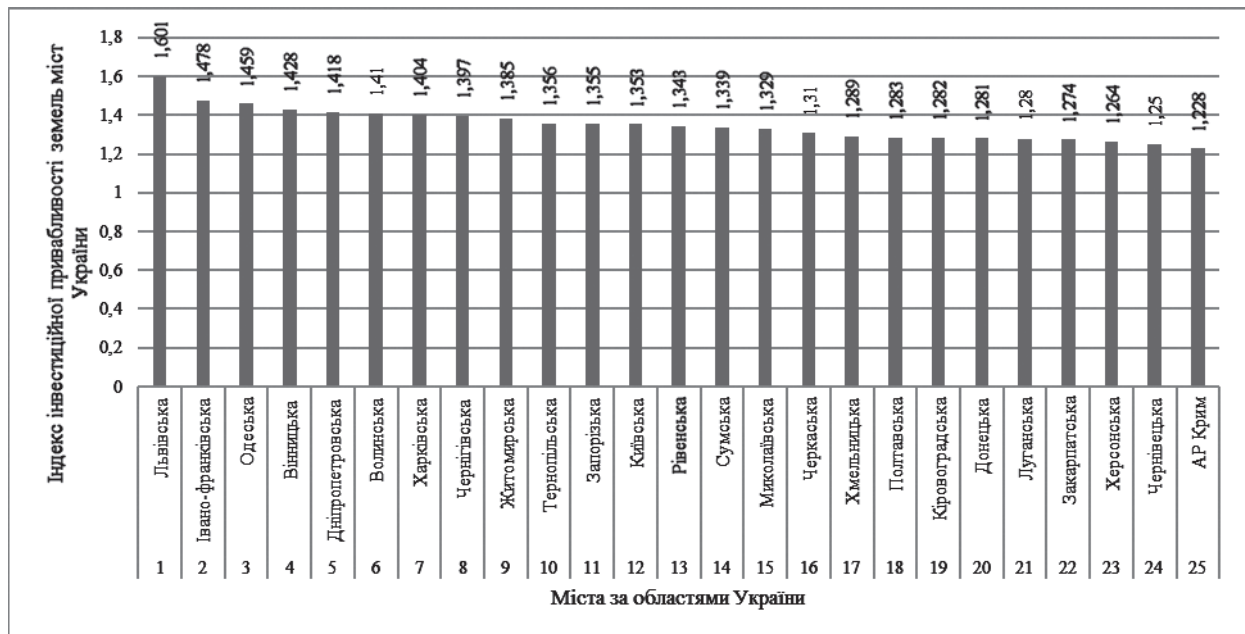


Рисунок 2 – Рейтинг інвестиційної привабливості земель міст України за областями
Figure 2 – Rating of investment attractiveness of Ukrainian cities by region

Як показують дослідження, перше місце за індексом інвестиційної привабливості земель посідають міста Львівської області (1,601), а за підсумками 2014 – 2016 років місто Львів займає лідируючу позицію. Наступні позиції займають Івано-Франківська (1,478), Одеська (1,459) та Вінницька (1,428) області. Землі міст Харківської (1,404) області постійно нарощують свій потенціал і, порівняно з 2013 роком (1,388), швидко піднімаються в таблиці загального рейтингу. При цьому, землі міст Донецької (1,281) та Луганської областей (1,28) поступово втрачають інвестиційну привабливість у порівнянні з 2013 – 2014 роками (1,34; 1,31 відповідно).

Розподіл земель міст за інвестиційною привабливістю обумовлена нерівномірністю великої кількості факторів впливу на її формування, зокрема нерівномірністю географічного розміщення та соціального й економічного розвитку міст України.

Інвестиційна привабливість земель окремого міста визначається впливом сукупності факторів як міського, так і регіонального й державного рівнів. Фактори державного рівня формують інвестиційну привабливість земель на рівні країни загалом, а фактори регіонального та місцевого рівнів відносяться до окремого міста чи групи міст в межах області. Необхідно також відмітити, що серед факторів перерахованих в таблиці 2, є як позитивні так і негативні. При цьому, дані фактори присутні на всіх рівнях впливу формування інвестиційної привабливості земель міст.

Як показують дані [9], зменшення інвестиційної привабливості земель міст України відбувається більше за рахунок факторів державного рівня, тобто за рахунок наступних причин:

- відсутності законодавчих актів;
- нестабільності законодавчої бази;
- дії посадових осіб;
- бюрократичних аспектів та ін.

На сьогоднішній день державі існує багато проблем, які гальмують розвиток інвестиційної привабливості міських земель. Серед них, в першу чергу, слід виділити:

- інфляційні процеси;
- недосконалість земельної політики;
- обмежена зацікавленість потенційних інвесторів;
- податкове земельне навантаження.

За даними світового інвестиційного форуму 02.04.2017 року, фактори, що мають найбільший вплив на розвиток інвестиційної привабливості міських земель України виділяються наступні (рис. 3).

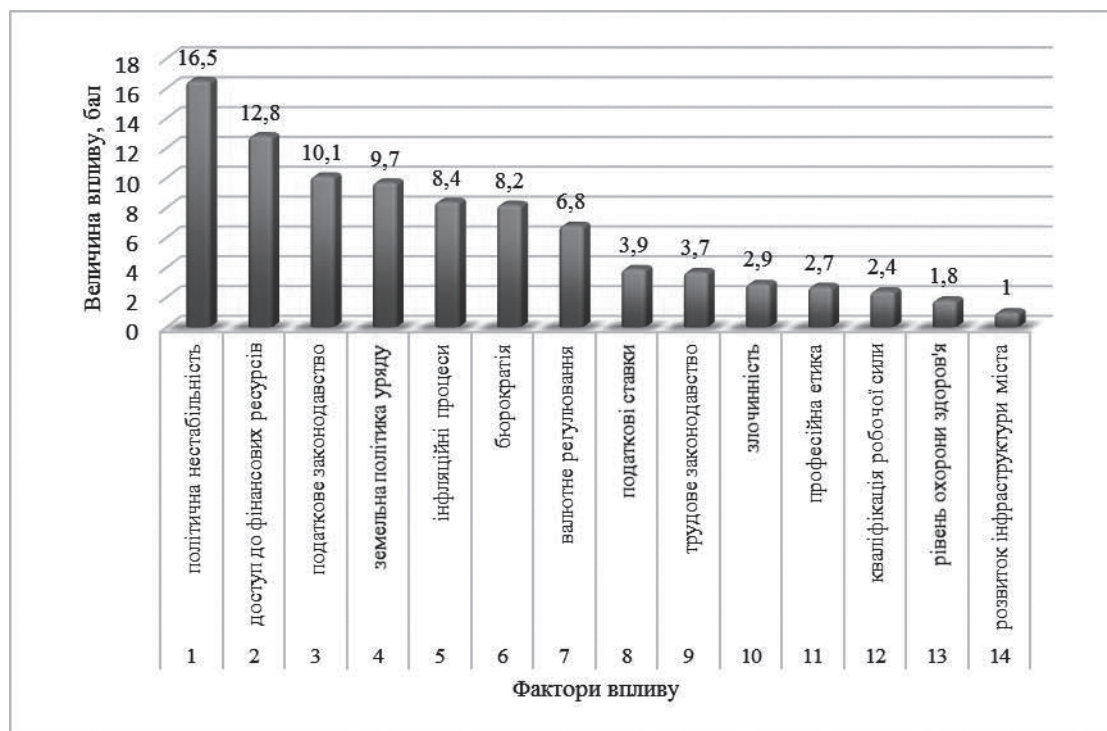


Рисунок 3 – Рейтинг впливу факторів на рівень інвестиційної привабливості земель міст України [9]
Figure 3 – The impact of factors on the level of investment attractiveness of Ukrainian cities [9]

Висновки. Виходячи з рейтингу, найбільший вплив на рівень інвестиційної привабливості міських земель здійснює політична нестабільність (16,5%), найменший – розвиток інфраструктури (1,0%). Крім того, слід вказати на вплив доступу до фінансових ресурсів, формування технічних умов: недостатній рівень кваліфікації робочої сили (2,4%), бюрократія (8,2%). Таким чином, інвестори передбачають втрати, оцінивши перешкоди у здійсненні капіталовкладень в землі міст, у створенні та веденні відносин, що призводять до відмови від розвитку інвестицій в місті.

В статті вирішені наступні завдання: досліджено сучасний стан та проведений порівняльний аналіз інвестиційної привабливості земель міст; визначено групи факторів, які впливають на використання земель міст; досліджена та проаналізована інвестиційна привабливість земель окремих міст та обґрунтовані її значення.

Таким чином, у результаті аналізу визначено рівень впливу факторів на інвестиційну привабливість земель міст, що дозволило сформулювати системне середовище щодо інтегральної оцінки інвестиційної привабливості для підвищення ефективності землекористування.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Теоретичні засади зонування земель в Україні: монографія / О. С. Дорош, Н.В. Ісаченко, А. Г. Мартин, С. О. Осипчук, Г.К. Лоїк. - К: МВЦ "Медінформ", 2011. - с. 260
2. Осітнянко А. П. Планування розвитку міста : монографія / А. П. Осітнянко. - Київ : КНУБА, 2001. - с. 460.
3. Shevchenko G. Multi-attribute analysis of investments risk alternatives in construction / G. Shevchenko, L. Ustinovichius, A. Andruskevicius // Technological and Economic Development of Economy : Baltic Journal on Sustainability. - 2008. - Vol. 14, № 3. - P. 428-443. - Available at: <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.3846/1392-8619.2008.14.428-443>.
4. Гуткевич С.А. Условия привлечения иностранных инвестиций в экономику Украины 2016 г. [електронний ресурс]: http://www.nam.kiev.ua/ape/n_01_5-6/Gytkevich.htm
5. Завора Т.М. Земельні ресурси у системі забезпечення житлової політики на регіональному рівні // Економіка і регіон: Наук. вісн. – Полтава: ПолтНТУ, 2007 – №1(12). – С.25-28.
6. Показники опосередкованої вартості спорудження житла за регіонами України: Наказ Міністерства регіонального розвитку і будівництва України №56 від 04 лютого 2009 р. // Ценообразование в строительстве: Сборник официальных документов и разъяснений. – 2009 – №2. – С.158.
7. Оцінка інвестиційної привабливості земель регіонів. [електронний ресурс]: <http://www.nas.gov.ua/UA/Pages/default.aspx>.
8. Молодченко-Серебрякова Т.Р., Бутенко Т.Є. Вплив фактора розташування на формування вартості житлової нерухомості // Комунальне господарство міст: Наук.-техн. зб. Вип.70. – К: Техніка, 2006 – С. 254-258.
9. Фактори інвестиційної привабливості міського середовища. Всесвітній інвестиційний форум [електронний ресурс]: <http://www.itukraine.org.ua/events/svitovyy-investytsiynyy-forum-2-4-kvitnya-2017-dubay-oae>.

REFERENCES

1. Dorosh, O. S., Isachenko, N.V., Martyn, A. H., Osypchuk, S. O., Loyik, H.K. (2011). Teoretychni zasady zonuvannya zemel' v Ukraini: monohrafiya [Theoretical principles of zoning of lands in Ukraine: monograph], K: MVTS "Medinform" – K: IEC "Medinform", 260 [in Ukrainian].
2. Ositnyanko, A. P. (2001). Planuvannya rozvytku mista: monohrafiya [Planning of city development: monograph], Kyev : KNUBA – Kyiv: KNUBA, 460 [in Ukrainian].
3. Shevchenko, G., Ustinovichius, L., Andruskevicius, A. (2008). Multi-attribute analysis of investments risk alternatives in construction, Technological and Economic Development of Economy : Baltic Journal on Sustainability, 14, 3, 428-443. Available at: <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.3846/1392-8619.2008.14.428-443>.
4. Hutkevych, S.A. (2016). Uslovyia pryvlechenyya ynostrannykh ynvestytsiy v ékonomyku Ukrainy 2016 h. [Conditions for attracting foreign investments into the economy of Ukraine in 2016]. Available at: http://www.nam.kiev.ua/ape/n_01_5-6/Gytkevich.htm [in Russian]
5. Zavora, T.M. (2007). Zemel'ni resursy u systemi zabezpechennya zhytlovoyi polityky na rehional'nomu rivni [Land resources in the system of provision of housing policy at the regional level], Ekonomika i rehion: Nauk. visn. Poltava: PoltNTU – Economy and region: Sciences. Visn. Poltava: PoltNTU, 1(12), 25-28 [in Ukrainian].

6. Pokaznyky oposeredkovanoyi vartosti sporudzhennya zhytla za rehionamy Ukrayiny: Nakaz Ministerstva rehional'noho rozvytku i budivnytstva Ukrayiny №56 vid 04 lyutoho 2009 r. [Indicators of the indirect cost of housing construction by regions of Ukraine: Order of the Ministry of Regional Development and Construction of Ukraine No. 56 dated February 4, 2009], Tsenoobrazovanye v stroytel'stve: Sbornyk ofytsyal'nykh dokumentov y razyasnenyy – Pricing in construction: A collection of official documents and explanations, 2, 158 [in Ukrainian].

7. Otsinka investytsiynoyi pryvablyvosti zemel' rehioniv [Assessment of the investment attractiveness of the lands of the regions]. Available at: <http://www.nas.gov.ua/UA/Pages/default.aspx>. [in Ukrainian].

8. Molodchenko-Serebryakova, T.R., Butenko, T.Y. (2006). Vplyv faktora roztashuvannya na formuvannya vartosti zhytlovoyi nerukhomosti [Influence of the location factor on the formation of the value of residential real estate], Komunal'ne hospodarstvo mist: Nauk.-tekhn. zb. K: Tekhnika – Communal economy of cities: Science. Tech. K: Technics, 254-258 [in Ukrainian].

9. Faktory investytsiynoyi pryvablyvosti mis'koho seredovyshcha. Vsesvitniy investytsiynyy forum [Factors of the investment attractiveness of the urban environment. World Investment Forum] Available at: <http://www.itukraine.org.ua/events/svitovyy-investytsiynyy-forum-2-4-kvitnya-2017-dubay-uae>. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Славінська О.С. Дослідження стану та особливостей інвестиційної привабливості земель міст України / О.С. Славінська, Ю.Б. Радзінська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

Метою статті є дослідження сучасного стану та особливостей факторів, які впливають на інвестиційну привабливість земель міст України.

Для досягнення поставленої мети вирішуються наступні завдання: дослідження сучасного стану та порівняльний аналіз інвестиційної привабливості земель міст; визначення груп факторів, які впливають на використання земель міст; дослідження інвестиційної привабливості земель окремих міст та обґрунтування її значення.

Досліджені та проаналізовані основні фактори, які впливають на інвестиційну привабливість земель міст України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЗЕМЕЛЬНІ ВІДНОСИНИ, ФАКТОРИ ВПЛИВУ, ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ ЗЕМЕЛЬ, ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ.

ABSTRACT

Slavinska O.S., Radzinska Y. B. A study of the status and characteristics of investment attractiveness of land in the cities of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The purpose of this article is to study the current status and characteristics of factors influencing the investment attractiveness of the land cities of Ukraine.

To achieve this goal the following tasks: research of current state and comparative analysis of investment attractiveness of land in cities; identify factors that affect the use of land in cities; a study of investment attractiveness of the lands of individual cities and justification of its value.

Researched and analyzed the main factors influencing investment attractiveness of land in the cities of Ukraine.

KEY WORDS: LAND RELATIONS, FACTORS OF INFLUENCE, INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF LAND, USE OF LAND.

РЕФЕРАТ

Славинская Е.С. Исследование состояния и особенностей инвестиционной привлекательности земель городов Украины / Е.С. Славинская, Ю.Б. Радзинская // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып.. 2 (41).

Целью статьи является исследование современного состояния и особенностей факторов, влияющих на инвестиционную привлекательность земель городов Украины.

Для достижения поставленной цели решаются следующие задачи: исследование современного состояния и сравнительный анализ инвестиционной привлекательности земель городов; определение групп факторов, которые влияют на использование земель городов; исследование инвестиционной привлекательности земель отдельных городов и обоснование ее значения.

Исследованы и проанализированы основные факторы, влияющие на инвестиционную привлекательность земель городов Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЗЕМЕЛЬНЫЕ ОТНОШЕНИЯ, ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ, ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ЗЕМЕЛЬ, ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЗЕМЕЛЬ.

АВТОРИ:

Славінська Олена Сергіївна, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри Транспортного будівництва та управління майном, e-mail: elenaslavin9@gmail.com, тел.: +38050 969 81 09, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича – Павленка 1, Номер ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9709-0078>

Радзінська Юлія Борисівна, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, старший викладач кафедри Земельного адміністрування та геоінформаційних систем, e-mail: radzinskayayb@gmail.com, тел.: +38097 778-03-07, Україна, 61002, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17. Номер ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1661-7975>

AUTHORS:

Slavinska Olena S., doctor of technical sciences, professor, National Transport University, professor of department of Transport construction and property management, e-mail: elenaslavin9@gmail.com, tel.: +38050 969 81 09, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha – Pavlenko str., 1, Number ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9709-0078>.

Radzinska Yuliya B., O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, senior lecturer of department of land administration and GIS, e-mail: radzinskayayb@gmail.com, tel.: +38097 778-03-07, Ukraine, 61002, Kharkiv, Marshala Bazhanova str., 17. Number ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1661-7975>

АВТОРЫ:

Славинская Елена Сергеевна, доктор технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры транспортного строительства и управления имуществом, e-mail: elenaslavin9@gmail.com, тел.: +38050 969 81 09, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича – Павленка 1, Номер ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9709-0078>

Радзинская Юлия Борисовна, Харьковский национальный университет городского хозяйства имени О. М. Бекетова, старший преподаватель кафедры Земляного администрирования и геоинформационных систем, e-mail: radzinskayayb@gmail.com, тел.: +38097 778-03-07, Украина, 61002, г. Харьков, ул. Маршала Бажанова, 17. Номер ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1661-7975>

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Кондращенко Олена Володимирівна, доктор технічних наук, професор, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, завідувач кафедр Технології будівельного виробництва і будівельних матеріалів, Україна, 61002, м. Харків, вул. Маршала Бажанова, 17.

Павлюк Дмитро Олександрович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри Проектування доріг, геодезії та землеустрою, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича – Павленка 1.

REVIEWERS:

Kondrashchenko Olena Volodymyrivna, doctor of technical sciences, professor, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv, Head of the department of Technologies of construction production and building materials, Ukraine, 61002, Kharkiv, Marshala Bazhanova str., 17.

Pavlyuk Dmytro Oleksandrovich, doctor of technical sciences, professor, National Transport University, Head of the department of Designing of roads, geodesy and land management, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha – Pavlenko str., 1.

УДК 330.332
UDC 330.332

ІНВЕСТИЦІЙНЕ ПАРТНЕРСТВО ДЕРЖАВИ І БІЗНЕСУ

Соколова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

Яценко Б. І., кандидат економічних наук, Державний університет інфраструктури транспорту, Київ, Україна, super_inna@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7080-7254

INVESTMENT PARTNERSHIP OF THE STATE AND BUSINESS

Sokolova N.M., Phd (Candidate of Economic Sciences), National Transport University, Kyiv, Ukraine, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

Yatsenko B.I., Phd (Candidate of Economic Sciences), State University of Transport Infrastructure, Kyiv, Ukraine, super_inna@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7080-7254

ИНВЕСТИЦИОННОЕ ПАРТНЕРСТВО ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА

Соколова Н.М., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

Яценко Б. И., кандидат экономических наук, Государственный университет инфраструктуры транспорта, Київ, Україна, super_inna@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7080-7254

Постановка проблеми.

Посилення інноваційно-інвестиційної складової економічного розвитку потребує передусім створення в Україні умов для побудови сучасної інфраструктури, яка відповідатиме вимогам переходу до постіндустріального суспільства. Сьогоденний стан справ в частині розв'язання вказаних проблем вимагає розширення інвестиційного партнерства держави та бізнесу перш за все у зв'язку з обмеженістю бюджетних коштів і, відповідно, з необхідністю пошуку додаткових джерел фінансування проектів, які традиційно фінансувались державою.

В багатьох країнах з перехідною економікою механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу став дієвим інструментом, який держава ефективно використовує для розв'язання таких актуальних проблем, як залучення значних додаткових фінансових ресурсів та задоволення внаслідок цього потреб населення та бізнесу у високоякісних послугах. Тобто поєднання активів держави з інвестиційними, управлінськими та іншими ресурсами приватного сектора дозволяє підвищити ефективність інфраструктурних проектів та використати потенціал, який знаходиться в розпорядженні суспільства.

Актуальність роботи підтверджується неодноразовими пропозиціями держави, щодо співпраці з бізнесом у таких секторах, як транспортна інфраструктура, енергетична, комунальна сфери, сфера освіти тощо. Представники бізнесу також виявляють зацікавленість у співпраці з державою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Розробкою проблем підвищення ефективності бюджетних інвестицій в Україні займалися С.Буковинський, І.Запатріна, Б.Кваснюк, В.Комаров, І.Луніна. Проте їх дослідження, відображаючи такі важливі питання, як ефективність бюджетних інвестицій, вплив державних видатків на економічний розвиток, тощо, не розкривають багатосторонніх аспектів взаємодії держави та бізнесу в інвестиційній сфері із застосуванням механізму інвестиційного партнерства. Серед зарубіжних вчених вагомий внесок у теоретичне обґрунтування взаємовідносин держави та бізнесу в інвестиційній діяльності зробили В. Варнавський, П. Граут, М. Кляйн, які довели ефективність механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу, Д. Грімзі, М. Левіс, Р. Міллер, які запропонували методику у сфері оцінювання ризиків між сторонами партнерства, Д. Кемпбел, Д. Паркер, Д. Харріс, які визначили основні риси та принципи побудови спільної діяльності між державою та бізнесом, Дж. Стіглітц та С. Волстен, які здійснили оцінку переваг та недоліків механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в інноваційній сфері та ін. Проте теоретичні розробки зарубіжних вчених не можуть беззастережно впроваджуватися в Україні, оскільки не враховують специфічних умов країни та шляхів її розвитку в умовах глобалізації.

Постановка завдання.

Метою роботи є наукове обґрунтування організаційно-методичних засад і рекомендацій щодо використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні, зокрема, виявлення необхідних передумов для ефективної взаємодії сторін, а також форм такого партнерства.

У процесі реалізації поставленої мети необхідно вирішити такі завдання:

- уточнити сутність поняття інвестиційного партнерства держави та бізнесу;
- узагальнити міжнародний досвід взаємовідносин держави та бізнесу в процесі інвестиційного партнерства з метою оцінки доцільності його застосування в умовах економіки України;
- розробити рекомендації щодо вибору форм взаємодії держави та бізнесу в Україні та сфер їх застосування.

Виклад основного матеріалу.

Роботи науковців, які досліджують питання щодо доцільності використання державної або приватної власності в інфраструктурній сфері, ґрунтуються на положеннях кейнсіанської, неокласичної теорій та теорії інституціоналізму. Прихильники кейнсіанської теорії наголошують на недосконалості ринку і необхідності державного втручання в економічні процеси. За неокласичною теорією, державі відводиться лише непряма стабілізуюча роль. Теорія інституціоналізму розглядає категорію інституту, як основу соціально-економічного розвитку. Інвестиційне партнерство держави та бізнесу ґрунтується на поєднанні елементів різних теорій. Механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу передбачає, що держава виступає замовником послуг, які генерує інфраструктурний проект, і саме держава визначає рамкові умови такого співробітництва. Але для того, щоб проект було реалізовано ефективно, держава створює для приватного сектора можливості прийняття управлінських рішень, пов'язаних із процесом реалізації проекту. Об'єкт залишається у державній власності, держава здійснює постійний моніторинг, і у разі зловживань з боку бізнесу таке співробітництво може бути зупинено, тобто загроза корупції з боку бізнесу зводиться до мінімуму. У той самий час інфраструктурний проект реалізується у конкурентному середовищі, що створює стимул до втілення інновацій у проект і приводить до ефективності у якісному наданні кінцевих послуг.

За змістом інвестиційне партнерство держави та бізнесу є багатоаспектним складним процесом, який складається з багатьох стадій і передбачає системне визначення необхідного переліку послуг, вимог до їх якості та кількості, платіжного механізму, процедур виявлення й оцінювання ризиків, вибору найкращої форми реалізації проекту, включаючи розроблення комерційних принципів, забезпечення додаткових переваг, нагляд за стадією проектування та будівництва, управління контрактом та моніторинг.

Інвестиційне партнерство держави та бізнесу - це одна із складових проектного фінансування, що передбачає використання приватного капіталу і приватних компаній для побудови та оперування об'єктами проекту, які традиційно фінансувались за рахунок бюджетних коштів і управлялись на неприбутковій основі. Взаємодіючи з приватним сектором, уряд перекладає на нього функцію управління ризиками в період будівництва об'єкта, а по завершенні будівництва - операційним ризиком.

Чисельність країн, в яких у різних формах розвивається інвестиційне партнерство держави і приватного сектора, постійно зростає. У багатьох країнах Європи, Азії, Латинської Америки було здійснено низку заходів щодо підтримки механізмів такого партнерства. Це було викликано зростанням вимог до суспільних послуг та інфраструктури, з одного боку, і обмеженістю державних бюджетів, з іншого. Проекти із застосуванням моделі партнерства держави і приватного бізнесу були успішно реалізовані в таких країнах, як Велика Британія, Ірландія, Франція, Іспанія, Італія, Португалія, Бельгія, Голландія, Австрія, Німеччина, Греція, Австралія, Норвегія, Нова Зеландія, Фінляндія, США, Канада, Японія, Індія та інші. Ці проекти було реалізовано в основному в таких сферах, як транспортна інфраструктура, телекомунікації, водопостачання, енергетична сфера, нерухомість, освіта, охорона здоров'я та інші.

Вагомою перевагою для державного бюджету від застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу є зменшення поточних витрат бюджету та заміна їх на ряд майбутніх зобов'язань. Коли держава домовляється з приватним сектором щодо побудови та функціонування об'єкту, то бюджетні витрати держави переносяться на певний термін до початку функціонування проекту. Таким чином, держава переносить строк витрат разом з певними ризиками. Якщо проект є самоокупним, тобто витрати фінансуються через стягнення плати за надані послуги безпосередньо зі споживачів, то майбутні зобов'язання держави суттєво зменшуються. Застосування такої форми взаємодії, як інвестиційне партнерство держави та бізнесу, допомагає уряду вирішувати фіскальну

дилему: цей механізм дозволяє збільшувати інвестиції в інфраструктурні проекти, не змінюючи визначену межу соціальних зобов'язань чи державного боргу. Негативним у застосуванні концепції інвестиційного партнерства держави та бізнесу є те, що такий механізм є достатньо витратним, що викликано двома причинами: великими витратами на тендерну процедуру та дороговизною фінансових ресурсів приватного сектора.

В основних напрямках бюджетної політики на 2016 рік Урядом України декларуються наміри поєднання бюджетного інвестування та формування сприятливих умов для широкомасштабного приватного інвестування. Розвиток та реформування житлово-комунального господарства, створення конкурентного середовища на ринку житлово-комунальних послуг з метою підвищення їх якості, наближення до європейських стандартів у використанні енергетичних та матеріальних ресурсів, активізація виконання програм охорони навколишнього природного середовища із залученням коштів приватних інвесторів розглядаються серед пріоритетних завдань бюджетної політики на 2016 рік. Але на базі існуючого інституційного забезпечення наміри держави залучити бізнес до співпраці матимуть скоріше декларативний характер, оскільки нині відсутні необхідні передумови для такої співпраці.

Характер інституційного середовища, в якому реалізується механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу у розвинених країнах, суттєво відрізняється від умов, що існують в Україні. Основною перешкодою для успішної реалізації концепції є інституційні ризики, які пов'язані з відсутністю політико-економічної стабільності в країні, постійно змінюваним законодавством та механізмами регулювання інвестиційної діяльності. Крім того, в Україні відсутня культура і традиції щодо інвестиційного партнерства держави та бізнесу, а також досвід таких проектів. Україна виникла із соціалістичної системи, за якої ідея щодо залучення приватного сектора в інфраструктуру не була поширена, тому досі існує негативне ставлення з боку державних службовців до участі бізнесу в інфраструктурних проектах. Погане розуміння концепції інвестиційного партнерства держави та бізнесу державним сектором у поєднанні з незнанням механізму організації та управління нею є ще однією перешкодою для розвитку даної моделі в Україні.

Серед основних факторів, що стримують розвиток інвестиційного партнерства в Україні є такі:

- недостатність законодавчої бази (відсутні рамкові умови, які б забезпечували захист інтересів приватного сектора);
- недостатній рівень державного управління (управлінські здібності державного сектора мають бути покращені, що є необхідною умовою для ефективної реалізації проектів);
- фінансові умови, які ґрунтуються на методах проектного фінансування, що є ризиковим за своєю суттю, бо не передбачає застави, а покладається тільки на майбутні грошові надходження від проекту.

Внаслідок цього фінансові інституції України у більшості випадків не схильні фінансувати подібні інвестиційні проекти. Тому, як правило, фінансування надають міжнародні фінансові установи, хоча й для них фактор ризику країни є вирішальним у прийнятті рішення щодо фінансування проекту. Отже, відсутність довгострокових дешевих кредитних ресурсів в Україні є перешкодою для інвестиційного партнерства держави та бізнесу.

В Україні не існує ефективного законодавства, на основі якого міг би працювати механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу. Як показує міжнародний досвід, чіткі рамкові умови є головною передумовою для такого партнерства. Діючі в зазначеній сфері Закон України “Про концесії” від 16 липня 1999 року та Закон України “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 14 грудня 1999 року є декларативними за своєю суттю і не працюють на практиці. Позитивним моментом цих законів є те, що в Україні проголошена можливість залучення інвестицій шляхом створення концесійних підприємств. Об'єктом концесійної діяльності є інфраструктурна сфера, а нормативні строки здачі об'єктів у концесію встановлені на рівні до 50 років, що відповідає загальноприйнятим нормам міжнародної практики. Негативними рисами цих законів є, по-перше, відсутність механізму проведення тендерів, гарантій повернення капіталовкладень інвесторам, а також конкретного механізму розподілу ризиків між сторонами; по-друге, законами не передбачено створення стимулів для участі приватних інвесторів у концесійній діяльності та мотивацій для ефективної реалізації проектів. Вимоги, які держава висуває до концесіонера, стосуються об'єкту концесії, а не послуг, які мають вироблятися протягом життєвого циклу проекту. На відміну від цього в розвинених країнах специфікація послуг, яка визначається державою окремо для кожного проекту залежно від його мети, створює для приватної сторони мотивацію до інновацій та креативності. Закон “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг” від 14 грудня 1999 року не має посилення на механізм стягнення плати за

користування дорогою. Водночас розроблення та застосування такого механізму, як свідчить зарубіжний досвід, є обов'язковою передумовою для введення в дію платних доріг. Закон передбачає, що проекти будівництва та експлуатації автомобільних доріг є самоокупними, хоча це неможливо реалізувати в Україні сьогодні. Крім того, цей закон сконцентрований тільки на будівництві нових і не охоплює сферу відновлення існуючих доріг.

Отже, на сьогоднішній день актуальним питанням є ухвалення закону про інвестиційне партнерство держави та бізнесу, який має стати ефективною базою для залучення приватного фінансування до пріоритетних державних проектів та збільшення їх ефективності. Такий закон має бути досить гнучким, що означає його застосування у різних сферах інфраструктури, можливість вибору найкращої форми інвестиційного партнерства держави та бізнесу для конкретного проекту та вибору форми та методу оплати приватній стороні. В основу закону мають бути покладені такі принципи: пріоритетність інтересів держави, чітке виконання зобов'язань між сторонами, ефективний розподіл ризиків між учасниками проекту, прозора політика, політична підтримка держави. У законі мають бути чітко визначені основні терміни, такі як інвестиційне партнерство держави та бізнесу, додаткова вартість, форми інвестиційного партнерства держави та бізнесу.

Основними проблемами, які перешкоджають участі приватних інвесторів в інфраструктурних проектах в Україні є такі: недостатній рівень грошових потоків в інфраструктурних проектах, політичний ризик, обмежені можливості для виходу інвесторів із проекту. Для нейтралізації негативного впливу наявних в Україні проблем та прискорення процесу впровадження концепції інвестиційного партнерства держави та бізнесу у практику доцільно реалізувати такі дії: скористатися механізмом часткової гарантії ризику, запропонованим Світовим Банком для підтримки рамкових умов інвестиційного партнерства держави та бізнесу, створити централізований підрозділ, який буде відповідати за втілення концепції у практику, залучити до співпраці незалежну третю сторону з досвідом реалізації таких проектів. До стратегічних напрямів державної політики слід віднести завдання щодо залучення бізнесу до спільних проектів. Така політика повинна бути прозорою, тобто суспільство, на задоволення потреб якого спрямовані дії партнерів, повинно мати доступ до інформації відносно їх діяльності. Організаційна структура інвестиційного партнерства держави та бізнесу представлена на рис. 1.

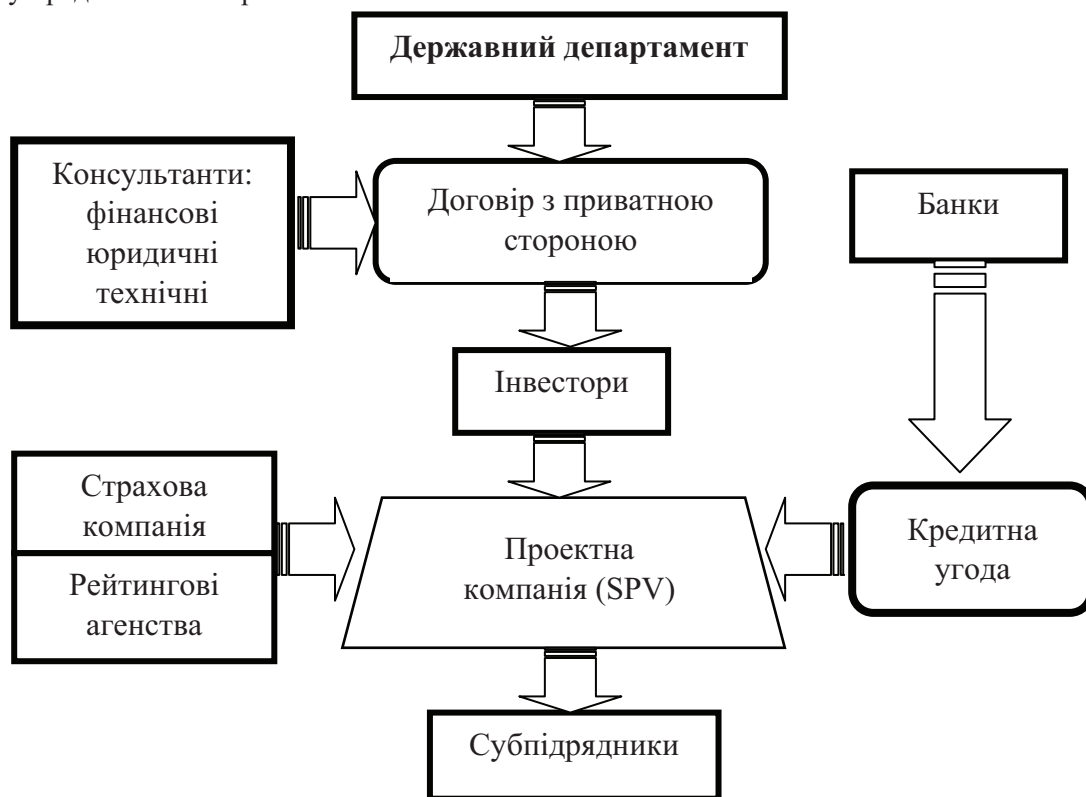


Рисунок 1 – Організаційна структура інвестиційного партнерства держави та бізнесу
Figure 1 – Organizational structure of the investment partnership

Головним критерієм для прийняття рішення щодо реалізації проекту на основі інвестиційного партнерства держави та бізнесу має стати обсяг отримання додаткових переваг за умов вчасного

завершення проекту згідно з запланованими бюджетними витратами та надання якісних послуг, які відповідають заданій специфікації. В іноземній літературі такий критерій визначається терміном “value for money”, що у перекладі означає “вартість грошей”. Оскільки дослівний переклад назви цього критеріального показника українською мовою не має економічного сенсу, то на основі критичного аналізу існуючих підходів до визначення його змісту в роботі запропоновано тлумачити його як “додаткова вартість”. Зміст цього показника полягає в оптимальному обсязі витрат протягом усього життєвого циклу проекту з урахуванням ризиків перевищення запланованих витрат та строків його виконання. Рішення щодо реалізації проекту на основі інвестиційного партнерства держави та приватного сектора ухвалюється після тестування даного підходу на предмет забезпечення додаткової вартості. Якщо додаткова вартість є наявним фактом - проект схвалено. Оскільки проекту властиві потоки готівки протягом усього часу його функціонування, то й оцінка робиться за допомогою визначення класичного показника - чистої теперішньої вартості (Net Present Value, NPV).

Традиційний підхід до взаємодії між державою і приватним сектором в інфраструктурній сфері передбачає, що останній несе обмежену відповідальність за проект, а весь тягар покладено на державу. Як правило, бізнес залучається до співпраці на контрактній основі, але він має тільки розробляти та будувати об'єкт і отримує за це винагороду у фіксованому еквіваленті середньоринкової ціни. Функції бізнесу цим обмежуються. Він не несе відповідальності за фінансування і не здійснює управління проектом

Для України запропоновано наступну схему дії механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу та механізму вибору форми партнерства. Спочатку держава оголошує перелік тих проектів, до яких вона пропонує залучити бізнес. Після отримання попередніх заяв від зацікавлених партнерів держава оголошує про проведення тендеру. Партнером уряду в реалізації проектів виступатиме консорціум, в який входять декілька компаній, включаючи будівельну компанію, управляючу компанію та інші. Консорціум може також скористатися послугами проектної компанії. У такому об'єднанні всі партнери мають довготерміновий інтерес в проекті, так як несуть відповідальність за об'єкт протягом всієї дії контракту. Будівельна та проектна компанії зацікавлені у спільній роботі ще на ранніх етапах розробки проекту, коли визначається найефективніший спосіб виконання своїх обов'язків по контракту. Механізм інвестиційного партнерства держави та бізнесу передбачає інтеграцію процесів щодо проектування та будування, що призводить до більш ефективного використання коштів. Члени консорціуму зацікавлені у довготерміновому співробітництві, так як несуть спільну відповідальність і результати їх праці прямо впливають на рівень прибутку від проекту. Такі консорціуми мають надіслати детально опрацьовані пропозиції щодо реалізації конкретних проектів. В своїх пропозиціях приватна сторона має продемонструвати, яким чином вона здатна забезпечити необхідну якість послуг, які для цього вимагаються витрати, строк будівництва об'єкту та який прибуток планує отримати бізнес. Держава здійснює аналіз отриманих пропозицій і обирає варіант, який є найбільш прийнятним з точки зору витрат, строку та здатності партнера впроваджувати інновації для надання якісних послуг.

Процес застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні доцільно починати з транспортної сфери через існування двох наявних проблем. Першою є проблема нестачі бюджетних коштів для задоволення потреб у цій сфері. Річна потреба інвестицій у галузь транспорту, зв'язку та дорожнього господарства з державного бюджету України задовольняється в середньому лише на 20%. Друга проблема пов'язана з неефективним використанням виділених коштів, що підтверджується неодноразовими перевітками правильності витрачання бюджетних коштів на потреби даної галузі. Так, Рахунковою палатою України за результатами розгляду матеріалів перевірки використання коштів державного бюджету, пов'язаних з будівництвом та реконструкцією автомобільних доріг загального користування, зроблено висновок щодо непрозорості та неефективності існуючої системи бюджетного фінансування. Так, через неефективне управління бюджетними коштами допущено значні фінансові порушення, які оцінюються у 49,8 млн грн. Визнано також, що бюджетні інвестиції в сумі 9,4 млн грн було використано неефективно. Результатом застосування у транспортній галузі традиційного механізму реалізації інвестиційних проектів є велика кількість незавершених проектів, які вимагають значних додаткових інвестицій. Як правило, така проблема вирішується шляхом залучення додаткових кредитів. За цих умов в Україні виникла ситуація, коли зростають боргові зобов'язання держави за кредитами, залученими для реалізації транспортних проектів, які в заплановані строки не реалізовані. Таке становище є наслідком відсутності ефективного механізму реалізації проектів у транспортній сфері. Інвестиційне партнерство держави та бізнесу може допомогти вирішити як проблему нестачі фінансових ресурсів для розвитку транспортної сфери, так і проблему неефективності реалізації транспортних проектів.

Іншою сферою, в якій залучення управлінських здібностей та фінансових ресурсів бізнесу може допомогти вирішити існуючі проблеми, є комунальна. Недосконалість системи управління житлово-комунальним господарством України, зволікання з його реформуванням призвели до того, що підприємства галузі в ринкових умовах не спроможні ефективно працювати і надавати споживачам послуги належного рівня та якості. Підготовчий процес до вступу в Європейський Союз, який відбувається в багатьох країнах, що розвиваються, потребує втілення міжнародних стандартів у сферу надання комунальних послуг населенню. Україна також рухається в цьому напрямку, тому існує необхідність переходу до більш складних стандартів якості у комунальному секторі, які, перш за все, передбачають збереження навколишнього середовища. Для цього Україна має впроваджувати системи моніторингу, створювати правила та розробляти нові плани дій для забезпечення необхідної якості та кількості послуг. Все це вимагає збільшення інвестицій у комунальну сферу з метою приведення її у відповідність до вимог ЄС та інших міжнародних вимог щодо навколишнього середовища. Оскільки фінансування цієї інфраструктури з джерел державного бюджету є обмеженим, уряд особливо має бути зацікавленим у пошуку додаткових джерел інвестицій.

Як показує досвід багатьох зарубіжних країн, інвестиційне партнерство держави та бізнесу досить ефективно застосовується для реалізації проектів у сфері постачання води та каналізації. Існуючий досвід може бути використаний в умовах України. Для України характерні наступні проблеми у сфері постачання води та каналізації: низький рівень тарифів, які покривають тільки частину витрат на послуги з постачання води та каналізацію, ігнорування комерційних принципів управління проектами у зазначеній сфері, великий рівень споживання води через недбале ставлення до цього споживачів, велика кількість працюючих на комунальних підприємствах, що здійснюють такі проекти. Зазначена сфера потребує як інвестицій для модернізації існуючої системи постачання води та каналізації, так і якісно нового управління

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Лугова М. О. Ідентифікація інвестиційного партнерства держави та бізнесу / М. О. Лугова // Економіка і прогнозування. – 2006. – № 2. – С. 101-116.
2. Циганкова М. О. Ефективність залучення бізнесу до інфраструктурних проектів / М. О. Циганкова // Економіст. – 2008. – № 12. – С. 34-37.

REFERENCES

1. Luhova M. O. (2006) Identyfikatsiia investytsiinoho partnerstva derzhavy ta biznesu [Authentication of investment partnership of the state and business]. Ekonomika i prohnozuvannia. № 2. – S. 101-116 [in Ukrainian].
2. Tsyhankova M. O. (2008) Efektyvnist zaluchennia biznesu do infrastrukturykh proektiv [Efficiency of bringing in of business is to the infrastructural projects]. Ekonomist. № 12. – S. 34-37 [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М. Інвестиційне партнерство держави і бізнесу / Н.М. Соколова, Б.І. Яценко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки», Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

В статті досліджено теоретико-методичні та науково-практичні засади формування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу з метою реалізації інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері у таких галузях, як транспортна інфраструктура, комунальна, тощо. Метою роботи є наукове обґрунтування організаційно-методичних засад і рекомендацій щодо використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні, зокрема, виявлення необхідних передумов для ефективної взаємодії сторін, а також форм такого партнерства.

Об'єктом дослідження – інвестиції в інфраструктурну сферу.

Мета роботи – наукове обґрунтування організаційно-методичних засад і рекомендацій щодо використання механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в Україні, зокрема, виявлення необхідних передумов для ефективної взаємодії сторін, а також форм такого партнерства.

На основі міжнародного досвіду виявлено переваги від залучення бізнесу до реалізації інфраструктурних проектів. Сформульовано рекомендації щодо створення необхідних передумов для ефективної співпраці між державною та приватною сторонами з урахуванням особливостей перехідної економіки. Визначено форми взаємодії держави та бізнесу, які доцільно використовувати

в Україні та запропоновано механізм вибору форм партнерства, обґрунтовано першочергові напрямки застосування механізму інвестиційного партнерства держави та бізнесу в інфраструктурній сфері.

Практична цінність одержаних результатів полягає у тому, що було розроблено механізм реалізації інвестиційного партнерства держави та бізнесу, що за умов браку бюджетних коштів на реалізацію інвестиційних проектів в інфраструктурній сфері України та неефективного їх використання є необхідним кроком для вирішення цієї проблеми розвитку економіки.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЙНЕ ПАРТНЕРСТВО, УПРАВЛІННЯ, ДОДАТКОВА ВАРТІСТЬ, ПОЗАБАЛАНСОВІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ, РОЗПОДІЛ РИЗИКІВ, ІНФРАСТРУКТУРА, ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПРОЕКТ, ЧИСТА ТЕПЕРІШНЯ ВАРТІСТЬ.

ABSTRACT

Sokolova N., Yatsenko B. The investment Partnership of the State and Business. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41)

The article explores the theoretical and methodological and scientific and practical foundations for the formation of the mechanism of investment partnership between the state and business with the aim of implementing investment projects in the infrastructure sector in such sectors as transport infrastructure, communal, telecommunications, energy, healthcare and so on. The aim of the work is the scientific substantiation of the organizational and methodological foundations and recommendations on the use of the mechanism of investment partnership between the state and business in Ukraine, in particular, identification of the necessary prerequisites for effective interaction of the parties, as well as forms of such partnership.

The object of the study is investment in the infrastructure sector.

The purpose of the work is the scientific substantiation of the organizational and methodological foundations and recommendations on the use of the mechanism of investment partnership between the state and business in Ukraine, in particular, identification of the necessary prerequisites for effective interaction of the parties, as well as forms of such partnership.

Based on international experience, the advantages of attracting businesses to the implementation of infrastructure projects are revealed. Recommendations are formulated to create the necessary prerequisites for effective cooperation between the public and private parties, taking into account the characteristics of the transition economy. The forms of interaction between the state and business are determined, which are expedient for using in Ukraine and the mechanism for choosing the forms of partnership is proposed, the priority areas for the application of the mechanism of investment partnership between the state and business in the infrastructure sector are proposed.

The practical value of the study lies in the fact that a mechanism has been developed for implementing the investment partnership between the state and business, in the conditions of a shortage of budgetary funds for the implementation of investment projects in the infrastructure sector of Ukraine and inefficient use of them is a necessary step to solve this problem of economic development.

KEY WORDS: INVESTMENT PARTNERSHIP, MANAGEMENT, ADDITIONAL VALUE, OFF-BALANCE LIABILITIES, RISK DISTRIBUTION, INFRASTRUCTURE, INVESTMENT PROJECT, NET PRESENT VALUE.

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М. Инвестиционное партнерство государства и бизнеса / Н.М. Соколова, Б.И. Яценко // Вестник национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник-К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

В статье исследованы теоретико-методические и научно-практические основы формирования механизма инвестиционного партнерства государства и бизнеса с целью реализации инвестиционных проектов в инфраструктурной сфере в таких отраслях, как транспортная инфраструктура, коммунальная, и тому подобное. Целью работы является научное обоснование организационно-методических основ и рекомендаций по использованию механизма инвестиционного партнерства государства и бизнеса в Украине, в частности, выявление необходимых предпосылок для эффективного взаимодействия сторон, а также форм такого партнерства.

Объектом исследования – инвестиции в инфраструктурную сферу.

Цель работы – научное обоснование организационно-методических основ и рекомендаций по использованию механизма инвестиционного партнерства государства и бизнеса в Украине, в

частности, выявление необходимых предпосылок для эффективного взаимодействия сторон, а также форм такого партнерства.

На основе международного опыта выявлены преимущества от привлечения бизнеса к реализации инфраструктурных проектов. Сформулированы рекомендации по созданию необходимых предпосылок для эффективного сотрудничества между государственной и частной сторонами с учетом особенностей переходной экономики. Определены формы взаимодействия государства и бизнеса, которые целесообразно использовать в Украине и предложен механизм выбора форм партнерства, обоснованно первоочередные направления применения механизма инвестиционного партнерства государства и бизнеса в инфраструктурной сфере.

Практическая ценность исследования заключается в том, что был разработан механизм реализации инвестиционного партнерства государства и бизнеса, в условиях нехватки бюджетных средств на реализацию инвестиционных проектов в инфраструктурной сфере Украины и неэффективного их использования является необходимым шагом для решения этой проблемы развития экономики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНВЕСТИЦИОННОГО ПАРТНЕРСТВА, УПРАВЛЕНИЕ, ПРИБАВОЧНАЯ СТОИМОСТЬ, ВНЕБАЛАНСОВЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА, РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РИСКОВ, ИНФРАСТРУКТУРА, ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ, ЧИСТАЯ ПРИВЕДЕННАЯ СТОИМОСТЬ.

АВТОРИ:

Соколова Наталія Михайлівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к.206. <https://orcid.org/0000-0003-0678-8882>

Яценко Богдан Ігоревич, кандидат економічних наук, Державний університет інфраструктури транспорту, асистент кафедри транспортних технологій, e-mail: super_inna@ukr.net, тел. +380444196775, Україна, м. Київ, вул. Героїв Сталінграду, 2а, [https:// orcid.org/ 0000-0001-7080-7254](https://orcid.org/0000-0001-7080-7254)

AUTHORS:

Sokolova Natalia M., Phd (Candidate of Economic Sciences), Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Department of Transport Construction and Property Management, e-mail: nata_ns@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka, 1, k.206. [https:// orcid.org/ 0000-0003-0678-8882](https://orcid.org/0000-0003-0678-8882)

Yatsenko B.I., Phd (Candidate of Economic Sciences), State University of Transport Infrastructure, Kyiv, Ukraine, Heroes of Stalingrad, 2a, super_inna@ukr.net, тел. +380444196775, Ukraine, 01010, Kyiv, [https:// orcid.org/ 0000-0001-7080-7254](https://orcid.org/0000-0001-7080-7254)

АВТОРЫ:

Соколова Наталья Михайловна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного строительства и управления имуществом, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, Киев, ул. Емельяновича-Павленко, 1, к.206. <https://orcid.org/0000-0003-0678-8882>

Яценко Богдан Игоревич, кандидат экономических наук, Государственный университет инфраструктуры транспорта, ассистент кафедры транспортных технологий, e-mail: super_inna@ukr.net, тел. +380444196775, Украина, Киев, ул. Героев Сталинграду, 2а, [https:// orcid.org/ 0000-0001-7080-7254](https://orcid.org/0000-0001-7080-7254)

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Кучерук Н.Ю., доктор економічних наук, професор кафедри менеджменту Державного університету інфраструктури транспорту, Київ, Україна

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор кафедри економіки Національного транспортного університету, Київ, Україна

REVIEWERS:

Kucheruk N.Yu., Doctor of Economics, Professor, Department of Management, State University of Transport Infrastructure, Kyiv, Ukraine

Hrechak A.P., Doctor of Economics, Professor, Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine

УДК 005.342:338.48
UDC 005.342:338.48

УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ У ТУРИЗМІ

Софійчук К.К., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, esofiychuk@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9915-3741

RISK MANAGEMENT IN TOURISM

Sofiichuk K.K., Ph. D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, esofiychuk@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9915-3741

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ТУРИЗМЕ

Софийчук К.К., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина, esofiychuk@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9915-3741

Постановка проблеми. За даними Всесвітньої ради з туризму і подорожей WTTC [7], внесок туризму у світовий ВВП більше 11%. За її прогнозами обсяг туристів виросте у найближчі роки складе 2 млрд. осіб за рік, а витрати туристів будуть складати не менше \$ 5 млрд в день. Туризм сприяє економічному зростанню всіх держав світу. Однак, відповідно даних ВТО у 2017 р. Україна посідала 172 місце в світі за показником прямого внеску у ВВП України, вклад від туризму складав всього 1.5% від ВВП України. Це зумовлено низкою причин: складна політична та економічна ситуація в Україні.

В той же час, для України туризм може стати джерелом відродження економіки. Збільшення потоку туристів відповідно збільшить надходження коштів у бюджет України, дасть змогу створити нові робочі місця. Тому особливо актуальним на сьогодні є дослідження ситуації у вітчизняному туризмі, відслідковування основних ризиків у туризмі, а також пошук шляхів покращення ситуації.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженню ризиків у туризмі присвячено багато робіт зарубіжних вчених Бенкс Е, Кесседі Р., Веймер Е., Чу Є.В., Джахарі С.А., Чао Л.Ю., Вікнесваран Е., Фіруу Д., Крітору, А.Г., Мерт У., Раджеш Р., Сантана-Галлего, М., Росселла-Надаль, Дж. Та Фурі, Дж., Сімпсон, П. М., Крутик А. Б., Подлобошникова Е. М., Машина Н.І. Всі вони направлені на пошук мотиваційних стимулів туристів відвідувати ту чи іншу країну, в той же час, не приділено достатньої уваги макроризикам у туризмі.

В останніх дослідженнях з туристичних ризиків іноземні вчені в основному розглядають такі групи ризиків: 1. ризики власника туристичної агенції; 2. Прорахунки персоналу, їх помилки та недбале ставлення до роботи; 3. фінансові ризики (ліквідності, фінансової стійкості, ризик банкрутства); 4. Нещасні випадки (пожежі, стихійні лиха, вибухи, транспортні аварії, аварії внаслідок виходу із строю обладнання); 5. Інноваційні; 6. Ризик погіршення якості сервісу; 6. Ринкові ризики (ті, що пов'язані з коливаннями попиту та пропозиції на ринку товарів та послуг туристичної галузі; Політичні ризики (нові несприятливі закони, забастовки у країні, військові дії).

Великої уваги вчені приділили особистим ризикам туристів: це злочини із кредитними картками, пограбування, нещасні випадки, неможливість отримати якісний сервісу, невідповідність туристичного продукту власним очікуванням та сподіванням. Крім того, особливої уваги заслуговують дослідження, які підтверджують, що у разі зокрема підвищення тероризму на 1% провокує зниження кількості туристів на 3%, збільшення кількості злочинів у країні на 1%, знижує кількість туристів на 6%. Такі дані необхідно брати до уваги при прогнозуванні туристичних потоків. Більшість наукових робіт останніх років вказує на важливість такого поняття «як сприйняття ризику» та «імідж туристичної території», та чим більше на території ризик і більше негативної інформації про територію, тим більше псується імідж країни, а отже і туристичний потік знижується.

Можна зробити висновок, що для покращення ситуації у вітчизняному туризмі необхідно: поліпшити сприйняття України як безпечної держави для подорожей. Для того, щоб покращити імідж України необхідно знижувати ризиковість зовнішнього середовища, на які можливо впливати на державному і регіональному рівнях. Крім того, на сьогодні необхідно змінювати інформаційне поле про нашу державу.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає у спробі виявити та оцінити наявні макроризики туристичних підприємств на території України, за виключенням східних територій, для подальшого упередження цих ризиків. Для подальшого дослідження об'єктом обрано туристична галузь України. Якісне управління ризиками на державному рівні дасть змогу зміцнити імідж України як надійної держави для подорожі в очах іноземних туристів.

Основні результати дослідження.

Відповідно до теоретичних засад ризик менеджменту, управління ризиками включає такі послідовні етапи: 1. аналіз передумов (establishing context); 2. ідентифікація ризиків (risk identification); 3. оцінка ризиків (evaluation); 4. аналіз ризиків (risk analysis); 5. вибір методів усунення ризиків (methods choice).

На першому етапі збирається інформація про ризик, проводяться збори наради, збирається команда по управлінню ризиками. На цьому етапі проводиться встановлення стандартів і меж можливих ризиків, розробляються критерії, визначається структура та методика для аналізу та оцінки. В цілому робиться огляд зовнішнього та внутрішнього середовища. Для пошуку можливих ризиків або їх факторів. На етапі 2 виявляються всі можливі ризики. Необхідно відповісти на запитання: що може статись, як саме та чому. Цей етап включає виявлення ретроспективних та майбутніх ризиків, з якими ще не стикались досі. На третьому етапі оцінки робиться висновок про якісні або кількісні показники ризику. Підчас етапу 4. досліджують ймовірність ризику та його наслідки. Останній етап: після аналізу ризиків розглядають методи його усунення або попередження. Такими методами може бути: прийняття ризику, уникнення ризику, збереження ризику або утримання його на певному рівні, передача ризику, страхування, зміна наслідків ризику, зміна ймовірності ризику.

Відповідно до наведених етапів ризик менеджменту доцільно зробити аналіз ризиків туристичної галузі. Оскільки у попередніх дослідженнях вже було проведено дослідження ризиків туристів.

Аналіз ситуації в туристичній галузі можна провести з огляду на динаміку туристичних потоків до України за 2008-2016 рр. [11]. Відповідно до останніх даних, можна стверджувати, що вона істотно погіршилась (рис 1).

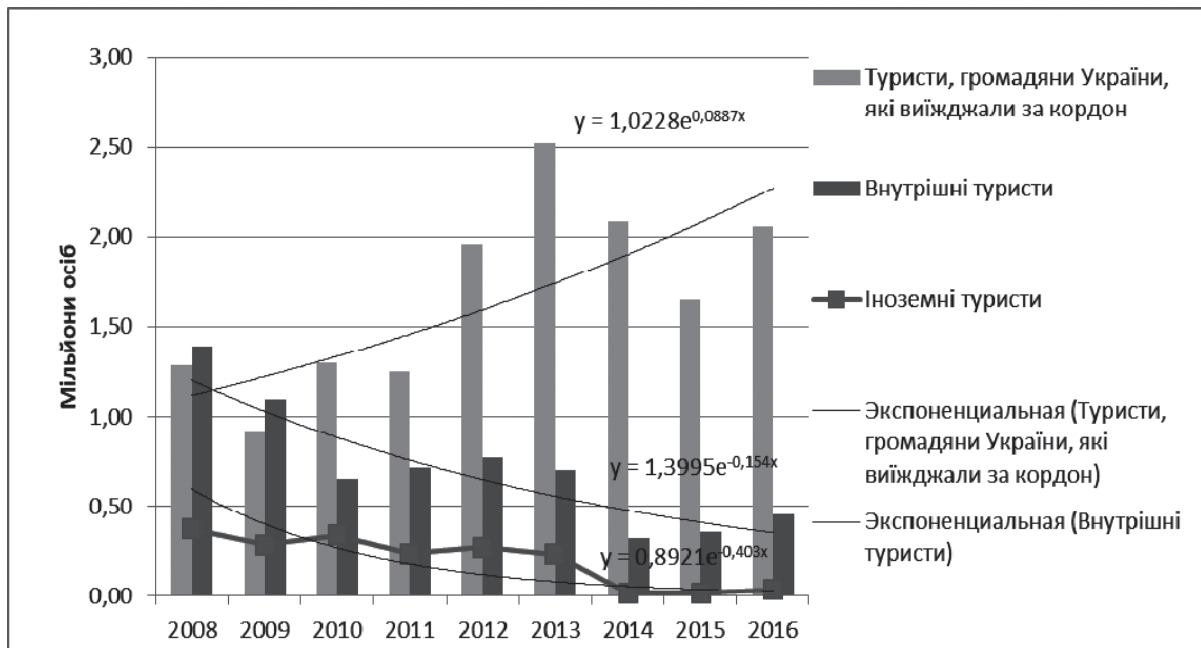


Рисунок 1 – Динаміка зміни кількості іноземних, внутрішніх та зовнішніх туристів в Україні протягом 2008-2016 років

Figure1 – Dynamics of changes in the number of foreign, domestic and ukrainian tourists who travel abroad in Ukraine during 2008-2016

Зокрема для порівняння: якщо у 2008 році Україну відвідало 25,45 млн осіб, то вже починаючи з 2014 року кількість іноземних туристів катастрофічно зменшилась до 12,71 млн. Невелике покращення відбулось тільки у 2016 році, коли в Україну прибуло 13,33 млн іноземних громадян. Це на сьогодні є великою проблемою, оскільки іноземні туристи можуть стати економічним допінгом для нашої

держави, оскільки кожний візит в Україну привносить додаткові капітали та іноземні кошти в економіку, поживає розвиток туристичного сектору, стимулює оновлення інфраструктури: засобів розміщення і транспорту, сприяє розвитку туристичної освіти, тур агенцій, вітчизняних туроператорів.

Внутрішній туризм також зазнав серйозних змін після 2014 року оскільки кількість туристів останніх років зменшилась в чотири рази для порівняння у 2008 році подорожували 1,39 млн чоловік, у 2014 – 0,32, у 2015 – 0,36 млн осіб, а у 2016 кількість туристів становила 0,45 млн осіб. Якщо оцінювати тенденцію потоку внутрішніх туристів по експоненціальній лінії Тренда, то можна зробити висновок, що їх кількість буде і надалі зменшуватись. Причиною цього є те, що все менше людей можуть дозволити собі відпочинок через несприятливу соціально-економічну ситуацію в Україні.

Ті категорії українців, які мають можливість платити за туристичні послуги здебільшого віддають перевагу зовнішньому туризму, про що свідчать дані 2008-2016 років, а також тенденція, що має напрям до зростання. Крім того, з рисунку 1 видно, що кількість туристів, що виїжджають за кордон не була так чутлива до змін, що відбулись у 2014-2015 роках, і не зазнала значних змін. Однією із причин цього є те, що із менш ніж 42 млн населення України [11] прошарок заможних українців не змінився, а кількість бідних зросла. Однак, в межах України середня кількість громадян, що подорожують за кордон за 2008-2016 роки складає 4,76% від всього населення України. Для порівняння у розвинених країнах, за інформацією Eurostat [5] можуть собі дозволити подорожі 76% бельгійців, 53% голландців, 40% словаків, 33% німців і 15% поляків.

Така ситуація свідчить про глобальні кризові зміни у туристичній галузі, які знищили та поставили під загрозу більшість українських туристичних підприємств.

На рис. 2 видно, що кількість туристичних підприємств значно знизилась починаючи з 2014 року. Якщо ще у 2013 та 2014 році їх кількість була 2852 та 2586 відповідно, то у 2015 році їх кількість знизилась до 1785. Прогноз, зроблений у програмному середовищі Excel, дозволяє зробити припущення, що негативні зміни матимуть тенденцію до 2025 року



Рисунок 2 – Зміна кількості туристичних підприємств в Україні за 2008-2017 роки та прогноз їх кількості у 2018-2025 роках

Figure 2 – Change in number of the tourist enterprises in Ukraine for 2008-2017 and the forecast of its number in 2018-2025

Для пошуку причин погіршення стану туристичної галузі України, необхідно розглянути також макроекономічні показники, що впливають на кількість туристичних підприємств в Україні. Для цього пропонується розробити багатофакторну модель із макропоказників, та встановити можливий зв'язок зміни цих факторів із зміною кількості туристичних підприємств в Україні.

Для дослідження були обрані такі змінні: кількість туристичних агентств, інфляція, доходи населення міждержавна міграція (вибулі), фінансові результати звичайної діяльності, валовий продукт в Україні. Період досліджуваних даних включає 2008-2016 роки.

Таблиця 1 – Вибірка значень факторів для кореляційного аналізу між макроекономічними факторами та кількістю туристичних агентств

Table 1 – The selection of the factor values for correlation analysis between macroeconomic factors and the number of travel agencies

	Кількість туристичних агентств	Доходи населення	Міждержавна міграція (вибулі)	Фінансові результати звичайної діяльності туристичних підприємств	Валовий продукт	Інфляція
	Y	X1	X2	X3	X4	X5
2008	2565,00	634493,00	12544,00	52354,00	948056,00	102,90
2009	2523,00	661915,00	19470,00	53205,00	913345,00	103,00
2010	2451,00	847949,00	14677,00	54405,70	1082569,00	109,10
2011	2442,00	988983,00	14588,00	118605,60	1302079,00	104,60
2012	2880,00	1149244,00	14517,00	75670,20	1459096,00	99,80
2013	2852,00	1215457,00	22187,00	11335,70	1522657,00	100,50
2014	2586,00	1151656,00	120,90	-564376,80	1586915,00	124,90
2015	1785,00	1330089,00	21409,00	-348471,70	1988544,00	143,30
2016	1720,00	1519574,00	6465,00	69887,80	2012555,00	112,40

За результатами аналізу факторів у програмному середовищі SPSS Statistic була сформована матриця кореляцій (табл. 2)

Таблиця 2 – Результати кореляційного аналізу факторів макросередовища туристичних підприємств

Table 2 – The results of the correlation analysis of factors of the macro-environment of tourist enterprises

Показники кореляційного аналізу	Y1	X1	X2	X3	X4	X5
Y1 Корреляція Пірсона	1	-,489	,104	,176	-,613	-,658
Знач. (двустороння)		,182	,790	,650	,079	,054
N	9	9	9	9	9	9
X1 Корреляція Пірсона	-,489	1	-,186	-,302	,971**	,452
Знач. (двустороння)	,182		,632	,430	,000	,222
N	9	9	9	9	9	9
X2 Корреляція Пірсона	,104	-,186	1	,385	-,177	-,114
Знач. (двустороння)	,790	,632		,307	,649	,771
N	9	9	9	9	9	9
Показники кореляційного аналізу	Y1	X1	X2	X3	X4	X5
X3 Корреляція Пірсона	,176	-,302	,385	1	-,427	-,795*
Знач. (двустороння)	,650	,430	,307		,251	,010
N	9	9	9	9	9	9
X4 Корреляція Пірсона	-,613	,971**	-,177	-,427	1	,627
Знач. (двустороння)	,079	,000	,649	,251		,071
N	9	9	9	9	9	9
X5 Корреляція Пірсона	-,658	,452	-,114	-,795*	,627	1
Знач. (двустороння)	,054	,222	,771	,010	,071	
N	9	9	9	9	9	9

** Корреляція достовірна на рівні 0,01 (двустороння).

* Корреляція достовірна на рівні 0,05 (двустороння).

Найбільше корелюють ті змінні, що мають найменший рівень значущості ($p \leq 0,05$), якщо ця умова виконується, то це означає, що кореляція достовірна. Враховуючи результати дослідження, можна зробити висновок, що найбільша та достовірна кореляція між фактором Х3 (інфляція) та Х5 (фінансові результати звичайної діяльності), тобто виявлена пряма міцна залежність: чим більша інфляція тим гірший фінансовий результат туристичних підприємств.

Взаємозв'язок Х4 (валовий дохід) та Х1(доходи населення) був очевидний та мав найбільш міцний прямий зв'язок, який рекордно наблизився до одиниці та становив 0,971. Інших взаємозв'язків між макропоказниками середовища та кількістю туристичних підприємств не виявлено. Це означає, що ризик зменшення туристичного потоку не залежить від рівня інфляції, міграції, фінансових результатів підприємств, доходів населення. Це ще раз підкреслює необхідність пошуку інших способів запобігання зниженню туристичних потоків України.

Висновки. У даному дослідженні розглянуті такі етапи управління ризиками як аналіз та оцінка ситуації. В результаті дослідження було встановлено, що кількість іноземних та внутрішніх туристів постійно зменшується. Зроблений аналіз тенденцій дав змогу зрозуміти, що український туризм зазнає складних часів. Відносно стабільним виявився потік українських подорожуючих, хто виїжджав протягом 208-2016 років за кордон. Однак, їх кількість становить всього 4,76 %, в три-п'ять разів менше ніж у сусідніх державах.

Аналіз прогнозу кількості туристичних підприємств є також невтішним, адже їх кількість з 2018 року до 2025 року вірогідно зменшуватиметься. Статистичний аналіз макроекономічних показників української економіки не встановив зв'язку між кількістю туристичних підприємств та рівнем інфляції, міграції, фінансових результатів підприємств, доходів населення. Методи подальшого управління ризиками у туризмі є предметом наступних досліджень.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Banks, E. 2005. Catastrophic Risk: Analysis and Management. *John Wiley & Sons Ltd*. DOI: 10.1002/9781118673492.ch7.
2. Casidy, R., & Wymer, W. 2016. A risk worth taking: Perceived risk as moderator of satisfaction, loyalty, and willingness-to-pay premium price. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 32, 189-197. Doi:10.1016/j.jretconser.2016.06.014.
3. Chew, E.Y.T.; Jahari, S.A. 2014. Destination image as a mediator between perceived risks and revisit intention: A case of post-disaster Japan. *Tourism Management*. 40, 382–393.
4. Chiao, L.Y., Vikneswaran, N. (2014). Risk perception study in tourism: are we really measuring perceived risk? *Procedia SocBehav Sci*. 144, 322–327. Retrieved from: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187704281404230X>
5. Eurostat. 2017. Tourismstatistics. Available at: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=demo_fabortind&lang=en (accessed february 20, 2018)
6. Huamin Li (2016) A Study of Factors of Leisure Tourism Intention: based on the Theory of Planned Behavior. *Journal of Residuals Science & Technology*, Vol. 13, No. 8, 2016 Retrieved from: <http://www.dpi-journals.com/index.php/JRST/article/viewFile/3711/2803>
7. ITB World Travel Trends Report 2016/2017. From ITB Berlin. Retrieved from: https://www.itb-berlin.de/media/itb/itb_dl_all/itb_presse_all/World_Travel_Trends_Report_2016_2017.pdf
8. Mert U. 2016. Risk management for sustainable tourism. *De Gruyter Open EJTHR*; 7(1):63-71 DOI: 10.1515/ejthr-2016-0007
9. Santana-Gallego, M., Rossella-Nadal, J. and Fourie, J. 2016. The effects of terrorism, crime and corruption on tourism. *ERSA working paper*. Available at: http://www.econrsa.org/system/files/publications/working_papers/working_paper_595.pdf (accessed 7 Mrch 2018).
10. Williams, A. M. and Baláz V. 2015. Tourism, risk and uncertainty: theoretical reflections, *Journal of Travel Research*, 54(3): 271-287.
11. World Tourism Organization, 2016. Tourism indicators. Available at: <http://media.unwto.org/press-release/2018-01-15/2017-international-tourism-results-highest-seven-years>. (Accessed 7 March 2018)

12. Державний комітет статистики. [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tur.htm [Accessed in April 2018].
13. Крутик А. Б., Подлобошнікова Е. М. Управление предпринимательскими рисками в турбизнесе: монография / А Б Крутик. Е. М. Подлобошнікова. –СПб ЛГУ им А. С. Пушкина, 2007 – 132 с.
14. Машина Н.І. Страхування для туристичних підприємств: [навч. посіб.] / Н.І. Машина. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 368 с.

REFERENCES

1. Banks, E. 2005. Catastrophic Risk: Analysis and Management. *John Wiley & Sons Ltd.* DOI: 10.1002/9781118673492.ch7.
2. Casidy, R., & Wymer, W. 2016. A risk worth taking: Perceived risk as moderator of satisfaction, loyalty, and willingness-to-pay premium price. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 32, 189-197. Doi:10.1016/j.jretconser.2016.06.014.
3. Chew, E.Y.T.; Jahari, S.A. 2014. Destination image as a mediator between perceived risks and revisit intention: A case of post-disaster Japan. *Tourism Management*. 40, 382–393.
4. Chiao, L.Y., Vikneswaran, N. (2014). Risk perception study in tourism: are we really measuring perceived risk? *Procedia SocBehav Sci*. 144, 322–327. Retrieved from: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187704281404230X>
5. Eurostat. 2017. Tourismstatistics. Available at: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=demo_fabortind&lang=en (accessed february 20, 2018)
6. Huamin Li/ (2016) A Study of Factors of Leisure Tourism Intention: based on the Theory of Planned Behavior. *Journal of Residuals Science & Technology*, Vol. 13, No. 8, 2016 Retrieved from: <http://www.dpi-journals.com/index.php/JRST/article/viewFile/3711/2803>
15. ITB World Travel Trends Report 2016/2017. From ITB Berlin. Retrieved ITB World Travel Trends Report 2016/2017. From ITB Berlin. Retrieved from: https://www.itb-berlin.de/media/itb/itb_dl_all/itb_presse_all/World_Travel_Trends_Report_2016_2017.pdf
7. Mert U. 2016. Risk management for sustainable tourism. *De Gruyter Open EJTHR*; 7(1):63-71 DOI: 10.1515/ejthr-2016-0007
8. Santana-Gallego, M., Rossella-Nadal, J. and Fourie, J. 2016. The effects of terrorism, crime and corruption on tourism. *ERSA working paper*. Available at: http://www.econrsa.org/system/files/publications/working_papers/working_paper_595.pdf (accessed 7 Mrch 2018).
9. Williams, A. M. and Baláž V. 2015. Tourism, risk and uncertainty: theoretical reflections, *Journal of Travel Research*, 54(3): 271-287.
10. World Tourism Organization, 2016. Tourism indicators. Available at: <http://media.unwto.org/press-release/2018-01-15/2017-international-tourism-results-highest-seven-years>. (Accessed 7 March 2018)
11. Derzhavnyi komitet statystyky. [Elektronnyi resurs] Rezhym dostupu: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tur.htm [Accessed in April 2018].
12. Krutyk A. B., Podloboshnykova E. M. Upravlenye predprynymatelskymy ryskamy v turbyznese: monohrafiya / A B Krutyk. E. M. Podloboshnykova. –SPb LHU ym A. S. Pushkyna, 2007 – 132 s.
13. Mashyna N.I. Strakhuvannia dlia turystychnykh pidpriemstv: [navch. posib.] / N.I. Mashyna. – K.: Tsentr navchalnoi literatury, 2006. – 368 s.

РЕФЕРАТ

Софійчук К.К. Управління ризиками в туризмі / К.К. Софійчук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

У статті наведені основні результати дослідження стану туристичної галузі.

Об’єкт дослідження – процес управління ризиками у туристичній галузі.

Предмет дослідження – аналіз та пошук взаємозв’язків між макроекономічними показниками та станом туристичної галузі.

Метою дослідження є пошук взаємозв'язків показників зовнішнього середовища в туризмі та кількістю туристичних підприємств з метою подальшого аналізу і попередження можливих ризиків.

Методи дослідження – метод попарних кореляцій, аналізу та синтезу, графічний метод, регресійний метод прогнозування.

В результаті дослідження розглянуто основні тенденції розвитку туристичної галузі. Досліджені потоки українських подорожуючих, хто виїжджав протягом 2008-2016 років за кордон, динаміка кількості підприємств. З метою пояснення та аналізу такої ситуації було проведено кореляційний аналіз взаємозв'язків макроекономічних показників (рівнем інфляції, міграції, фінансових результатів підприємств, доходів населення) та показником кількості туристичних підприємств.

У даному дослідженні розглянуті такі етапи управління ризиками як аналіз та оцінка ситуації. Методи подальшого управління ризиками у туризмі є предметом наступних досліджень.

Результати даного дослідження можуть бути враховані при розробці державної стратегії розвитку туристичної галузі України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СТАН ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ, РИЗИКИ, ТУРИЗМ В УКРАЇНІ, ПЕРСПЕКТИВИ ТУРИЗМУ, ТУРИСТИЧНИЙ ПОТІК.

ABSTRACT

Sofiychuk K.K. Risk Management in Tourism. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article presents the main results of the study of the state of the tourism industry.

The object of research is the risk management process in the tourism industry.

The subject of the study is analyzing search of the correlations between macroeconomic indicators and the state of the tourism industry.

The aim of the study is to search for interconnections between the indicators of the environment in tourism and the number of tourist enterprises in order to further analyze and prevent possible risks.

Methods of research – the method of pair correlations, analysis and synthesis, graphical, regression forecasting method.

As a result of the study, the main trends of the tourist industry development are considered. The flows of Ukrainian travelers who traveled abroad for 2008-2016, dynamics of the number of enterprises were investigated. In order to explain and analyze such a situation, a correlation analysis of the interconnections of macroeconomic indicators (level of inflation, migration, financial results of enterprises, income of the population) and the indicator of the number of tourist enterprises was conducted.

This study examines the following stages of risk management as analysis and assessment of the situation. Further risk management methods in tourism are the subject of further research.

The results of this study can be taken into account when developing a state strategy for the development of the tourism industry in Ukraine.

KEY WORDS: STATE OF TOURISM, RISKS, TOURISM IN UKRAINE, PERSPECTIVES OF TOURISM, TOURIST FLOW.

РЕФЕРАТ

Софийчук К. К. Управление рисками в туризме / К. К. Софийчук // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. –Вып. 2 (41).

В статью приведены основные результаты исследования состояния туристической отрасли.

Объект исследования – процесс управления рисками в туристической отрасли.

Предмет исследования – анализ и поиск взаимосвязей между макроекономическими показателями и состоянием туристической отрасли.

Целью исследования является поиск взаимосвязей показателей внешней среды в туризме и количеством туристических предприятий с целью дальнейшего анализа и предупреждения возможных рисков.

Методы исследования – метод парных корреляций, анализа и синтеза, графический, регрессионный метод прогнозирования.

В результате исследования рассмотрены основные тенденции развития туристической отрасли. Исследованы потоки украинских путешественников, кто выезжал в течение 2008-2016 лет за границу, динамика количества предприятий. С целью объяснения и анализа такой ситуации был проведен корреляционный анализ взаимосвязей макроэкономических показателей между уровнем инфляции, миграции, финансовых результатов предприятий, доходов населения и показателем количества туристических предприятий.

В данном исследовании рассмотрены такие этапы управления рисками как: анализ и оценка ситуации. Методы дальнейшего управления рисками в туризме является предметом последующих исследований.

Результаты данного исследования могут быть учтены при разработке государственной стратегии развития туристической отрасли Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СОСТОЯНИЕ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ, РИСКИ, ТУРИЗМ В УКРАИНЕ, ПЕРСПЕКТИВЫ ТУРИЗМА, ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОТОК.

АВТОРИ:

Софійчук Катерина Костянтинівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри туризму, e-mail: esofiychuk@gmail.com, тел. +380932589128, Україна 04208, м. Київ, вул. Василя Порика, 17-А, кв. 60.

AUTHOR:

Sofiychuk Katerina Kostyantynivna, National Transport University, associate professor of the Department of tourism, e-mail: esofiychuk@gmail.com, tel. +380932589128, Ukraine 04208, Kyiv, 15-A Vasilya Porika Street, Apt. 25.

АВТОРЫ:

Софийчук Екатерина Константиновна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры туризма, e-mail: esofiychuk@gmail.com, тел. +380932589128, Украина 04208, г. Киев, вул. Василя Порика, 15-А, кв. 25.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Новікова А.М., доктор економічних наук, професор, ДП «ДержавтотрансНДІпроект», Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Novikova A.M., Doctor of Economics, Professor, State enterprise "State Automobile Research & Development", Kyiv, Ukraine.

Kozak L.S., Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

УДК 629.113.004.67: 656.13

UDC 629.113.004.67: 656.13

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО ФІНАНСУВАННЯ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

Хоменко І.О., доктор економічних наук, Чернігівський національний технологічний університет, Чернігів, Україна, innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4536

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Середюк І.О., Чернігівський національний технологічний університет, Чернігів, Україна, i.seredyuk36@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6100-7164

MODERN STATE AND PROBLEMS OF PUBLIC FINANCING OF AVIATRANSPORT DEPARTMENT

Khomenko I.O., Doctor of Economics, Chernihiv National University of Technology, Chernihiv, Ukraine, innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4536

Volynets L.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Seredyuk I.O., Chernihiv National University of Technology, Chernihiv, Ukraine, i.seredyuk36@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6100-7164

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ АВИАТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Хоменко И.А., доктор экономических наук, Черниговский национальный технологический университет, Чернигов, Украина, innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4536

Волынец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Середюк И.А., Черниговский национальный технологический университет, Чернигов, Украина, i.seredyuk36@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6100-7164

Постанова проблеми. Авіаційна галузь – один із найважливіших секторів транспорту, який динамічно розвивається і схильний до суттєвого впливу загальносвітової економічної кон'юнктури. Частка ринку авіапослуг в локальних, регіональних та світових економічних системах, що включає інфраструктуру і конструкторську складові, за оцінками Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), в даний час складає близько 3 трлн. дол. США, що еквівалентно 8% світового ВВП.

При цьому найбільшою проблемою розвитку галузі є її фінансування. Міністерство інфраструктури вже пропонує проекти для внутрішньорегіональних перельотів, але через брак коштів вони досі у розробці, тому необхідним є звернути увагу на дану проблему інвесторів та міжнародних партнерів.

Причинами недостатнього розвитку національної авіаційної галузі є:

- недостатній рівень інвестування;
- високі тарифи на соціально значимі пасажироперевезення;
- обмежене фінансування з державного та місцевого бюджетів;
- дефіцит коштів на відтворення рухомого складу;
- відсутність інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства;
- недосконалість механізмів лізингу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Авіаційну галузь регулює Державна авіаційна служба України, що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України і є уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Основними нормативно-правовими документами, що регулюють діяльність авіаційної галузі є:

1. Повітряний Кодекс України

2. Постанова «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»

3. Розпорядження КМУ від 5 березня 2009 р. № 273-р "Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року"

Державні витрати на авіацію, або участь у міжнародних авіаційних організаціях здійснюються відповідно до Бюджетного кодексу України та закону про Державний бюджет України.

Аеропорти України в 2017 році надали послуги 16499 млн. пасажирів. Таким чином, показники роботи авіаційної галузі покращилися на 27,6% в порівнянні з 2016 роком. Проаналізуємо діяльність авіаційної галузі з 2011 року по 2015 рік у розрізі кількості підприємств та зайнятих працівників (табл.1).

Таблиця 1 - Кількість підприємств та кількість зайнятих працівників 2011-2015 роки.

Table 1 - Number of enterprises and number of employees in 2011-2015

		Роки	Кількість підприємств		Кількість зайнятих працівників	
			одиниць	у % до підсумку	тис. осіб	у % до підсумку
Авіаційний транспорт		2011	116	0,8	24,5	2,7
		2012	118	0,8	25,1	2,7
		2013	135	0,8	22,7	2,5
		2014	121	0,8	20,5	2,7
		2015	115	0,8	20,2	2,6
З них	пасажирський авіаційний транспорт	2011	86	0,6	24	2,6
		2012	80	0,5	10,2	1,1
		2013	95	0,6	8	0,9
		2014	85	0,6	6,6	0,9
		2015	79	0,5	6,1	0,8
	вантажний авіаційний транспорт та космічний транспорт	2011	30	0,2	0,5	0,1
		2012	38	0,3	14,9	1,6
		2013	40	0,2	14,7	1,6
		2014	36	0,2	13,9	1,8
		2015	36	0,3	14,1	1,8

Джерело: [1], [2]

За даними показниками можна зробити висновок, що в Україні кількість підприємств, які ефективно функціонують, отримують прибуток, забезпечують робочими місцями регіони, має тенденцію до спаду, а разом з тим – обсяги відрахувань до бюджету знижуються, при цьому кількість зайнятих працівників залишається незмінною. Розглянемо динаміку витрат на персонал підприємств (рис. 1).

У цьому разі ми отримуємо, що показник зростає, з однієї сторони – працівники отримують більші доходи, з іншої – інвестиційна частина йде не в розвиток, а в «проїдання» та утримання персоналу.

Взагалі у 2017 році українські аеропорти встановили рекорди по пасажиропотоку. За 2017 рік аеропорт «Львів» перетнув позначку в 1 мільйон пасажирів, аеропорт «Бориспіль» - в 10 мільйонів. Більше 1 млн було перевезено аеропортами Київ-Жуляни та Одеса. За прогнозами Міністерства інфраструктури, пасажиропотік аеропортами України до 2030 року зросте до 71млн людини. Кількість рейсів в ДП МА «Львів» зросла у 2017 році на 37%, а пасажиропотік – 50%. що в 2017 році ряд українських аеропортів встановив рекорди по пасажиропотоку. Далі проаналізуємо чистий прибуток галузі (табл.2).

Отже, за даними з 2011 по 2015 роки у секторі авіації підприємства за жоден із років не отримали позитивного сальдо. Значний спад показників отримуємо за 2014-2015 рр., причиною є військові дії в

країні, якщо до цього було недостатнє інвестування і підприємства отримували негативне сальдо 1500-2000 тис. грн., то після подій на сході збитки зросли у 2-3 рази, довіра інвесторів значно впала, підприємствам довелося брати кредити, населення стало фінансово не спроможним користуватися послугами, держава взагалі майже нічого не змогла виділити з фінансової підтримки.

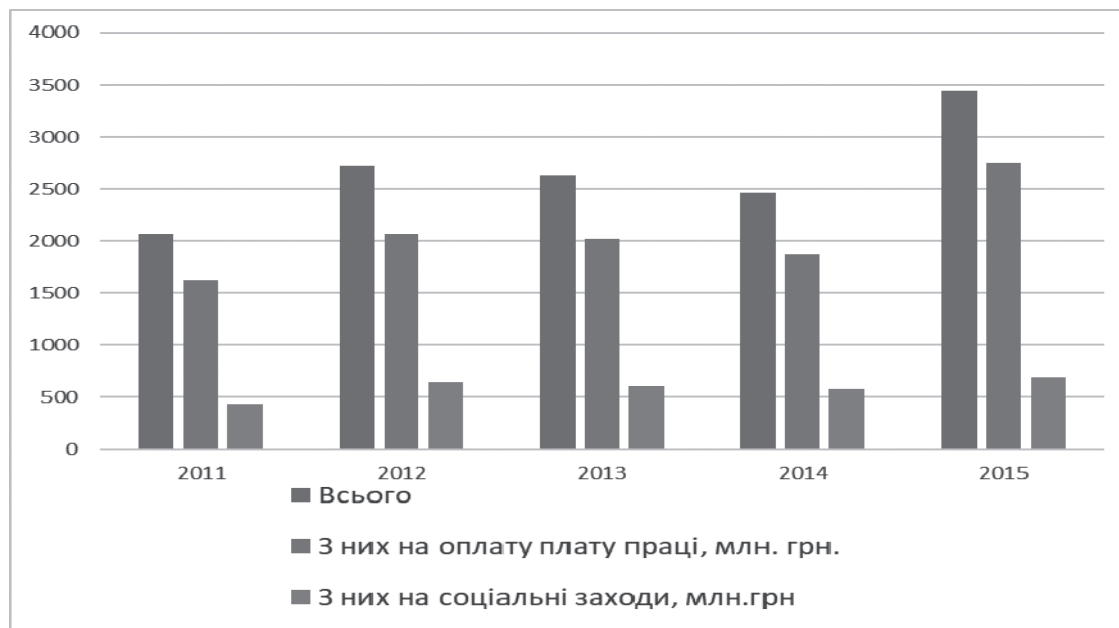


Рисунок 1 - Витрати на персонал підприємств 2011-2015рр. [1], [2]

Figure 1 - Expenses for personnel of enterprises 2011-2015. [1], [2]

Таблиця 2 - Чистий прибуток (збиток) підприємств 2011-2015рр.

Table 2 - Net profit (loss) of enterprises for 2011-2015

		Роки	Фінансовий результат (тис. грн.)	Підприємства, які одержали прибуток		Підприємства, які одержали збиток	
			(сальдо)	у % до загальної кількості підприємств	фінансовий результат (тис. грн.)	у % до загальної кількості підприємств	фінансовий результат (тис. грн.)
Авіаційний транспорт		2011	-2236,9	49,5	239,3	50,5	2476,2
		2012	-1479,5	47,6	114,6	52,4	1594,1
		2013	-1372,1	55,6	118,6	44,4	1490,7
		2014	-5219,7	48,6	68,9	51,4	5288,6
		2015	-6041,5	59,4	107,9	40,6	6149,4
З них	пасажирський авіаційний транспорт	2011	-2226,2	50	236,8	50	2463
		2012	-1523,0	44,9	59,3	55,1	1582,3
		2013	-1412,5	52,5	67,1	47,5	1479,6
		2014	-5238,8	40,3	16,4	59,7	5255,2
		2015	-6040,2	47,2	39	52,8	6079,2
	вантажний авіаційний транспорт та космічний транспорт	2011	-10,7	48	2,5	52	13,2
		2012	43,5	52,8	55,3	47,2	11,8
		2013	40,4	62,2	51,5	37,8	11,1
		2014	19,1	67,6	52,5	32,4	33,4
		2015	-1,3	85,3	68,9	14,7	70,2

Джерело: [1], [2]

Політика України націлена на міжнародний рівень, за 2017 рік було проведено роботу над вдосконаленням показників авіаційної галузі та підписання міжнародних договорів.

26 січня 2017 року було підписано Меморандум щодо співпраці в сфері зменшення шкідливих викидів до атмосфери між Міністерством інфраструктури України, Державіаслужбою України та Міністерством транспорту США, Федеральною авіаційною службою США.

Для продуктивної діяльності підприємства повинні підтримувати один одного, тому 20 січня 2017 року відбувся брифінг Міністерства інфраструктури з аеропортом «Бориспіль» та УДППЗ «Укрпошта» на тему міжнародного транзиту та обробки посилок від УДППЗ «Укрпошта» та авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України».

У рамках інтеграції з ЄС 8 лютого 2017 року було прийнято розпорядження Кабінетом Міністрів України «Про затвердження Плану заходів з підготовки до запровадження спільного авіаційного простору України з ЄС і його державами-членами».

У липні 2017 місяці прийнято розпорядження КМУ «Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Саудівська Аравія про повітряне сполучення».

Значні доповнення також відбулися у вересні цього ж року - прийнято постанову КМУ № 676 «Про затвердження Порядку і правил здійснення (проведення) обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» та прийнято постанову КМУ № 787 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. №126 та від 22 вересня 2016 р. № 714» ця постанова стосується змін у Державній цільовій програмі розвитку аеропортів до 2023 року.

14 грудня 2017 року відбулася прес-конференція за участі Міністра інфраструктури В. Омеляна, щодо створення національної авіакомпанії SkyUP. Програма реалізується на чартерних та регулярних внутрішньоукраїнських та міжнародних перевезень. Поява такої компанії відкриває нові можливості для подорожей українців та буде поєднувати між собою різні куточки країни [3].

В Україні за 2017 рік було розпочато модернізацію регіональних аеропортів. Таким містам, як Одеса, Чернівці та Вінниця було виділено 800 млн. гривень на реконструкцію, що дає перспективу залучити лоукости до регіональних аеропортів та розширити географію польотів.

Для повного аналізу фінансування в Україні авіаційної галузі розглянемо ДП МА «Львів» у 2016 році. Почнемо з фактичного виконання показників за напрямками у 2016 році (табл.3).

Таблиця 3 - Формування фінансових результатів ДП МА «Львів» 2016 рік
Table 3 - Formation of financial results of Lviv International Airport 2016

Показники	2016		відхилення	
	План (тис. грн.)	Фактично (тис. грн.)	тис. грн.	%
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	249 221	288 304	39 083,00	15,7
Інші операційні доходи	14 837	21 538	6 701,00	45,2
Інші доходи	82 561	82 338	-223	9,7
Всього доходів	346 619	392 180	45 561,00	13,1
Всього витрат	293 546	280 222	-13 324,00	5,5
Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування	53 073	111 958	58 885,00	111
Чистий прибуток	43 519	91 424	47 905,00	110,1

Джерело: [4]

Дані показників фінансового плану аеропорту «Львів» показують, що чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) показав позитивний коефіцієнт відхилення на 15,7 % у порівнянні з тим, що було заплановано, фактично відбулося те, що доходи зросли, а витрати зменшилися, що призвело до 91 424 тис. грн. чистого прибутку, на відміну від 43 519 тис. грн. запланованого.

Більш детально розглянемо фінансову діяльність за 2016 рік у порівнянні з 2015 роком (табл. 4).

Таблиця 4 - Формування фінансових результатів ДП МА «Львів» 2015 - 2016 роки

Table 4 - Formation of financial results of Lviv International Airport 2015-2016

Найменування показника	Роки	
	2015 (тис. грн.)	2016 (тис. грн.)
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	178 220	288 304
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	-180 475	-243 374
Валовий прибуток/збиток	-2 255	44 930
Фінансовий результат від операційної діяльності	-9 050	29 658
Фінансовий результат до оподаткування	72 732	111 958
Чистий фінансовий результат	59 407	91 424
Прибуток	59 407	91 424
Збиток	-	-
Усього доходів	274 495	392 180
Усього витрат	-215 088	-300 756
Усього	200 879	279 953

Джерело: [4]

Фінансова діяльність даного підприємства значно покращила свої показники у порівнянні з 2015 роком. Чистий фінансовий результат вийшов 91 424 тис. грн., а у 2015р. - 59 407 тис. грн. При цьому, у 2015 році був валовий збиток у розмірі 2 255 тис. грн.

Наступним етапом аналізу зробимо сферу фінансування даного напряму діяльності аеропорту (рис. 2)

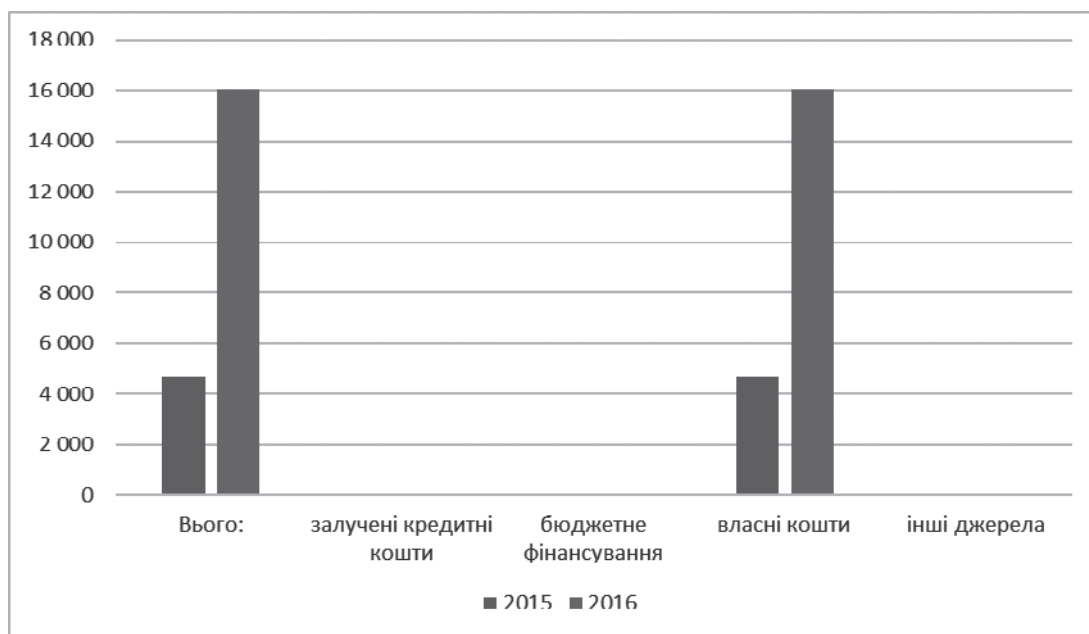


Рисунок 2 - Джерела фінансування 2015-2016 роки ДП МА «Львів» (тис. грн.) [6]

Figure 2 - Sources of funding for the international airport "Lviv" for 2015-2016 [6]

При проведенні дослідження виявилось, що держава зовсім не допомагає при фінансуванні аеропорту «Львів». Для розвитку підприємству доводиться використовувати тільки власні кошти. Загальна сума фінансових ресурсів у 2015 році – 4699 тис. грн, а у 2016 році – 16044 тис. грн.

Висновки.

На сьогодні авіаційна галузь дуже швидко розвивається, але рівень бюджетного фінансування недостатній. Головним інструментом залучення зовнішніх інвестицій для реалізації перспективних масштабних галузевих проектів є механізм державно-приватного партнерства, що пов'язує державу і бізнес з метою збільшення ефективності фінансування.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>
2. Державна служба статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua/
3. Звіт роботи Міністерства інфраструктури України за 2017 рік.
4. Звіт про аналіз виробничо-господарської діяльності ДП «Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Данила Галицького» за 2016 рік.
5. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=32874.
6. Шкарлет С.М. Державно-приватне партнерство як один з механізмів ефективного фінансування пріоритетних проектів дорожньої галузі/ С.М. Шкарлет, В.П. Ільчук, І.О. Хоменко // Економічний простір: зб. наук. праць. – №89. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2014. – 93-103с.
7. Хоменко І. О. Гармонізаційно-структурна модель до управління фінансовими ресурсами підприємств дорожньої галузі на основі державно-приватного партнерства / І. О. Хоменко, Л. В. Бабаченко // Молодий вчений. — 2015. — №5 (20). – 109-112 с.
8. Shkarlet, S. M. Actual problems of formation and funding of the state road funds / S. M. Shkarlet, I. O. Khomenko, V. V. Kontseva // Науковий вісник Полісся. – 2017. – № 3 (11). Ч. 1. – С.16-20.
9. Хоменко І.О. Перспективи впровадження і фінансування проектів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури / І.О. Хоменко, І.О. Середюк, С. М. Козловська // Фінансові дослідження. – 2017. – № 2 (2). – С.47-53.
10. Khomenko, I. O. Current state and features of financing of the road sector/ I. O. Khomenko, V. V. Kontseva, A. O. Bezuglyi // Науковий вісник Полісся. – 2017. – № 4 (12). Ч.2. – С. 201-205.
11. Хоменко І. О. Методологічні основи кластеризації транспортної галузі: монографія / І. О. Хоменко. – К. : Кондор-Видавництво, 2015. – 300 с.
12. Хоменко І.О. Фінансові аспекти управління структурою капіталу в сучасних умовах / І.О. Хоменко, В.В. Концева, Н.В. Бойко // Вісник Чернігівського національного технологічного університету: зб. наук. праць. – Чернігів: ЧНТУ, 2014. - № 2 (74).– 69-74с. (Серія «Економічні науки»).
13. Хоменко І.О. Формування та розвиток транспортних кластерів: теорія і практика: монографія / І.О. Хоменко. – Чернігів: Чернігівський державний інститут права, соціальних технологій та праці, 2011. – 203 с.
14. Хоменко І.О. Перспективи кластеризації транспортного ринку регіону: методологічний підхід / І.О. Хоменко // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2016. – Вип. 2. – 231-238 с.

REFERENCES

1. MInIsterstvo Infrastrukturi UkraYini [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: <https://mtu.gov.ua> [in Ukrainian]
2. Derzhavna sluzhba statistiki [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: www.ukrstat.gov.ua/ [in Ukrainian]
3. ZvIt roboti MInIsterstva Infrastrukturi UkraYini za 2017 rIk. [in Ukrainian]
4. ZvIt pro anallz virobnicho-gospodarskoYi dIyalnostI DP «Mizhnarodniy aeroport «LvIv» Im. Danila Galitskogo» za 2016 rIk. [in Ukrainian]
5. KontseptsIya rozvitku transportno-dorozhnogo kompleksu UkraYini na serednostrokoviy perIod ta do 2020 roku. Rezhim dostupu : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=32874. [in Ukrainian]

6. Shkarlet S.M. (2014) Derzhavno-privatne partnerstvo yak odin z mehanizmiv effektivnogo finansuvannya priloritetnih proektiv dorozhnoyi galuzi/ S.M. Shkarlet, V.P. Ilchuk, I.O. Homenko // Ekonomichnyi prostir: zb. nauk. prats. – #89. – Dnipropetrovsk: PDABA, 2014. – 93-103s. [in Ukrainian]
7. Homenko I. O. (2015) Garmonizatsiyno-strukturna model do upravlinnya finansovimi resursami pidpriemstv dorozhnoyi galuzi na osnovi derzhavno-privatnogo partnerstva / I. O. Homenko, L. V. Babachenko // Molodiy vcheniy. — 2015. — #5 (20). — 109-112 c. [in Ukrainian]
8. Shkarlet, S. M. (2017) Actual problems of formation and funding of the state road funds / S. M. Shkarlet, I. O. Khomenko, V. V. Kontseva // Naukoviy visnik Polissya. 2017. # 3 (11). Ch. 1. S.16-20. [in English]
9. Homenko I.O. (2017) Perspektivi vprovadzhennya i finansuvannya proektiv derzhavno-privatnogo partnerstva u sferi transportnoyi infrastrukturi / I.O. Homenko, I.O. Seredyuk, S. M. Kozlovskaya // Finansov doslidzhennya. – 2017. – # 2 (2). – S.47-53. [in Ukrainian]
10. Khomenko, I. O. (2017) Current state and features of financing of the road sector/ I. O. Khomenko, V. V. Kontseva, A. O. Bezuglyi // Naukoviy visnik Polissya. 2017. # 4 (12). Ch.2. – S. 201-205. [in English]
11. Homenko I. O. (2015) Metodologichni osnovi klasterizatsiyi transportnoyi galuzi: monografiya / I. O. Homenko. – K. : Kondor-Vidavnistvo, 2015. – 300 s. [in Ukrainian]
12. Homenko I.O. (2014) Finansovi aspekti upravlinnya strukturoyu kapitalu v suchasniy umovah / I.O. Homenko, V.V. Kontseva, N.V. Boyko // Visnik Chernigivskogo natsionalnogo tehnologichnogo universitetu: zb. nauk. prats. – Chernigiv: ChNTU, 2014. - # 2 (74).– 69-74s. (Seriya «Ekonomichni nauki»). [in Ukrainian]
13. Homenko I.O. (2011) Formuvannya ta rozvitok transportnih klasteriv: teoriya i praktika: monografiya / I.O. Homenko. – Chernigiv: Chernigivskiy derzhavniy Institut prava, sotsialnih tehnologiy ta pratsi, 2011. – 203 s. [in Ukrainian]
14. Homenko I.O. (2016) Perspektivi klasterizatsiyi transportnogo rinku regionu: metodologichniy pidhid / I.O. Homenko // Ekonomika ta upravlinnya na transporti. – K.: NTU, 2016. – Vip. 2. – 231-238 c. [in Ukrainian]

РЕФЕРАТ

Хоменко І.О. Сучасний та проблеми державного фінансування авіатransпортної галузі / І.О. Хоменко, Л.М. Волинець, І.О. Середюк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

Стаття присвячена сучасному стану авіаційної галузі, розглянуто джерела фінансування. Авторами визначено, що спостерігається недостатній рівень фінансування державою досліджуваного сектору економіки. Було проаналізовано фінансові детермінанти розвитку міжнародного аеропорту «Львів». Зроблено детальний аналіз його фінансового результату та виконання фінансового плану..

Об'єктом дослідження є авіаційна галузь.

Мета роботи – розкриття сучасних тенденцій та виявлення проблем фінансування у сфері авіації.

Метод дослідження – статистичний аналіз, метод пізнання, а також метод порівняння.

У ході дослідження зроблено аналіз міжнародного аеропорту «Львів», його діяльності та формування фінансових результатів за 2015 - 2016 роки. Виявлені методи управління та участь Міністерства інфраструктури України у авіаційній галузі, досліджено постанови Кабінету міністрів України. Також, наведено основні міжнародні договори за 2017 рік.

Проведено дослідження діяльності авіаційної галузі з 2011 року по 2015 рік у розрізі кількості підприємств та зайнятих працівників та виявлені проблеми. За ті ж роки показаний детальний аналіз чистих прибутків та збитків підприємств.

Отже, результатами статті є виявлення проблем та недоліків фінансування авіаційної галузі. На деякі проекти вже виділено кошти, але реалізація планується до 2030 року. Україна один із лідерів у створенні пасажирських літаків, за підтримки міжнародних інвесторів та держави реалізувати будівництво нових аеропортів можна набагато швидше, окрім цього це ще й забезпечить людей робочими місцями.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЇ, БЮДЖЕТНІ ПРОГРАМИ, АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ, ФІНАНСУВАННЯ, ІНФРАСТРУКТУРА, ФІНАНСОВИЙ РЕЗУЛЬТАТ.

ABSTRACT

Khomenko I.O., Volynets L.M., Seredyuk I.O. Modern and problems of state financing of the air transport industry . Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41)

The paper proposes devoted to the current state of the aviation industry, sources of financing considered. The authors state that there is an insufficient level of financing by the state of the investigated sector of the economy. The financial determinants of the development of the international airport "Lviv" analyzed. A detailed analysis of its financial results and implementation of the financial plan made.

Object of the study – the aviation industry.

Purpose of the study – reveal current trends and identify financing problems in the field of aviation.

Method of the study is statistical analysis, method of cognition and the method of comparison.

In the course of the study, the analysis of the international airport "Lviv", its activities and the formation of financial results for 2015-2016 years. The methods of management and participation of the Ministry of Infrastructure of Ukraine in the aviation industry revealed, the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine researched. The main international agreements for 2017 are given.

The aviation industry research from 2011 through 2015 conducted in terms of the number of enterprises and employed workers and the problems identified. For the same years, a detailed analysis of net profits and losses of enterprises shown.

The results of the article can be incorporated into the identify problems and shortcomings in financing the aviation industry. Some projects allocated funds, but implementation planned until 2030. Ukraine is one of the leaders in the creation of passenger airplanes, with the support of international investors and the state, it is possible to realize the construction of new airports much faster, besides, this will also provide people with jobs.

KEYWORDS: INVESTMENTS, BUDGET PROGRAMS, AVIATION, FINANCING, INFRASTRUCTURE, FINANCIAL RESULT.

РЕФЕРАТ

Хоменко И.А. Современное состояние и проблемы государственного финансирования авиатранспортной отрасли / И.О. Хоменко, Л.Н. Волюнец, И.А. Середюк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

Статья посвящена современному состоянию авиационной отрасли, рассмотрены источники финансирования. Авторами установлено, что наблюдается недостаточный уровень финансирования государством исследуемого сектора экономики. Были проанализированы финансовые детерминанты развития международного аэропорта «Львов». Сделан детальный анализ его финансового результата и выполнения финансового плана/

Объектом исследования является авиационная отрасль.

Цель работы – характеристика современных тенденций и выявление проблем финансирования в сфере авиации. Метод исследования - статистический анализ, метод познания, а также метод сравнения.

В ходе исследования сделан анализ международного аэропорта «Львов», его деятельности и формирования финансовых результатов за 2015 - 2016 годы. Выявленные методы управления и участие Министерства инфраструктуры Украины в авиационной отрасли, исследованы постановления Кабинета министров Украины. Также приведены основные международные договоры по 2017 год.

Проведено исследование деятельности авиационной отрасли с 2011 года по 2015 год в разрезе количества предприятий и занятых работников и выявленные проблемы. За те же годы показан детальный анализ чистой прибыли и убытков предприятий.

Итак, результатами статьи является выявление проблем и недостатков финансирования авиационной отрасли. На некоторые проекты уже выделены средства, но реализация планируется до 2030 года. Украина один из лидеров в создании пассажирских самолетов, при поддержке международных инвесторов и государства реализовать строительство новых аэропортов можно гораздо быстрее, кроме этого это еще и обеспечит людей рабочими местами.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНВЕСТИЦИИ, БЮДЖЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ, АВИАЦИОННАЯ ОТРАСЛЬ, ФИНАНСИРОВАНИЕ, ИНФРАСТРУКТУРА, ФИНАНСОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ.

АВТОРИ:

Хоменко Інна Олександрівна, доктор економічних наук, доцент, Чернігівський національний технологічний університет, професор кафедри теоретичної та прикладної економіки, e-mail: innakhomenko28@gmail.com, тел.+380503703037, Україна, 14027, м. Чернігів, вул. Шевченко, 95.

Волинець Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к. 424.

Середюк Ірина Олександрівна, студент, Чернігівський національний технологічний університет, e-mail: i.seredyuk36@gmail.com, тел.+380633937286.

AUTHORS:

Khomenko Inna O., Economics (Dr.), associate professor, Chernihiv National University of Technology, Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, e-mail: innakhomenko28@gmail.com.

Volynets Ludmila M., Ph.D., associate professor, Natinal Trasport University, Associate Professor of the Department of Transport Law and Logistics Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko 1, room 424.

Seredyuk Iryna O., student, Chernihiv National University of Technology, e-mail: i.seredyuk36@gmail.com, tel. +380633937286.

АВТОРЫ:

Хоменко Инна Александровна, доктор экономических наук, доцент, Черниговский национальный технологический университет, профессор кафедры теоретической и прикладной экономики, e-mail: innakhomenko28@gmail.com, тел.: +380503703037, Украина, 14027, г. Чернигов, ул. Шевченко, 95

Волинец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к. 424.

Середюк Ирина Александровна, студент, Черниговский национальный технологический университет, e-mail: i.seredyuk36@gmail.com, тел.+380633937286.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

Gurnak V.M., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of the Department of Transport Law and Logistics, Kyiv, Ukraine.

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, Chernihiv National University of Technology, Professor of the Department of Finances, Banking and Insurance, Chernihiv, Ukraine.

УДК 004.9
UDC 004.9

ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ ЯК ФАКТОР СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Червякова В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, ChervyakovaV@bigmir.net, orcid.org/0000-0003-3568-3836

Червякова Т.І., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, Chervyakova_T@mail.ru, orcid.org/0000-0002-3672-9173

INFORMATION AND COMMUNICATION TECHNOLOGIES AS A FACTOR OF SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF UKRAINE

Chervyakova V.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ChervyakovaV@bigmir.net, orcid.org/0000-0003-3568-3836

Chervyakova T.I., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, Chervyakova_T@mail.ru, orcid.org/0000-0002-3672-9173

ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

Червякова В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина, ChervyakovaV@bigmir.net, orcid.org/0000-0003-3568-3836

Червякова Т.И., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина, Chervyakova_T@mail.ru, orcid.org/0000-0002-3672-9173

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ) є одним з найбільш важливих чинників стимулювання економічного зростання та розвитку громадянського суспільства, зайнятості населення та розширення конкуренції. Саме рівень технологічного розвитку визначає не лише економічний потенціал країни та якість життя її громадян, а також роль і місце цієї країни в глобальному суспільстві, масштаби та перспективи її економічної та політичної інтеграції в світову спільноту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблеми. Питанням впливу ІКТ на економічний розвиток країни були присвячені праці таких закордонних та вітчизняних вчених, як Д. Белл, А. Тоффлер, П. Друкер, Я. Жаліло, М. Кастельс, О. Карпенко, Р. Радзівєвська, Л. Огунсола, К. Князев та інші.

Цілі статті – аналіз розвитку ІКТ в Україні, визначення проблем та розробка заходів щодо їх подолання.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Стрімкий розвиток інформаційних технологій зумовлює все більшу взаємозалежність соціально-економічного потенціалу країн і такого загальноприйнятого у світовому співтоваристві показника як рейтинг розвитку ІКТ.

Індекс мережевої готовності (Networked Readiness Index –NRI), який щороку розраховує Всесвітній економічний форум, є ключовим інструментом для оцінки готовності країн використовувати переваги нових технологій і отримувати вигоду від можливостей, зумовлених цифровою революцією. Країни оцінюються за 53 показниками, згрупованими за чотири категорії[1]: загальні умови для створення і використання технологій (політичне, регуляторне, підприємницьке та інноваційне середовище); мережева готовність в плані інфраструктури ІКТ, доступності та навичок; технології прийняття/використання трьома групами зацікавлених сторін (уряду, приватного сектора, а також приватними особами); економічні та соціальні наслідки нових технологій.

В 2016 році Україна посіла в даному рейтингу 64 місце серед 139 країн світу, піднявшись на 7 сходинок порівно з 2015 роком (рис. 1). Найвищі показники Україна отримала в сфері мережевої готовності (30 місце). Фахівці позитивно оцінюють рівень доступності інформаційно-комунікаційних послуг в Україні (6 місце), зокрема тарифи мобільного зв'язку (48 місце) та доступу в Інтернет (2

місце), навички населення щодо використання ІКТ (33 місце), зокрема якість освітньої системи (54 місце), якість математичної та природничої освіти (38 місце), охоплення населення середньою освітою (51 місце) та рівень грамотності дорослого населення (9 місце), а також стан інфраструктури ІКТ (51 місце), зокрема покриття мобільної мережі (37 місце), виробництво електроенергії (51 місце), обсяг інтернет-трафіку на одного користувача (63 місце), кількість інтернет-серверів на мільйон населення (68 місце).



Рисунок 1 – Рівень розвитку інформаційно-телекомунікаційних технологій в Україні в 2016 році згідно з Індексом мережевої готовності
Figure 1 – The level of development of information and telecommunication technologies in Ukraine in 2016 according to the Network Readiness Index

Слабкими позиціями України є політичне та регуляторне середовища (113 місце) і рівень використання ІКТ в державному секторі (114 місце). Найгірші показники в сферах незалежності судової системи (131 місце), ефективності регуляторних процедур (123 місце), ефективності правової системи при вирішенні спорів (121 місце), ефективності законодавчих органів влади (120 місце), захисту інтелектуальної власності (120 місце). Автори дослідження негативно оцінюють рівень пріоритетності ІКТ для уряду (122 місце), рівень розвитку урядових онлайн-сервісів (105 місце) та успіхи уряду в просуванні ІКТ (94 місце).

Міжнародний союз електрозв'язку (МСЕ) оцінює поширеність ІКТ та масштаби цифрових розбіжностей між регіонами та країнами через свій щорічний Індекс розвитку ІКТ (ICT Development Index – IDI), який агрегує 11 кількісних показників доступу до ІКТ, використання ІКТ та навичок в області ІКТ [2]. У 2015 і 2016 роках Україна посідала 76 місце серед 175 країн світу, зокрема за рівнем доступу до ІКТ – 71 місце, за ступенем використання ІКТ – 114 місце, за навичками роботи з ІКТ – 11 місце. Фахівці високо оцінюють рівень охоплення населення середньою та вищою освітою, кількість абонентів мобільного зв'язку, швидкість Інтернету. Однак мала кількість користувачів фіксованого та мобільного Інтернету та фіксованого телефонного зв'язку стримують розвиток ІКТ в Україні (рис. 2).

Незважаючи на зазначені стримуючі фактори, ІКТ активно використовуються у фінансово-господарській діяльності вітчизняних суб'єктів підприємницької діяльності. Так, у 2016 році комп'ютери використовували у своїй роботі 95,2% підприємств, з яких 93,5% мали доступ до мережі Інтернет (у 2015 році – 93,2%) (рис. 3) [3].

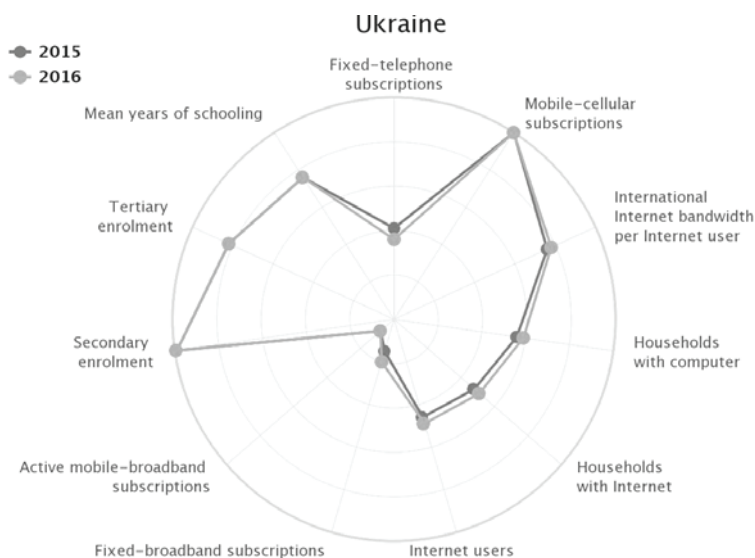


Рисунок 2 – Рівень розвитку інформаційно-телекомунікаційних технологій в Україні в 2016 році згідно з Індексом розвитку ІКТ
Figure 2 – The level of development of information and telecommunication technologies in Ukraine in 2016 according to the ICT Development Index

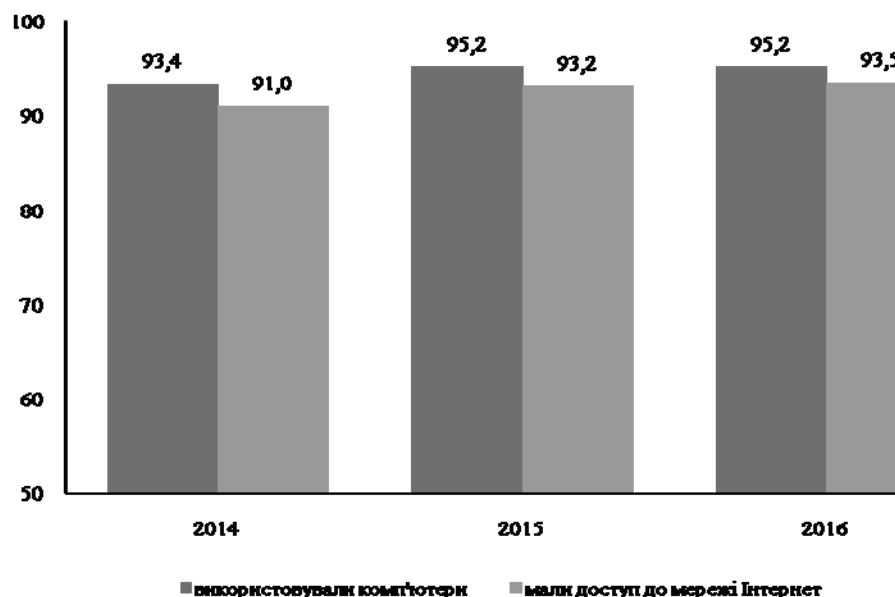


Рисунок 3 – Частка підприємств, які використовували інформаційно-комунікаційні технології (%)
Figure 3 – Share of enterprises using information and communication technologies (%)

Найвищий рівень комп'ютеризації на підприємствах, що здійснюють діяльність у сфері інформації та телекомунікацій – 98,3%. Високе значення цього показника також у підприємств, що діють у сфері водопостачання; каналізації, поводження з відходами – 98,0%. Найменший рівень комп'ютеризації на підприємствах сфери адміністративного та допоміжного обслуговування – 89,1%.

Кількість підприємств, які користуються мережею Інтранет, у 2016 році склала 65,9%, що майже втричі більше ніж у 2015 році; 62,5% – користуються локальною комп'ютерною мережею; мережу Екстранет має кожне одинадцять підприємство.

Серед підприємств, що використовують мережу Інтернет, 71,8% підприємств застосовують фіксований широкосмуговий доступ, кожне третє підприємство – вузькосмуговий доступ і кожне четверте – широкосмугове мобільне з'єднання.

Вітчизняні підприємства використовують Інтернет в основному для надсилання чи отримання повідомлень електронною поштою (97%), здійснення банківських операцій (95%), отримання інформації про товари та послуги (86%) та отримання інформації від органів державної влади (78%) (рис. 4).

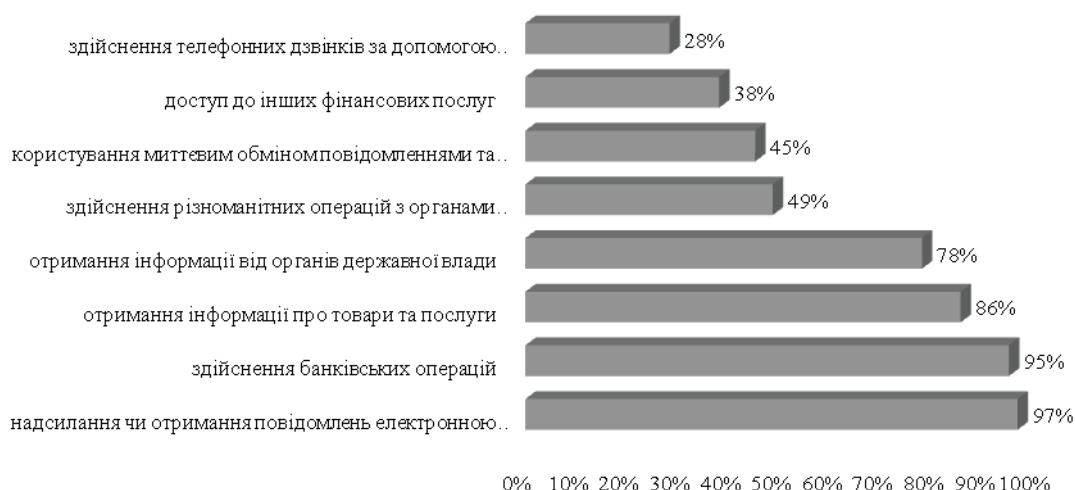


Рисунок 4 – Напрями використання мережі Інтернет підприємствами в Україні в 2016 році
Figure 4 – Directions of the Internet usage by enterprises in Ukraine in 2016

Водночас можливості веб-сайтів підприємств в Україні досить обмежені і передбачають здебільшого лише обслуговування клієнтів (46%) та посилання на веб-сайт підприємства в соціальних медіа (40%) (рис. 5).



Рисунок 5 – Можливості веб-сайтів вітчизняних підприємств у 2016 році
Figure 5 – Capabilities of domestic enterprises websites in 2016

Із загальної кількості підприємств, що мали доступ до мережі Інтернет, використовували соціальні мережі – 24,7% (у 2015 році – 17,9%), засоби обміну знаннями – 12,7%, веб-сайт з мультимедійним вмістом – 12,6%, блоги та мікроблоги підприємства – 6,9%. Соціальні медіа зазвичай використовують для представлення підприємства або рекламування його роботи (товарів, послуг) (38%) та співпраці з діловими партнерами або іншими організаціями (31%) (рис. 6).

Суб'єкти підприємницької діяльності в Україні також активно користуються хмарними сервісами, зокрема фінансовими або бухгалтерськими прикладними програмами (59%), електронною поштою (52%) та офісним програмним забезпеченням (46%) (рис. 7).



Рисунок 6 – Напрями використання соціальних медіа на підприємствах в Україні
Figure 6 – Directions of the social media usage by enterprises in Ukraine

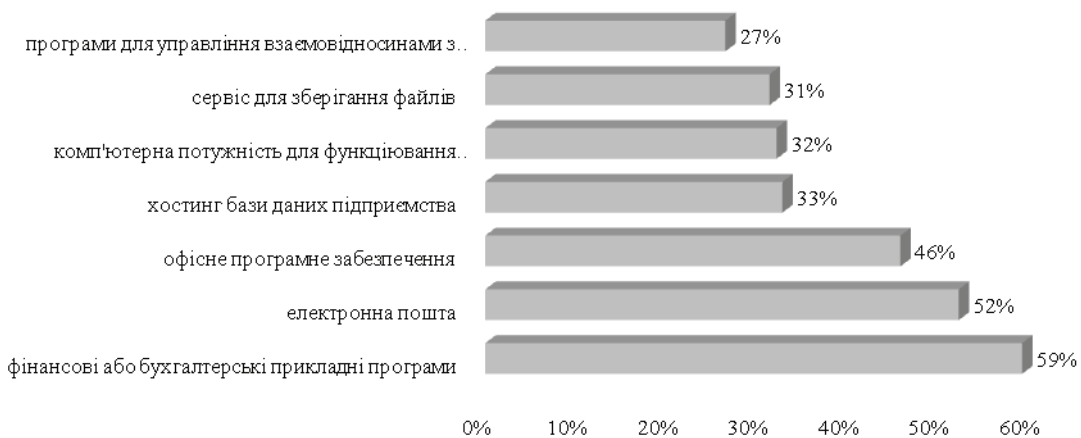


Рисунок 7 – Використання послуг хмарних обчислень підприємствами в Україні в 2016 році
Figure 7 –The use of cloud computing services by enterprises in Ukraine in 2016

ІКТ активно використовуються не лише в підприємницькій діяльності, а й в сфері державного управління України. Так, за Індексом розвитку електронного урядування (EGDI), який складається Департаментом з економічних і соціальних питань Організації Об'єднаних Націй, Україна посіла 62 сходинку серед 134 країн світу набравши 0,6076 балів та увійшовши до групи країн з високим рівнем розвитку електронного урядування [4]. Підсумкова оцінка визначалась на основі трьох компонентів: людський капітал (0,8390), розвиненість онлайн-сервісів (0,5870) та стан телекомунікаційної інфраструктури (0,3968). Крім того, Україна посіла 32 сходинку з найвищим за всю історію незалежності показником індексу електронної участі (EPI) – 0,7458. Індекс електронної участі (EPI) ґрунтується на трирівневій моделі, яка включає оцінювання використання інтерактивних послуг для надання державою інформації громадянам (e-information); взаємодії та консультацій з громадянами (e-consultation); участі громадян в процесах прийняття державних рішень («e-decision-making»). Найбільших успіхів Україна досягла в сферах електронного консультування – 84,2% та надання інформації онлайн – 76,5%. Однак участь громадян в процесах прийняття державних рішень залишається невисокою – 42,9%.

Подальшому розвитку електронного урядування в Україні може завадити недостатній рівень відкритості публічної інформації через її відсутність або приховування. У міжнародному рейтингу відкритості інформаційних даних Open Data Barometer 2016, який складається World Wide Web Foundation і аналізує глобальні тенденції поширеності та впливу відкритих даних у світі, Україна посіла 44 місце серед 115 країн світу [5]. Зокрема за рівнем готовності до впровадження відкритих даних – 55 місце, за рівнем впровадження відкритих даних – 35 місце та за впливом наявності відкритих даних на бізнес, політику та громадянське суспільство – 19 місце. Найбільш відкритими в Україні є дані щодо державного бюджету (80%), рівня злочинності (80%), реєстр юридичних осіб

(75%), інформація про показники початкової і середньої освіти (75%), інформація щодо державних витрат (65%) і публічних закупівель (65%). Найбільш закритими є дані щодо карт місцевості (5%), прав власності на землю (5%), розкладу громадського транспорту (5%), стану системи охорони здоров'я (5%), перепису населення (15%), законодавства (15%), міжнародної торгівлі (15%), екологічної статистики (15%) та результатів виборів (15%).

Таким чином, в Україні існують суттєві проблеми з формуванням та реалізацією ефективної державної політики в сфері ІКТ, зокрема відсутній план дій щодо реалізації національної стратегії подальшого розвитку інформаційного суспільства в Україні; не подолано цифрову нерівність у доступі громадян України до електронних комунікацій та інформаційних ресурсів, повільно зростає рівень комп'ютерної грамотності населення; низький рівень впровадження та використання можливостей ІКТ у сферах освіти, науки, культури, охорони здоров'я, відсутні відповідні галузеві та міжгалузеві програми; відсутні програми розвитку електронного урядування в системі органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, зокрема програми з надання електронних адміністративних послуг [9,10].

Крім того, існують обтяжливі процедури виходу на ринок телекомунікацій, зокрема суб'єкти господарювання, крім включення до реєстру операторів, провайдерів телекомунікацій, залежно від виду діяльності, як правило, зобов'язані отримувати ліцензію на вид діяльності у сфері телекомунікацій та/або ліцензію на користування радіочастотним ресурсом України, та/або дозвіл на використання номерного ресурсу; недостатньо врегульовані відносини для забезпечення економічної конкуренції на ринках деяких телекомунікаційних послуг, а саме: на законодавчому рівні не визначено засади проведення аналізу ринків телекомунікаційних послуг, перелік регуляторних зобов'язань для операторів, провайдерів телекомунікацій з істотною ринковою перевагою і повноваження національного регулятора щодо їх застосування; відсутні ефективні механізми нагляду (контролю) у сфері телекомунікацій, спрямовані на запобігання порушенням та зниження потенційно можливого тиску на суб'єкти господарювання, зменшення кількості перевірок таких суб'єктів [9].

Актуальним питанням залишається забезпечення інформаційної безпеки та кібербезпеки шляхом визнання на державному рівні міжнародних сертифікатів у сфері управління інформаційною безпекою, кібербезпекою та інформаційними технологіями; запровадження дієвих механізмів громадського контролю з метою унеможливлення зловживань та дотримання прав людини при перехопленні інформації силовими структурами [9].

В сфері державного управління відсутній єдиний центральний орган виконавчої влади, відповідальний за формування та реалізацію державної політики розвитку інформаційного суспільства, сфери телекомунікацій, програмування, забезпечення інформаційної безпеки та кібербезпеки, впровадження технологій електронного урядування, електронного документообігу, електронного підпису, що зумовлює невизначеність та відсутність єдиної державної політики у цих сферах; недостатній рівень координації діяльності органів державної влади та органів місцевого самоврядування у сфері ІКТ та зв'язку; несумісність різних інформаційних систем, що створювалися в різний час, за різними принципами, на різних технологічних платформах [10].

Через наявні прогалини у вітчизняному законодавстві відсутні дієві механізми захисту прав споживачів телекомунікаційних послуг у разі припинення діяльності операторів, провайдерів телекомунікацій.

Для подолання зазначених проблем і стимулювання розвитку ІКТ в Україні вважаємо за необхідне вжиття наступних заходів [9,10]:

- ✓ створення цілісної нормативно-правової системи з питань розвитку інформаційно-комунікаційних технологій в Україні;
- ✓ утворення центрального органу виконавчої влади, що забезпечуватиме формування та реалізацію державної політики у сферах ІКТ та зв'язку, розвитку інформаційного суспільства, інформатизації, телекомунікацій, програмування, інформаційної безпеки та кібербезпеки, впровадження технологій електронного урядування, електронного документообігу, електронного підпису тощо;
- ✓ створення сприятливих умов оподаткування для суб'єктів господарювання ІКТ-галузі та сприяння розвитку малого бізнесу шляхом запровадження економічних стимулів для ІКТ-бізнесу з наступним моніторингом економічного ефекту зазначених стимулів;
- ✓ зниження нетарифних бар'єрів для міжнародної торгівлі товарами ІКТ, зокрема спрощення та прискорення процедур сертифікації їх відповідності, визнання європейських сертифікатів відповідності;

- ✓ прискорення запровадження комплексу міжнародних та європейських стандартів, що регулюють інформаційно-комунікаційні технології та інформаційні відносини;
- ✓ забезпечення визнання на державному рівні міжнародних сертифікатів у сфері управління ІКТ, управління інформаційною безпекою та кібербезпекою;
- ✓ впровадження технологій електронного урядування шляхом переходу на електронний документообіг усіх органів державної влади, а також забезпечення функціональної взаємодії органів державної влади виключно на засадах спільного використання електронних інформаційних ресурсів і реєстрів;
- ✓ створення та ведення державних електронних ресурсів і реєстрів за єдиними організаційними, методологічними і програмно-технічними принципами, які мають забезпечити технологічну та семантичну сумісність (інтероперабельність) і взаємодію державних електронних ресурсів та реєстрів між собою та з іншими комунальними і приватними інформаційно-комп'ютерними системами та мережами;
- ✓ забезпечення рівного доступу усіх верств населення до електронних інформаційних ресурсів та послуг, шляхом стабільного функціонування Єдиного державного веб-порталу відкритих даних та передбачення можливості пільгового придбання або отримання в користування пристроїв для доступу до інтернет-послуг для соціально незахищених категорій громадян;
- ✓ створення сприятливих умов для розвитку "електронних" секторів економіки (торгівля, надання фінансових та банківських послуг тощо), поліпшення інвестиційного клімату для міжнародного трансферу та адаптації в Україні передових інформаційних технологій;
- ✓ прискорення запровадження ІКТ та розвитку національних інформаційних ресурсів у сфері освіти, зокрема забезпечення розвитку ІКТ-підприємництва на базі вищих навчальних закладів шляхом стимулювання комерціалізації наукових розробок учених та студентів через створення вищими навчальними закладами комерційних підприємств;
- ✓ проведення інформаційно-роз'яснювальних кампаній для формування у громадян навичок користування комп'ютерними та інтернет-технологіями з метою стимулювання їх використання у професійному та повсякденному житті (електронні адміністративні послуги, дистанційна освіта, охорона здоров'я, дозвілля тощо), а також підвищення обізнаності громадян з питань інформаційної безпеки, кібербезпеки та захисту інформації щодо захисту конфіденційної інформації, зокрема персональних даних, протидії загрозам її несанкціонованого використання.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Україна має істотний потенціал у розвитку інформаційно-телекомунікаційних технологій (ІКТ). Але для того, щоб у найкоротший час реалізувати цей потенціал і зайняти гідне місце серед країн з розвиненими ІКТ, нашій країні необхідно вжити системні та комплексні заходи щодо впровадження інформаційних технологій у всі сектори громадянського суспільства [6,7,8]. Метою таких дій має стати, як забезпечення у населення масової комп'ютерної грамотності, так і формування у громадян стійкого національного усвідомлення безальтернативності застосування інформаційних технологій у державному, комерційному і громадському секторі громадянського суспільства. Ключову роль в успішній реалізації зазначеної мети має відіграти держава в тісній взаємодії з громадськістю. Саме ця коаліція держави з громадськими організаціями та іншими представниками громадянського суспільства має забезпечити неуклінне впровадження новітніх інформаційних сервісів у всі аспекти життєдіяльності громадян.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. The Global Information Technology Report 2016: Innovating in the Digital Economy. Silja Baller, Soumitra Dutta, Bruno Lanvin. World Economic Forum, Cornell University, INSEAD. Geneva, 2016.
2. Measuring the Information Society Report 2016. International Telecommunication Union. Geneva, 2016/
3. Використання інформаційно-комунікаційних технологій на підприємствах. Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України. Київ, 2017.
4. E-Government Survey 2016: E-Government in support of sustainable development. United Nations. New York, 2016.
5. Open Data Barometer 4th Edition — Global Report. The World Wide Web Foundation, 2017.
6. Лук'янов О. Інформаційні технології як стимул для соціально-економічного розвитку в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.prostir.ua/?library=informatsijni-tehnologiji-yak-stymul-dlya-sotsialno-ekonomichnoho-rozvytku-v-ukrajini>.

7. Главком [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://glavcom.ua/news/ukrajina-uviyshla-v-top-50-krajin-za-rivnem-elektronnoji-uchasti-gromadyan-v-upravlinni-derzhavoyu-367658.html>.
8. Ресурсний центр гурт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gurt.org.ua/articles/29961>.
9. Рекомендації парламентських слухань на тему: «Реформи галузі інформаційно-комунікаційних технологій та розвиток інформаційного простору України». Постанова Верховної Ради України від 31 березня 2016 року № 1073-VIII. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1073-19>.
10. Концепція розвитку електронного урядування в Україні. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 вересня 2017 р. № 649-р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/649-2017-%D1%80>.

REFERENCES

1. The Global Information Technology Report 2016: Innovating in the Digital Economy. Silja Baller, Soumitra Dutta, Bruno Lanvin. World Economic Forum, Cornell University, INSEAD. Geneva, 2016.
2. Measuring the Information Society Report 2016. International Telecommunication Union. Geneva, 2016/
3. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny (2017). Vykorystannya informatsiyno-komunikatsiynykh tekhnolohiy na pidpryyemstvakh. [The use of information and communication technologies by enterprises.]. Statystychnyy byuletyn' – [Statistical bulletin.]. Kyiv, 2017. [in Ukrainian].
4. E-Government Survey 2016: E-Government in support of sustainable development. United Nations. New York, 2016.
5. Open Data Barometer 4th Edition — Global Report. The World Wide Web Foundation, 2017.
6. Luk'yanov O. (2015). Informatsiyni tekhnolohiyi yak stymul dlya sotsial'no-ekonomichnoho rozvytku v Ukrayini [Information technologies as an incentive for socio-economic development of Ukraine][Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.prostir.ua/?library=informatsijni-tehnolohiji-yak-stymul-dlya-sotsialno-ekonomichnoho-rozvytku-v-ukrayini>. [in Ukrainian].
7. Hlavkom [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://glavcom.ua/news/ukrajina-uviyshla-v-top-50-krajin-za-rivnem-elektronnoji-uchasti-gromadyan-v-upravlinni-derzhavoyu-367658.html>. [in Ukrainian].
8. Resursnyy tsentr hurt [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://gurt.org.ua/articles/29961>. [in Ukrainian].
9. Rekomendatsiyi parlament's'kykh slukhan' na temu: «Reformy haluzi informatsiyno-komunikatsiynykh tekhnolohiy ta rozvytok informatsiynoho prostoru Ukrayiny». [Recommendations of the parliamentary hearings on the theme: "Reforms in the field of information and communication technologies and development of the information space of Ukraine".]. Postanova Verkhovnoyi Rady Ukrayiny vid 31 bereznya 2016 roku №1073-VIII. [Elektronnyy resurs] – Rezhym dostupu: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1073-19>. [in Ukrainian].
10. Kontseptsiya rozvytku elektronnoho uryaduvannya v Ukrayini. [Concept of e-government development in Ukraine]. Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 20 veresnya 2017 r. №649-r. [Elektronnyy resurs] – Rezhym dostupu: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/649-2017-%D1%80>. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Інформаційно-комунікаційні технології як фактор соціально-економічного розвитку України. / В.В.Червякова, Т.І.Червякова// Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2018. – Вип. 2 (41).

Стаття присвячена аналізу розвитку інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) в Україні та визначенню факторів, що стримують їх розвиток, а також розробці шляхів подолання виявлених проблем і стимулювання розвитку ІКТ в Україні.

Об'єкт дослідження – інформаційно-комунікаційні технології в Україні.

Мета роботи – аналіз розвитку ІКТ в Україні, визначення проблем та розробка заходів щодо їх подолання.

Методи дослідження – аналіз, синтез, узагальнення, систематизація, графічні.

Інформаційно-комунікаційні технології (ІКТ) є одним з найбільш важливих чинників стимулювання економічного зростання та розвитку громадянського суспільства, зайнятості

населення та розширення конкуренції. Рівень технологічного розвитку визначає не лише економічний потенціал країни та якість життя її громадян, а також роль і місце цієї країни в глобальному суспільстві, масштаби та перспективи її економічної та політичної інтеграції в світову спільноту. Проаналізовано рівень розвитку інформаційно-телекомунікаційних технологій в Україні в 2016 році згідно з Індексом мережевої готовності та Індексом розвитку ІКТ. Досліджено ключові напрями використання мережі Інтернет, веб-сайтів, соціальних медіа та хмарних обчислень в діяльності вітчизняних підприємств. Встановлено, що ІКТ активно використовуються не лише в підприємницькій діяльності, а й в сфері державного управління України. Визначено основні проблеми з формуванням та реалізацією ефективної державної політики в сфері ІКТ. Запропоновано заходи для стимулювання розвитку ІКТ в Україні.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ (ІКТ), ХМАРНІ ОБЧИСЛЕННЯ, ІНТЕРНЕТ, СОЦІАЛЬНІ МЕДІА, ВЕБ-САЙТ, ЕЛЕКТРОННЕ УРЯДУВАННЯ.

ABSTRACT

Chervyakova V.V., Chervyakova T.I. Information and communication technologies as a factor of social and economic development of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection.– Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

The article is devoted to the analysis of information and communication technologies (ICTs) development in Ukraine, definition of the factors, which hinder their development, and development of the ways to overcome identified problems and stimulate ICT development in Ukraine.

Object of study – information and communication technologies in Ukraine.

Purpose – analysis of ICT development in Ukraine, identifying problems and developing measures to overcome them.

Methods of research – analysis, synthesis, generalization, systematization, graphic.

Information and communication technology (ICT) is one of the most important factors of economic growth stimulation and development of civil society, employment and increase of competition. The level of technological development determines not only the economic potential of the country and the quality of its citizens' life, but also the role and place of this country in a global society, the scale and prospects of its economic and political integration into the world community. The level of information and telecommunication technologies development in Ukraine in 2016 was analyzed according to the Network Readiness Index and the ICT Development Index. The key directions of the use of the Internet, websites, social media and cloud computing by domestic enterprises were investigated. It was established that ICTs are actively used not only in entrepreneurial activity, but also in the sphere of public administration of Ukraine. The main problems with formation and implementation of effective state policy in the field of ICT were determined. The measures to stimulate ICT development in Ukraine were proposed.

KEY WORDS: KEYWORDS: INFORMATION AND COMMUNICATION TECHNOLOGY (ICT), CLOUD COMPUTING, INTERNET, SOCIAL MEDIA, WEB SITES, E-GOVERNANCE.

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Информационно-коммуникационные технологии как фактор социально-экономического развития Украины. / В.В. Червякова, Т.И. Червякова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

Статья посвящена анализу развития информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) в Украине и определению факторов, сдерживающих их развитие, а также разработке путей преодоления выявленных проблем и стимулирования развития ИКТ в Украине.

Объект исследования – информационно-коммуникационные технологии в Украине.

Цель работы – анализ развития ИКТ в Украине, определение проблем и разработка мероприятий по их преодолению.

Методы исследования – анализ, синтез, обобщение, систематизация, графические.

Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) являются одним из наиболее важных факторов стимулирования экономического роста и развития гражданского общества, занятости населения и расширения конкуренции. Уровень технологического развития определяет не только экономический потенциал страны и качество жизни ее граждан, а также роль и место этой страны в мировом сообществе. Проанализирован уровень развития информационно-телекоммуникационных технологий в Украине в 2016 году согласно с Индексом сетевой готовности и Индексом развития

ИКТ. Исследованы ключевые направления использования сети Интернет, веб-сайтов, социальных медиа и облачных вычислений в деятельности отечественных предприятий. Установлено, что ИКТ активно используются не только в предпринимательской деятельности, но и в сфере государственного управления Украины. Определены основные проблемы с формированием и реализацией эффективной государственной политики в сфере ИКТ. Предложены меры для стимулирования развития ИКТ в Украине.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ (ИКТ), ОБЛАЧНЫЕ ВЫЧИСЛЕНИЯ, ИНТЕРНЕТ, СОЦИАЛЬНЫЕ МЕДИА, ВЕБ-САЙТ, ЭЛЕКТРОННОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО.

АВТОР

Червякова Валентина Володимирівна, Національний транспортний університет, кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел.: +380679571074.

Червякова Тетяна Іванівна, Національний транспортний університет, кандидат технічних наук, доцент кафедри електроніки та обчислювальної техніки, <https://orcid.org/0000-0002-3672-9173>, e-mail: Cherviakov_T@mail.ru, тел.: +380674450896.

AUTHOR

Chervyakova Valentina V., National Transport University, Ph.D., Associate Professor, Department of Economics, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, tel.: +380679571074.

Cherviakov Tatiana I., National Transport University, Ph.D., Associate Professor, Department of electronics and computers, <https://orcid.org/0000-0002-3672-9173>, e-mail: Cherviakov_T@mail.ru, tel.: +380674450896.

АВТОР

Червякова Валентина Владимировна, Национальный транспортный университет, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел.: +380679571074.

Червякова Татьяна Ивановна, Национальный транспортный университет, кандидат технических наук, доцент кафедры электроники и вычислительной техники, <https://orcid.org/0000-0002-3672-9173>, e-mail: Cherviakov_T@mail.ru, тел.: +380674450896.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Воркут Т.А., доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, м. Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Президент академії інвестицій в науку і будівництво України, м. Київ, Україна.

REVIEWERS:

Vorkut T.A., PhD, Professor, Head of Department of Logistics and Transport Law, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., PhD, Professor, President of the Academy of investment in science and construction of Ukraine, Kyiv, Ukraine.

УДК 656.073.7
UDC 656.073.7

КЛАСТЕР ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ

Шарай С.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Svetasharai@gmail.com, orchid.org/0000-0001-6568-4990

Рой М.П., Національний транспортний університет, Київ, Україна, 7569027@ukr.net, orchid.org/0000-0001-5788-4220

CLUSTER AS IMPORTANT TO THE COMPOSITION OF THE TRANSPORT SECTOR OF UKRAINE

Sharai S.M., Ph.D in Technical Science, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Svetasharai@gmail.com, orchid.org/0000-0001-6568-4990

Roi M.P., National Transport University, Kyiv, Ukraine, 7569027@ukr.net, orchid.org/0000-0001-5788-4220

КЛАСТЕР КАК ВАЖНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА УКРАИНЫ

Шарай С.М., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Svetasharai@gmail.com, orchid.org/0000-0001-6568-4990.cid.org

Рой М.П., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, 7569027@ukr.net, orchid.org/0000-0001-5788-4220

Постановка проблеми.

Сучасні інтеграційні процеси набувають все більшої актуальності. Тому процес інтеграції України до світового економічного простору вимагає прискорення, а також зміни існуючої системи управління транспортно-дорожнім комплексом. Стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності її функціонування та потребують її реформування та модернізації [1].

Кластеризація є одним із напрямків для покращення роботи системи управління транспортним сектором, так як її формування дасть змогу підвищити ефективність діяльності транспортно-логістичних підприємств за рахунок зниження витрат у сфері транспорту і логістики. Тому актуальним є дослідження кластерного підходу при розбудові (реорганізації) транспортної галузі України.

Кластер являє собою мережеву виробничо-комерційну структуру, що має здатність концентруватися та об'єднувати споріднених і супутніх виробників, часто навіть конкуруючих, з метою кооперації для виробництва конкурентоспроможної продукції [2]. В країнах Європи та світу кластери являються важливим інструментом в розвитку транспортної галузі. Саме кластеризація є однією з умов підвищення конкурентоспроможності економіки регіонів та держав. Для прикладу, Європейська мережа транспортних кластерів складається із 24 первинних, 60 вторинних кластерів та 4 глобальних кластерів, злагоджена робота яких підвищує ефективність діяльності транспортних підприємств.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Питання створення кластерів, їх розподіл за видами, питання щодо ролі транспорту в розвитку кластерів різних типів, створення транспортно-логістичних кластерів для вдосконалення перевезень розглянуті в роботах багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців, таких як Собкевич О.В., Карпенко, О. О., Альошинський Є.С., Хоменко І.О., Соколенко С.І., Пятинкін С.Ф., Губенко В.К., Ковбатує М. В., Дорошук В. О., Чукайленко О.А., Гриценко С.И. та інші.

Мета статті. Метою статті є дослідження умов формування вантажного транспортного кластеру, як перспективного напрямку в реформуванні системи транспортно-дорожнього комплексу України.

Виклад основного матеріалу.

Розвинута транспортна система відіграє важливу роль в соціально-економічному розвитку країни, так як вона є запорукою економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Світовий досвід доводить, що кластеризація є процесом, який об'єднує транспортно-логістичні підприємства, а також інші владні структури для спільної взаємодії, завдяки якій буде розбудовуватись транспортна інфраструктура, збільшуватиметься транзитний потенціал країни та підвищуватиметься якість обслуговування при перевезенні вантажів.

Для наведення прикладу функціонування концепції кластеризації можна взяти країни-члени ЄС. Так, економіка Фінляндії повністю кластеризована, і в ній виділено 9 кластерів, а економіка Нідерландів розбита на 20 «мегакластерів», на основі функціонування яких визначені пріоритети інноваційної політики країни. У Данії функціонує 29 кластерів, в яких беруть участь 40 % усіх підприємств країни, які забезпечують 60 % експорту. В Австрії діють трансграничні кластери з Німеччиною, Італією, Швейцарією, Угорщиною, активізувались зв'язки з Францією та Великобританією. У Німеччині створено промислові кластери, а в Словенії прийнято стратегію зростання конкурентоспроможності промисловості та розроблено програму національного розвитку кластерів.

Кластер – це територіальне та добровільне об'єднання підприємницьких структур, наукових установ, інституцій ринкової інфраструктури та органів влади з метою підвищення конкурентоздатності власної продукції й сприяння економічному розвитку регіону та підсилення конкурентних переваг один одного через ефект синергії. Вони створюються як з невеликої (10-15 компаній), так і значної кількості підприємств та структур (6-7 тисяч компаній) у різноманітних формах об'єднань і організацій. Кластером вважають як географічну концентрацію компаній, що працюють в окремому виді бізнесу, так і конгломерацію великих та малих фірм, частина яких може бути власністю іноземців. Вони з'являються в традиційних галузях і в напрямках високих технологій, у виробничо-комерційному сегменті або у секторі послуг, а також у соціальних сферах [3].

Транспортно-логістичний кластер (ТЛК) – це сукупність регіональних автотранспортних підприємств, представників-підприємств інших видів транспорту, логістичних фірм, ліцензійних складів, органів місцевої влади та науково-дослідних інститутів у формі асоціативного утворення з адекватним фінансуванням внесками учасників, діючою інфраструктурою, сучасними комунікаційними зв'язками, які посилюють взаємодію та переваги в порівнянні з іншими конкурентами, що дозволяє підвищити інвестиційну привабливість та стійкий розвиток регіональної території. Вони поділяються на три категорії: портові, прикордонні та територіальні (регіональні) [4]. Транспортно-логістичний кластер передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально і економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: міжнародних транспортних коридорів, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат [5]. ТЛК включають в себе комплекс інфраструктури та підприємств, взаємодія яких передбачає стійке партнерство у наданні різного виду послуг, включаючи транспортні, складські та інші комплекси послуг за рахунок їх безпосередньої інтеграції – від видобутку сировини до виробництва готової продукції, її доставки та реалізації кінцевому споживачу.

Отже, можна узагальнити, що кластер – це група одного географічного простору взаємопов'язаних компаній та різних за видами і спеціалізаціями організацій, які взаємодоповнюють один одного для досягнення конкретного господарського ефекту та конкурентоздатності окремих компаній, а також кластера в цілому. Головною його ознакою є принцип територіальної локалізації. Можна умовно виділити основні види кластерів, а саме:

виробничі кластери – це об'єднання підприємств, що здійснюють виробництво продукції шляхом виконання складських операцій;

інноваційно-технологічні кластери – це об'єднання географічно локалізованих підприємств, що пов'язані виробничими зв'язками з метою створення інноваційної продукції та надання послуг суб'єктам інноваційної діяльності;

туристичні кластери – це об'єднання підприємств різних сфер, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням туристів та формуються на базі туристичних активів регіону;

транспортно-логістичні кластери – це комплекс інфраструктури і компаній, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та пасажирів. Вони можуть включати також організації, які обслуговують об'єкти портової інфраструктури, компанії, які спеціалізуються на морських, річних, наземних, повітряних перевезеннях; логістичні комплекси та інші. Транспортно-логістичні кластери розвиваються в регіонах, які мають значний транзитний потенціал [6, 7].

Одним із напрямків розвитку транспортного сектору України є формування мережі вантажних кластерів. Це дозволить підвищити ефективність взаємодії приватного сектора, держави, торговельних та професійних асоціацій, а також здійснювати взаємодію всіх учасників транспортно-розподільчого процесу в організаційно-економічному процесі.

Вантажний кластер можна умовно розділити на 5 основних секторів: 1 – виробничий сектор (підприємства-постачальники вантажів); 2 – адміністративний сектор (організації, які надають різного роду послуги з транспортно-експедиторського обслуговування); 3 – транспортно-логістичний сектор (організації, що підтримують транспортні інфраструктури, дорожню мережу); 4 – обслуговуючий сектор (адміністративні, людські ресурси); 5 – фінансовий сектор (банківські установи, страхові компанії). Структура вантажного кластера наведена на рис. 1.



Рисунок 1 – Структура вантажного кластера
Figure 1 – Freight cluster structure

Вантажний кластер є економічною системою, яка формується на підвищеній концентрації транспортно-логістичних підприємств і організацій, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні і доставці вантажів та взаємодіють між собою на принципах соціальної відповідальності щодо спільного використання транспортних, логістичних, інформаційних, інвестиційних, інноваційних, технологічних, освітніх, наукових, інтелектуальних, маркетингових та інших можливостей для забезпечення підвищення економічної та соціальної ефективності роботи, а також сприяє інноваційному розвитку кожного з учасників, транспортної галузі та/або області (регіону) своєї присутності [8].

В Україні сформоване законодавство, яким визначено основні організаційно-правові форми об'єднань та передумови для формування кластерів. На сьогоднішній день розвиток кластерів в Україні значно розширився. Так, можна виділити міста, де було об'єднано організації та підприємства в кластери, найбільшими з яких є Луцьк, Житомир, Рівне, Херсон, Хмельницький та інші. Але існують фактори, які стримують розвиток кластеризації в Україні. До таких факторів можна віднести: відсутність визначення поняття «кластера», його видів, комплексу заходів щодо їх створення; недостатність інформаційного забезпечення створення та функціонування кластерів; недостатня зацікавленість малих та середніх підприємств об'єднуватись у великі виробничі системи; малий досвід функціонування кластерів в Україні; відсутність інвесторів у зв'язку з інвестиційної непривабливістю регіонів.

Для вирішення вищезазначених проблем та усунення їх негативного впливу на подальший розвиток кластеризації в Україні необхідним є здійснення ряду заходів, якими передбачається:

- внесення змін до законодавчих документів щодо визначення поняття «кластер»;
- мотивування потенційних учасників щодо їх зацікавленості у формуванні кластерних груп для підвищення конкурентоспроможності учасників кластеру;
- створення відповідної якісної інфраструктури кластеру;
- сприяння підвищенню ефективності системи підготовки кадрів професійного та безперервного навчання.

Створення кластерів сприятиме росту продуктивності та інноваційній активності підприємств, які входять до складу кластера, а також підвищенню інтенсивності розвитку малого і середнього підприємництва, активізації залучення інвестицій, забезпеченню прискореного соціально-економічного розвитку регіонів розміщення кластерів, що, в кінцевому результаті, дозволить збільшити кількість робочих місць, заробітну плату, надходження до бюджетів усіх рівнів, підвищити стійкість та конкурентоспроможність економіки регіонів [7].

Висновок.

Перспективним напрямком розвитку транспортного комплексу є перехід на сучасні моделі розвитку. Кластерний підхід є перспективним напрямком розбудови транспортної структури, що має позитивний вплив на розвиток транспортно-логістичних підприємств. Кластеризація забезпечує можливість підвищення конкурентоспроможності економіки окремих регіонів та держави в цілому. Завдяки кластеризації можуть розглядатися можливості щодо об'єднання підприємств, організацій та установ як окремих регіонів, так і різних країн, з метою підвищення ефективності їх діяльності, сприяння формуванню нових підприємств з урахуванням їх вигідного географічного розташування, створення нових робочих місць. Формування вантажних кластерів дозволить підвищити конкурентоспроможність транспортної галузі як на національному, так і на регіональному рівнях, що сприяє процесу інтеграції транспортної мережі України в європейські та світові транспортні та торгові мережі.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Собкевич О.В.. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України: аналіт. доп. / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2014
2. Ковбатюк М. В.. Створення кластерів як перспективний напрям адаптації транспортних підприємств / М. В. Ковбатюк, Н.Г. Бенник. Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" - № 10, 2016 [Електронний ресурс] – Режим доступа: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5188>
3. Дорошук В. О., Сучасні підходи до вирішення поставлених задач в економіці транспорту / В.О. Дорошук, Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" - №11, 2016 [Електронний ресурс] – Режим доступа: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5268>
4. Чупайленко О.А. Транскордонні транспортно-логістичні кластери та транскордонні об'єднання в Україні / О.А. Чупайленко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал: в 2 ч. Ч. 1: Серія: „Технічні науки” – К.: НТУ, 2014. – Вип. 14. – с. 266-274. [Електронний ресурс] – Режим доступа: <http://ucluster.org/universitet/klasteriy-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/>
5. Гриценко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития: Монография / С.И. Гриценко. - СПб.: Изд-во СПбГУЭФ. - 2009. – 218с. (Рос.)
6. Концепція створення кластерів в Україні. КМ України. 2008 [Електронний ресурс] – Режим доступа: http://biznes.od.ua/index.php?option=com_content&task=view&id=499&Itemid=33
7. Карпенко О. О., Механізм кластеризації транспортно-логістичних підприємств. транспорту / О.О. Карпенко, Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" - №10, 2015 [Електронний ресурс] – Режим доступа: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2015/73.pdf

REFERENCES

1. Sobkevich O.V. (2014) [Mechanisms for efficient use and development of the potential of the road transport complex in Ukraine: analyst. add]. O.V. Sobkevich, KM Mikhailichenko, O.Yu. Yemelyanova - K .: NISS [in Ukrainian].
2. Kovbatiuk MV. (2016) Creation of clusters as a perspective direction of adaptation of transport enterprises M.V.Kovbatiuk, N.G. [Bennie Electronic scientific special edition "Effective economy"]. - № 10, [Electronic resource] - Access mode: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5188> [in Ukrainian].
3. Doroshchuk V.O., (2016) Modern approaches to solving set tasks in the economy of transport B.O. Doroshchuk, Electronic Scientific Special Edition "Effective Economics" - No. 11, [Electronic resource] - Access mode: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5268> [in Ukrainian].
4. Chupaylenko O.A. (2014) Cross-border transport and logistics clusters and cross-border associations in Ukraine, O.A. Chupaylenko [Project Management, System Analysis and Logistics. Scientific journal: 2 hours Part 1: Series: "Technical sciences"]. - K .: NTU, - Vip. 14. - p. 266-274. [Electronic

resource] - Access mode: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/> [in Ukrainian].

5. Gritsenko S.I. (2009) [Transport and logistics clusters in Ukraine: ways of formation and development: Monograph]. S.I. Gritsenko - Spb.: Izdv-o SPbGUEF. - 218s. [in Russian].

6. The concept of the creation of clusters in Ukraine. KM of Ukraine. 2008 [Electronic resource] - Access mode: http://biznes.od.ua/index.php?option=com_content&task=view&id=499&Itemid=33 [in Ukrainian].

7. Karpenko O. (2015), Mechanism of clusterization of transport-logistic enterprises. transport / O.O. Karpenko, [Electronic Scientific Special Edition "Effective Economics"]. - № 10 [Electronic resource] - Access mode: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2015/73.pdf [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Шарай С.М. Кластер як важлива складова транспортного сектору України / С.М. Шарай, М.П. Рой // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2018. Вип. 2 (41).

В даній статті розглядаються заходи щодо підвищення ефективності діяльності транспортного сектору України шляхом створення мережі вантажних кластерів.

Об'єкт дослідження – формування вантажного кластеру.

Мета роботи – дослідження умов формування вантажного кластеру.

Одним із напрямків розвитку транспортного сектору України та підвищення ефективності його функціонування є формування мережі вантажних кластерів.

Кластерний підхід є перспективним напрямком розбудови транспортної структури країни. Створення та розробка механізмів формування кластерів сприятиме підвищенню конкурентоспроможності транспортної галузі як на регіональному, так і на національному рівнях, інтеграції транспортної мережі України в європейські та світові транспортні та торгові мережі.

Отримані теоретичні результати можуть бути використані для розробки теоретичних засад формування мережі вантажних кластерів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИЙ КЛАСТЕР, КЛАСТЕР, ВАНТАЖНИЙ КЛАСТЕР, КЛАСТЕРИЗАЦІЯ.

ABSTRACT

Sharai S.M., Roi M.P. The cluster as an important component of the Ukrainian transport sector. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2018. – Issue 2 (41).

In this article the measures of increase of efficiency of activity the transport sector of Ukraine by creation of network of freight clusters.

Object of research - formation of freight cluster.

The purpose of the work is to research of terms of forming the freight cluster.

One of the areas of development of the transport sector in Ukraine and increase of efficiency of his functioning is the formation of a network of freight clusters.

The cluster approach is a promising direction for the development of the transport structure of cuntry. Creation and development of mechanisms of forming of clusters will assist an increase of competitiveness of the transport industry both at the regional and national levels, the integration of Ukraine's transport network into European and world transport and trade networks.

The obtained theoretical results can be used to development of theoretical principles of forming of network of freight clusters.

KEYWORDS: TRANSPORT AND LOGISTIC CLUSTER, CLUSTER, CARGO CLUSTER, CLUSTERING.

РЕФЕРАТ

Шарай С.М. Кластер как важная составляющая транспортного сектора Украины / С.М. Шарай, М.П. Рой // Вестник национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2018. – Вып. 2 (41).

В данной статье рассматриваются меры по повышению эффективности деятельности транспортного сектора Украины путем создания сети грузовых кластеров.

Объект исследования - формирование грузового кластера.

Цель работы – исследование условий формирования грузового кластера.

Одним из направлений развития транспортного сектора Украины и повышения эффективности его функционирования является формирование сети грузовых кластеров.

Кластерный подход является перспективным направлением развития транспортной структуры страны. Создание и разработка механизмов формирования кластера будет способствовать повышению конкурентоспособности транспортной отрасли как на региональном, так и на национальном уровнях, интеграции транспортной сети Украины в европейские и мировые транспортные и торговые сети.

Полученные теоретические результаты могут быть использованы для разработки теоретических основ формирования сети грузовых кластеров.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕР, КЛАСТЕР, ГРУЗОВОЙ КЛАСТЕР, КЛАСТЕРИЗАЦИЯ.

АВТОРИ:

Шарай Світлана Михайлівна, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, професор кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, e-mail: Svetasharai@gmail.com, тел. +380677833180, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, orchid.org/0000-0001-6568-4990.

Рой Максим Петрович, Національний транспортний університет, аспірант кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, тел. (044) 2808402, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, 7569027@ukr.net, orchid.org/0000-0001-5788-4220.

AUTHORS:

Sharai Svitlana M., Ph.D., associate professor, National Transport University, professor, department of international transportation and customs control, e-mail: Svetasharai@gmail.com, tel. +380677833180, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, of.437, orchid.org/0000-0001-6568-4990.

Roi M. P., National Transport University, postgraduate, department of international transportation and customs control, tel. (044) 2808402, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, of.437, 7569027@ukr.net, orchid.org/0000-0001-5788-4220.

АВТОРЫ:

Шарай Светлана Михайловна, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, профессор кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: Svetasharai@gmail.com, тел. +380677833180, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, orchid.org/0000-0001-6568-4990.

Рой Максим Петрович, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры международных перевозок и таможенного контроля, тел. (044) 2808402, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к.437, 7569027@ukr.net, orchid.org/0000-0001-5788-4220.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Прокудін Г.С., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри міжнародних перевезень та митного контролю, Київ, Україна.

Новікова А.М., доктор економічних наук, Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний та проектний інститут», заступник директора з наукової роботи, Київ, Україна.

REVIEWER:

Prokydin G.S., senior doctorate, Doctor of Technical Science, NationalTransportUniversity, professor, department of international transportation and customs control, Kyiv, Ukraine.

Novikova A.M., Doctor of EconomicScience, State Road Transport Research Institute under Ministry of Infrastructure, Depute Director, Kyiv, Ukraine.