

ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАЄКТОРІЙ КРИВОЛІНІЙНИХ СВЕРДЛОВИН МЕТОДАМИ ЛІНІЙНОГО ТА НЕЛІНІЙНОГО ПРОГРАМУВАННЯ

Андрусенко О.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, a.andrusenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9986-5888

OPTIMIZATION OF THE CURVILINEAR BOREHOLE TRAJECTORIES BY THE METHODS OF LINEAR AND NONLINEAR PROGRAMMING

Andrusenko E.N., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, a.andrusenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9986-5888

ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАЕКТОРИЙ КРИВОЛИНЕЙНЫХ СКВАЖИН МЕТОДАМИ ЛИНЕЙНОГО И НЕЛИНЕЙНОГО ПРОГРАММИРОВАНИЯ

Андрусенко Е.Н., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, a.andrusenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9986-5888

Постановка проблеми.

В даний час методи оптимального проектування систем і виробничих процесів починають займати домінуюче положення в суспільстві, насамперед у зв'язку з обмеженістю і вичерпністю природних і матеріальних ресурсів, необхідністю жорсткої економії енергії і зростання народонаселення. Внаслідок цього відбувається зростання інтересу до прикладних екстремальних задач (тобто задач визначення найбільших і найменших значень, оптимальних умов протікання процесів тощо). Слід підкреслити, що подібні завдання зустрічалися і в історії людства в тому чи іншому вигляді. Екстремальні задачі були предметом досліджень М. Кеплера, П. Ферма, Х. Гюйгенса, В. Ньютона, В. Бернуллі, Ж. Лагранжа, Л. Ейлера, К. Вейерштрасса та інших. Узагальнення результатів дозволило розробити теорії лінійного і нелінійного програмування, динамічного програмування та оптимального управління. В рамках цього напрямку в 50-ті роки минулого століття були створені метод динамічного програмування Р. Беллмана і принцип максимуму Л. Понтрягіна.

На їх основі створюються прикладні алгоритми та комп'ютерні програми для побудови оптимальних траєкторій польоту в космічній та авіаційній техніці, на транспорті, у багатьох технологічних процесах і в економіці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Застосування методів теорії оптимального проектування й керування може забезпечити суттєві переваги при оптимальному трасуванні траєкторій нафтових і газових свердловин. В даний час ми є свідками того, які складні проблеми виникають у нафтогазовій промисловості у зв'язку з питаннями видобутку і перерозподілу нафтогазових ресурсів. Вони багато в чому загострюються через те, що намітилося їх вичерпання та ускладненням умов їх видобутку. Зараз, як правило, буріння свердловин відбувається на великих глибинах і при граничних значеннях швидкостей, гідростатичних тисків і температур, а також параметрів міцності та зношування матеріалів бурильних колон під істотним впливом фрикційних явищ, ефектів інтенсивних коливань і нестійкості всієї системи. При цьому на ефективність процесу буріння і подальшу продуктивність свердловини, а також ризики виникнення нештатних і аварійних ситуацій більший вплив має геометричний обрис траєкторії свердловини, який в свою чергу, залежить від структури нафтогазового родовища, і примикаючих геологічних порід, а також їх механічних властивостей.

Траєкторія свердловини, а в зв'язку з цим і трудовитрати на її проходку, довжина і вартість значною мірою визначаються взаємним розташуванням бурильної установки і нафтогазоносного резервуара. Тому координати цієї установки на поверхні землі або моря, тобто параметри її позиціонування, можуть бути одними з керуючих параметрів у проблемі оптимізації траєкторії.

Ефективність відбору вуглеводневого палива залежить від структури родовища. Якщо воно володіє низькою пористістю, а внаслідок цього, низькою гідравлічною або газовою проникністю і обмеженою мобільністю, до того ж воно складається з кількох слабо пов'язаних, нахилених під різними кутами ділянок малої товщини, то координати вибійного сектора свердловини кути нахилу також можуть бути обрані в якості керуючих змінних.

На траєкторію свердловини може впливати фактор анізотропії і тріщинуватості породи, що містить нафту або газ, оскільки в цілях збільшення їх відбору, бажано, щоб свердловина була перпендикулярною площинам, що містять ці тріщини.

Напрямок проходки свердловини може також залежати від міцності і твердості породи, її анізотропії і гідрологічних властивостей на ділянках, що примикають до нафто-газоносних зон. У цих випадках при бурінні свердловини бажано уникати її проходження через зони підвищеної твердості і міцності. Така вимога призводить до поділу геологічного середовища на дозволені і заборонені зони, а при постановці задачі оптимального керування – до обмежень на фазові змінні у вигляді рівностей і нерівностей. Різноманітні аспекти цих особливостей відображені в монографії [6].

І нарешті, важливо, щоб при бурінні і закінчуванні свердловини бурильна колона і обсадна труба відчували якомога менші згинні деформації, що підвищують сили контактної та фрикційної взаємодії між колонами і стінкою свердловини, збільшують енергетичні втрати при бурінні і сприяють виникненню ефектів прихоплення. Для зниження ризиків, пов'язаних з цими ефектами, траєкторія свердловини повинна мати якомога меншу викривленість і в якості функціонала вартості використовувати інтеграл від функції кривини, а саму цю функцію застосувати як керуючу змінну.

Відмінні особливості, які супроводжують процеси буріння та видобування вуглеводневих палив, пов'язані з ними ризики прояву негативних ефектів, і прагнення підвищити ефективність вилучення вуглеводневих палив привели до необхідності буріння свердловин різних конфігурацій, серед яких можна виділити вертикальні, похило спрямовані (2D і 3D криволінійні), горизонтальні (з великими віддаленнями від бурильної установки) і розгалужуються. Їх проектування і оптимізація здійснюється на основі досвіду і кваліфікації проектувальника, тому очевидно, що у зв'язку з багатопараметричністю таких постановок і їх складністю, ці проекти можуть виявитися далекими від оптимальних.

В найбільшій мірі це може проявлятися при бурінні тривимірних і розгалужених свердловин в масивах зі складною геологічною структурою.

Застосування для цих цілей методів теорії оптимального проектування й керування [3, 5, 11] дозволяє будувати траєкторії свердловин меншої довжини, що володіють більшою гладкістю і меншою вартістю.

У даній роботі на основі методів диференціальної геометрії вперше запропоновано нелінійні математичні моделі керованого трасування траєкторій свердловин у формі двухточкових і багатоточкових крайових задач; розроблено алгоритми їх розв'язання, засновані на використанні покрокового методу ортогонального проектування цільового функціонала на площині лінеаризованих обмежень в дискретної [1, 2, 4, 8, 10] і континуальної [5, 7, 12] постановках; розв'язано прикладні задачі; проведено їх аналіз.

1. Оптимізація методом лінійного програмування

Якщо геометрія траєкторії свердловини близька до оптимальної, то задачу її оптимізації можна спростити лінеаризувавши її в околі розглянутого стану і застосувати методи лінійного програмування.

До цього типу задач належать ті задачі математичного програмування, у яких цільова функція та обмеження лінійні.

Вона формулюється наступним чином. Знайти мінімум функціоналу

$$\Phi(x_1, x_2, \dots, x_n) = \sum_{j=1}^n c_j x_j \rightarrow \min \quad (1.1)$$

при обмеженнях

$$\sum_{j=1}^n a_{ij} x_j \geq b_i \quad (1.2)$$

і умовах

$$x_1 \geq 0, x_2 \geq 0, \dots, x_n \geq 0 \quad (1.3)$$

Тут в якості допустимих керувань виступають компоненти $x_1, x_2, \dots, x_n$ n -вимірному вектора, що задовольняє умовам (1.2) і (1.3).

Так як кожна з цих нерівностей являє півпростір, то область U , що відсікається цими гіперплощинами, являє собою опуклий многогранник. Нагадаємо, що многогранник називається опуклим, якщо відрізок, що з'єднує будь-які дві його внутрішні точки, цілком знаходиться всередині многогранника. Потрібно знайти мінімум лінійної функції (1.1) на цьому многограннику U .

Для ілюстрації геометричної моделі пошуку мінімуму функціоналу (1.1) врахуємо, що при кожному фіксованому значенні a рівняння

$$\Phi(x_1, x_2, \dots, x_n) = \sum_{j=1}^n c_j x_j = a \quad (1.4)$$

являє собою гіперплощину в n -вимірному просторі. Тоді задача оптимізації полягає в пошуку мінімального a , при якому задовольняються всі співвідношення (1.2) і (1.3). Це означає, що необхідно переміщати площину (1.4) паралельно самій собі так, щоб

- 1) значення a при цьому зменшувалися,
- 2) у многогранника U і площини (1.4) залишалася хоча б одна спільна точка (вершина), загальна гіперпряма (ребро) або гіперплощина (грань) многогранника U і площини (1.4).

Кінцеве значення a , при якому умова 2) буде виконуватися тільки для одного з перерахованих елементів многогранника U і буде оптимальним.

На практиці широко використовується симплексний метод розв'язування задач лінійного програмування – це процес спрямованого розв'язання системи рівнянь по крокам (рис. 1), який починається з деякого опорного розв'язку (вершини A опуклого многогранника) і в пошуках кращого розв'язку рухається вздовж ребра AB многогранника, яке виходить з вершини A , що поліпшує значення цільової функції.

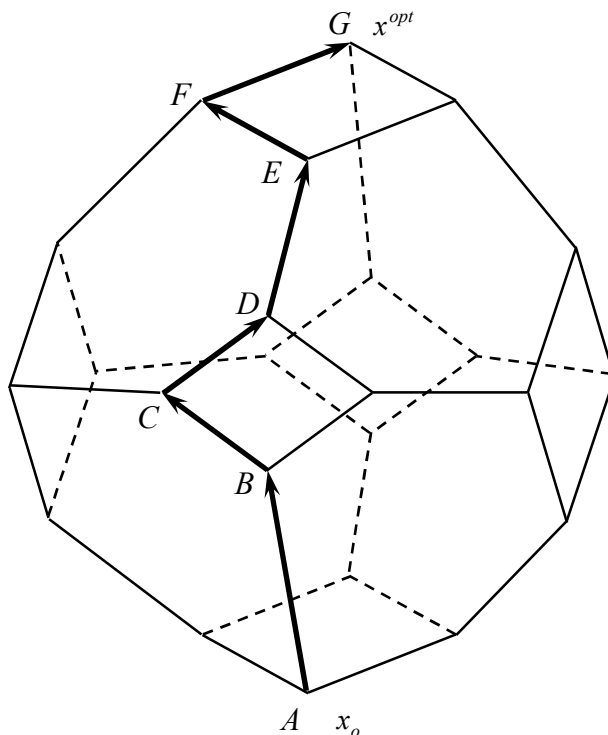


Рисунок 1 – Схема оптимізуючого переміщення вздовж ребер многогранника
Figure 1 – Scheme of optimizing movement along the edges of the polyhedron

Причому з системи (3), (4) вибираються нерівності, що дозволяють потім сформувати з них систему рівнянь, розв'язок якої визначає вершину з меншим значенням функції $\Phi(x_1, x_2, \dots, x_n)$. За допомогою такого алгоритму перехід з вершини A в вершину B , поліпшує стан системи, здійснюється лише за один крок.

Виконуючи такі аналогічні кроки оптимізуючих переходів уздовж ребер до сусідніх вершин по ламаній траєкторії $A-B-C-D-E-F-G$, можна прийти в вершину G , в якій не знайдеться ребра, що понижує функцію Φ . В цьому випадку, оскільки многогранник U є опуклим, вершина G буде точкою мінімуму (оптимуму) задачі (1) – (3). Важливо відзначити, що оптимізаційний пошук при цьому завершився за кінцеве число кроків. Цей метод може застосовуватися для оптимізації траєкторій свердловин найпростіших обрисів.

2. Оптимізація в задачах варіаційного числення.

У найпростіших випадках оптимізація траєкторії свердловини може бути виконана методами варіаційного числення.

Теорія оптимального керування – це розділ прикладної математики, в якому вивчаються способи формалізації та методи розв'язання задач про вибір найкращого способу здійснення динамічного процесу. Цей процес може бути описаний за допомогою диференціальних рівнянь, залежать від системи функцій або параметрів, що називаються керуваннями і підлягають визначенню. Шукані керування, а також реалізація самого процесу слід в загальному випадку вибирати з урахуванням обмежень, установлених постановкою задачі.

Задачі, що розглядаються в теорії оптимального керування, виникли з практичних потреб, насамперед, в області механіки космічного польоту і теорії автоматичного керування. Формалізація та розв'язання цих задач поставили нові питання в теорії диференціальних рівнянь і у варіаційному численні. Воно присвячено дослідженню методів відшукування екстремумів функціоналів, що залежать від вибору однієї або декількох функцій при різного роду обмеження (фазових, диференціальних, інтегральних тощо), але без урахування керуючих впливів.

Зазвичай задачі варіаційного числення описуються за наступною схемою. Потрібно мінімізувати функціонал

$$\Phi(x) = \int_{t_0}^{t_1} f(\dot{x}(t), x(t), t) dt \rightarrow \min, \quad (2.1)$$

де $x = [x_1, x_2, \dots, x_n]^*$, $t_0 \leq t \leq t_1$, крапкою позначено диференціювання за змінною t , f - m -мірна диференційовна функція, при додаткових обмеженнях типу рівностей

$$\psi(\dot{x}(t), x(t), t) = 0 \quad (2.2)$$

і деяких крайових умовах.

Тут ψ - m -мірний вектор-функція.

Задача мінімізації інтеграла (2.1) називається задачею Лагранжа. Крім неї розглядають також задачу Майєра

$$\Phi(x) = g(t_0, x(t_0), t_1, x(t_1)) \quad (2.3)$$

при відповідних обмеженнях.

Ці дві задачі включає задача Больца, для якої

$$\Phi(x) = \int_{t_0}^{t_1} f(\dot{x}(t), x(t), t) dt + g(t_0, x(t_0), t_1, x(t_1)), \quad (2.4)$$

з відповідними обмеженнями.

Особливістю задачі Больца є змішаний характер функціоналу, який являє собою суму інтегрального функціоналу і значень функцій $\dot{x}(t), x(t)$ на кінцях. З принципової точки зору задача Больца еквівалентна задачі Лагранжа і приводиться до неї за допомогою спеціальних перетворень.

Найбільш прості випадки в задачах варіаційного керування виникають, коли функціонал (2.1) є одновимірним, обмеження відсутні, а граничні умови фіксовані:

$$\Phi(x) = \int_{t_0}^{t_1} L(\dot{x}(t), x(t), t) dt \rightarrow \min, \quad x(t_0) = x_0, \quad x(t_1) = x_1 \quad (2.5)$$

З цією задачею зазвичай пов'язують початок класичного варіаційного числення. Його теоретичні основи були закладені Л. Ейлером (L. Euler) і Ж. Лагранжем (J. Lagrange). Ними були розкриті зв'язки варіаційного числення з механікою, фізикою і геометрією. На першому етапі розвитку теорії варіаційного числення зусиллями в основному Г. Лейбніца (G. Leibniz) і Я. і І.

Бернуллі (Jacob et Johann Bernoulli) отримали розв'язки багато конкретних задач (про брахістохрона, про геодезичну).

Мабуть, найбільш привабливою і ілюстративною задачею в теорії побудови оптимальних траєкторій є задача про геодезичну або задача про побудову найкоротших і прямих кривих на поверхнях. Важлива властивість цієї кривої полягає в тому, що вона є обов'язково найкоротшою для двох найближчих точок на цій кривій, але не обов'язково найкоротшою для двох її крайніх (початковою і кінцевою) точок.

Висновки.

В роботі запропонована методика оптимізації геометрії траєкторії нафтової або газової свердловини із застосуванням методів теорії оптимального керування. Розглянуто випадки формулювання задач Лагранжа, Майєра і Больца при різних (лінійних і нелінійних) обмеженнях призначення фазових змінних і керуючих функцій.

Розглянуто простий випадок, коли початковий обрис траєкторії близький до оптимального, тоді після лінеаризації вихідних рівнянь моделі задачі оптимізаційного пошуку може бути зведена до задачі лінійного програмування, і для її розв'язку використаний симплекс-метод.

У загальному випадку, коли цільова функція і обмеження є нелінійними, формулюється задача теорії оптимального керування. Для її розв'язання може бути використаний покроковий метод проекції градієнта цільової функції на лінеаризовані обмеження. За допомогою спеціальних прийомів для побудованих моделей можуть бути застосовані також методи варіаційного числення.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Avriel, Mordecai (2003). Nonlinear Programming: Analysis and Methods. Dover Publishing.
2. Bertsekas, Dimitri P. (2016). Nonlinear Programming (Third ed.). Cambridge, Massachussets.: Athena Scientific.
3. Betts, J.T. (2016). Practical Methods for Optimal Control Using Nonlinear Programming (2nd ed.). Philadelphia, Pennsylvania: SIAM Press.
4. David M. Himmelblau (1972). Applied Nonlinear Programming. The University of Texas, Austin, Texas. Mc Graw-Hill Book Company.
5. Gulyayev, V.I., Bazhenov, V.A., Koshkin, V.L. (1988) Optimal Control of Mechanical Systems Motion. UMK VO, Kyiv (in Russian).
6. Gulyayev, V., Glazunov, S., Glushakova, O., Vashchilina, E., Shevchuk, L., Shlyun, N., Andrusenko, E. (2019) Modelling Emergency Situations in the Drilling of Deep Boreholes. Cambridge Scholars Publishing.
7. Jan Brinkhuis and Vladimir Tikhomirov (2005) Optimization: Insights and Applications, Princeton University Press.
8. Luenberger, David G.; Ye, Yinyu (2008). Linear and Nonlinear Programming. International Series in Operations Research & Management Science. 116 (Third ed.) New York: Springer.
9. Mokhtar S.Bazaraa (2013). Nonlinear Programming: Theory and Algorithms. (3 ed). Wiley Publishing.
10. Richard E. Bellman. (2010) Dynamic Programming. Princeton Landmarks in Mathematics, Princeton.
11. Ross, I.M. (2009). A Primer on Pontryagin's Principle in Optimal Control. Collegiate Publisher.
12. Ruszczynski, Andrzej (2006). Nonlinear Optimization. Princeton, NJ: Princeton University Press.

REFERENCES

1. Avriel, Mordecai (2003). Nonlinear Programming: Analysis and Methods. Dover Publishing.
2. Bertsekas, Dimitri P. (2016). Nonlinear Programming (Third ed.). Cambridge, Massachussets.: Athena Scientific.
3. Betts, J.T. (2016). Practical Methods for Optimal Control Using Nonlinear Programming (2nd ed.). Philadelphia, Pennsylvania: SIAM Press.
4. David M. Himmelblau (1972). Applied Nonlinear Programming. The University of Texas, Austin, Texas. Mc Graw-Hill Book Company.
5. Gulyayev, V.I., Bazhenov, V.A., Koshkin, V.L. (1988) Optimal Control of Mechanical Systems Motion. UMK VO, Kyiv (in Russian).

6. Gulyayev, V., Glazunov, S., Glushakova, O., Vashchilina, E., Shevchuk, L., Shlyun, N., Andrusenko, E. (2019) *Modelling Emergency Situations in the Drilling of Deep Boreholes*. Cambridge Scholars Publishing.
7. Jan Brinkhuis and Vladimir Tikhomirov (2005) *Optimization: Insights and Applications*, Princeton University Press.
8. Luenberger, David G.; Ye, Yinyu (2008). *Linear and Nonlinear Programming*. International Series in Operations Research & Management Science. 116 (Third ed.) New York: Springer.
9. Mokhtar S.Bazaraa (2013). *Nonlinear Programming: Theory and Algorithms*. (3 ed). Wiley Publishing.
10. Richard E. Bellman. (2010) *Dynamic Programming*. Princeton Landmarks in Mathematics, Princeton.
11. Ross, I.M. (2009). *A Primer on Pontryagin's Principle in Optimal Control*. Collegiate Publisher.
12. Ruszczyński, Andrzej (2006). *Nonlinear Optimization*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

РЕФЕРАТ

Андрусенко О.М. Мінімізація вартості нафтових і газових свердловин методами лінійного та нелінійного програмування / О.М. Андрусенко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

Поставлено задачу про побудову оптимальних траєкторій нафтових і газових свердловин методами лінійного та нелінійного програмування, а також теорії оптимального керування.

Об'єкт дослідження – геометрія осової лінії глибоких похило-скерованих, горизонтальних і розгалужених траєкторій нафтових і газових свердловин.

Мета роботи полягає в побудові оптимальної траєкторії нафтової або газової свердловини, що забезпечує її мінімальну вартість, мінімальну довжину і мінімальні значення параметрів її будівництва.

Розроблено методику оптимізації геометрії траєкторії нафтової або газової свердловини із застосуванням методів теорії оптимального керування. Розглянуто випадки формулювання задач Лагранжа, Майєра і Больца при різних (лінійних і нелінійних) обмеженнях призначення фазових змінних і керуючих функцій.

Розглянуто простий випадок, коли початковий обрис траєкторії близький до оптимального, тоді після лінеаризації вихідних рівнянь моделі задача оптимізаційного пошуку може бути зведена до задачі лінійного програмування, і для її розв'язку використаний симплекс-метод.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: НАФТОВА І ГАЗОВА СВЕРДЛОВИНА, МІНІМАЛЬНА ВАРТІСТЬ, МІНІМАЛЬНА ДОВЖИНА, ТЕОРІЯ ОПТИМІЗАЦІЇ.

ABSTRACT

Andrusenko E.N. Minimization of the cost of oil and gas borehole by the methods of linear and nonlinear programming. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The task is posed of constructing optimal trajectories of oil and gas wells by linear and nonlinear programming methods, as well as the theory of optimal control.

The object of study is the geometry of the axial line of deep directional, horizontal and branching trajectories of oil and gas wells.

The purpose of the work is to build the optimal trajectory of an oil or gas well, ensuring its minimum cost, minimum length and minimum values of its construction parameters.

A technique was developed for optimizing the geometry of the trajectory of an oil or gas well using the methods of optimal control theory. Cases of the formulation of the Lagrange, Mayer, and Boltz problems are considered under various (linear and nonlinear) constraints on the values of phase variables and control functions.

The simplest case is considered when the initial outline of the trajectory is close to optimal, then after linearizing the initial equations of the model, the optimization search problem can be reduced to a linear programming problem, and the simplex method is used to solve it.

KEYWORDS: OIL AND GAS WELL, MINIMUM COST, MINIMUM LENGTH, THE OPTIMIZATION THEORY.

РЕФЕРАТ

Андрусенко Е.Н. Минимизация стоимости нефтяных и газовых скважин методами линейного и нелинейного программирования / Е.Н. Андрусенко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

Поставлена задача о построении оптимальных траекторий нефтяных и газовых скважин методами линейного и нелинейного программирования, а также теории оптимального управления.

Объект исследования – геометрия осевой линии глубоких наклонно-направленных, горизонтальных и разветвляющихся траекторий нефтяных и газовых скважин.

Цель работы заключается в построении оптимальной траектории нефтяной или газовой скважины, обеспечивающей её минимальную длину, минимальную стоимость и минимальные значения параметров её строительства.

Разработана методика оптимизации геометрии траектории нефтяной или газовой скважины с применением методов теории оптимального управления. Рассмотрены случаи формулировки задач Лагранжа, Майера и Больца при различных (линейных и нелинейных) ограничениях назначения фазовых переменных и управляющих функций.

Рассмотрен простейший случай, когда начальное очертание траектории близко к оптимальному, тогда после линеаризации исходных уравнений модели задача оптимизационного поиска может быть сведена к задаче линейного программирования, и для её решения использован симплекс-метод.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: НЕФТЯНАЯ И ГАЗОВАЯ СКВАЖИНА, МИНИМАЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ, МИНИМАЛЬНАЯ ДЛИНА, ТЕОРИЯ ОПТИМИЗАЦИИ.

АВТОР:

Андрусенко Елена Миколаївна, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри вищої математики, e-mail: a.andrusenko@gmail.com, тел. +380672981387, Україна, 01010, м. Київ, вул. Бойчука 42, к. 511, orcid.org/0000-0001-9986-5888.

AUTHOR:

Andrusenko Elena Nikolaevna, Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of high mathematics, e-mail: a.andrusenko@gmail.com, tel. +380672981387, Ukraine, 01010, Kiev, Boichuka str. 42, of. 511, orcid.org/0000-0001-9986-5888.

АВТОР:

Андрусенко Елена Николаевна, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры высшей математики, e-mail: a.andrusenko@gmail.com, тел. +380672981387, Украина, 01010, г. Киев, ул. Бойчука 42, к. 511, orcid.org/0000-0001-9986-5888.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гайдайчук В.В., доктор технічних наук, професор, Київський національний університет будівництва і архітектури, завідувач кафедри теоретичної механіки, Київ, Україна.

Мозговий В.В., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри дорожньо-будівельних матеріалів і хімії, Київ, Україна.

REVIEWER:

Gaidaichuk V.V., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, Kyiv National University of Structures and Architecture, Head of Department of Theoretical Mechanics, Kyiv, Ukraine.

Mozgovyi, Ph.D., Ph.D., Doctor of Technical Sciences (Dr), professor, National Transport University, Head of Department of Road Construction Materials and Chemistry, Kyiv, Ukraine.

РОЗВИТОК ЦИФРОВИХ ПЛАТФОРМ ТА ПРІОРИТЕТИ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ

Базиліук А.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, av_ton_@ukr.net, orcid.org/0000-0002-4145-5613

THE DEVELOPMENT OF DIGITAL PLATFORMS AND PRIORITIES OF THE ECONOMIC POLICY

Bazyliuk A., National Transport University. Kyiv. Ukraine. av_ton_@ukr.net, orcid.org/0000-0002-4145-5613

РАЗВИТИЕ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ И ПРИОРИТЕТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Базиліук А.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, av_ton_@ukr.net, orcid.org/0000-0002-4145-5613

Постановка проблеми. Цифрові платформи, виступають відносно новим, але найбільш прогресуючим способом організації економічної діяльності, як для приватного бізнесу, так й урядових структур. Їх функціонування суттєво підвищує інноваційність та продуктивність економіки, що обумовлено низкою економічних ефектів. Базуючись на силі Інтернет, та використовуючи цифрові можливості, платформи забезпечують ефективну взаємодію різних ринкових сил, що створює нові переваги і цінності для суспільного виробництва товарів і послуг, а також розподілу суспільних благ.

При цьому, діяльність цифрових платформ, радикально змінює ландшафт та архітектуру сучасної економіки. Внаслідок цього може спотворюватись конкурентне середовище, зростати ризики для бізнесу та держави (насамперед через асиметрію інформації або дезінформацію, можливі маніпуляції через алгоритмічну непрозорість), а також посилюватись всі види (майнової, соціальної, фінансової, технологічної) нерівності. Крім цього постають питання відповідальності платформ за поведінку користувачів, захист споживачів, конкуренцію, а також – працю та зайнятість.

Врегулювання нової ринкової ситуації, що обумовлена діяльністю платформ та розвитком економіки платформ, потребує від держави зваженої політики, орієнтованої на максимальне сприяння та використання прогресивних моделей організації економічної діяльності, але, водночас – застосування заходів з гармонізації соціальних та економічних відносин. Це потребує вжиття заходів у сферах: антимонопольної політики, регуляторних заходів, податкової та соціальної політики, а також низки заходів організаційно-економічного характеру скерованих на розбудову конкурентоспроможної економіки в умовах цифрових трансформацій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження феномену платформ та платформової економіки виконується багатьма науковцями та експертами, серед яких потрібно зокрема відзначити М. Кенні, Дж. Цисман [1], С.Чударі, С. Хоттенхуйс, Ф. Блом, Р. Бокхут, Д. Кніббе, Д. Лемстр, Р. Мізен, С. Стюарт, П. Цижлем [2], В Дорн [3], а також експертами міжнародних організацій, зокрема Організацією економічного співробітництва та розвитку [4].

Виокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. Сучасна економічна політика України засновується здебільшого на принципах регулювання економікою, які не враховують поширення нового типу економічних відносин, пов'язаного із розвитком цифрових платформ. Водночас істотні регуляторні, конкурентні, соціальні та інші види деформацій, які можуть бути утворені через ігнорування негативних наслідків діяльності нових форм реалізації економічних відносин (за їх незворотного поширення в умовах цифрових трансформацій), потребують нових підходів до формування соціально-економічної політики.

Мета статті. Визначення ключових напрямків та пріоритетів ревізії економічної політики України в умовах цифрових трансформацій.

Виклад основного матеріалу. З поглибленням цифрових трансформацій однією з найбільш динамічних форм організації фінансово-економічних відносин стали цифрові платформи. Вони з експоненціальною швидкістю розширюють свою присутність як в приватному, так і державному секторах, наскрізне охоплюючи секторальне, галузеве, національне та міжнародне середовище.

Прискорений розвиток (цифрових) платформ сприяв виокремленню нової форми економічної взаємодії, яка дістала багато назв: економіка платформ, креативна економіка, економіка спільного заробітку, гігономіка та ін.

Засновані на цифрових технологіях та силі Інтернету, цифрові платформи, за висновками багатьох експертів, можуть створити найбільш потужний в історичному масштабі вплив, та навіть розпочати нову хвилю глобалізації. Опановуючи дедалі більше нових видів економічної діяльності та міжсекторальної взаємодії, платформи на сучасному етапі дістали найбільшого розповсюдження у сферах транспортних послуг, доставки та логістики, оренди житла та нерухомості, фінансів, побутових послуг, розваг, засобів масової інформації, фінансових послуг для малого і середнього бізнесу, економіки додатків. Водночас на думку аналітиків Alibaba та Accenture, майбутнє платформ тільки починається і має всі можливості стати домінуючою формою організації економічних відносин.

За даними McKinsey на початок 2020 року [5], сім з дванадцяти найбільших компаній світу з найвищою ринковою капіталізацією є платформи, або використовують платформову бізнес-модель розвитку – це засновані у США Apple, Amazon, Microsoft, Google, Facebook та в Китаї Alibaba, Tencent. Статистичний облік у багатьох країнах світу поки що не надає твердих даних стосовно розмірів та динаміки розвитку платформ, водночас за оцінками експертів McKinsey протягом наступних п'яти років платформи зосередять біля 30 % глобальної економічної діяльності вартістю біля 60 трлн дол США. А за оцінками KPMG, тільки у 2016 р. топ-242 компаній-платформ мають ринкову вартість у 7,2 трлн дол США, що перевищує у понад сім разів загальну вартість компаній у фондовому лістингу Нідерландів (AEX) [6].

При цьому платформи та стратегії, побудовані на платформових бізнес-моделях, дедалі частіше залучаються «традиційними» корпораціями для отримання конкурентних переваг. Ці процеси фундаментально змінюють економічні відносини, що актуалізує завдання поглибленого вивчення цих явищ та переосмислення економічної політики.

Плюралізм думок стосовно термінологічного визначення цифрових платформ зумовлений відносною новизною явища. Відповідно до цілей досліджень, організації та аналітичні центри вживають власні дефініції. Так, експерти McKinsey під платформами розуміють бізнес-моделі, які дозволяють розміщати на них *цифрові продукти* (наприклад Facebook з розміщеним на ньому рекламним та медіа контентом), а також *цифрові екосистеми*, які забезпечують цифровий простір для оперативного задоволення потреб користувачів у режимі реального часу.

За спільними ознаками до цифрових платформ можуть відноситись: цифрові середовища, засновані на програмному забезпеченні, з відкритою інфраструктурою; посередники, які з'єднують людей, організації та ресурси; диригенти екосистем, які забезпечують міжсекторну безперешкодну взаємодію; майданчики, які знижують граничні витрати, а також створюють мережеві ефекти, а також фундатори комбінаторних інновацій [7]. За визначенням ОЕСР [8] інтернет-платформа є цифровим сервісом, який полегшує взаємодію між двома або більше різними, але взаємозалежними групами користувачів (фірмами або фізичними особами), які взаємодіють через відповідний сервіс через Інтернет.

Водночас попри різність у підходах щодо визначення цифрових платформ, їх діяльність для суб'єктів господарювання забезпечує прояв низки спільних економічних ефектів, серед яких потрібно відзначити: *мережевий ефект*, що полягає у зростанні цінності самої платформи, а також її цінності для кожного користувача з розширенням мережи, тобто кількості приєднаних до неї користувачів; *перехресне субсидування*, що полягає у можливості здешевлення надання платформою послуг за рахунок маневрування цінами серед різних груп користувачів; *ефект масштабу без масовості*, коли економія досягається не за рахунок збільшення випуску продукції, а внаслідок розширення можливостей від використання платформ; *проривні інновації*, що пов'язані з використанням якісно нових технологій, які фундаментально змінюють дію традиційних форм виробництва чи надання послуг; *перемикання витрат (switching costs)*, що дозволяє компаніям за рахунок приєднання до платформи переходити на інші, в тому числі і глобальні, ринки не витрачаючи на це власні додаткові ресурси, а також – швидко захоплювати весь або домінуючу частку ринку.

Також розвиток цифрових платформ призводить до прискорення розвитку цифрової аналітики (data science) – збору та використання набору (ідентифікаційних та поведінкових) даних користувачів та транзакцій. Це у свою чергу призвело до появи нової цінності платформ, пов'язаної із даними та можливостями монетизації цієї інформації, і відповідно – монетизації нагромадженої інформації.

Водночас, якщо традиційні бізнес-моделі створюють додану вартість, виготовляючи товари та послуги, платформи створюють додану вартість через надання можливостей взаємодії (комунікації)

між користувачами. Платформи безпосередньо не створюють контент, а також товари та послуги, які представлені на них. Вони володіють не засобами виробництва товарів та послуг, а засобами зв'язку та комунікаціями (сервісами, додатками, цифровою інфраструктурою, програмним забезпеченням тощо). Також, платформи по різному отримують платежі від користувачів: на основі встановлених цін на власні послуги, або за рахунок реклами (це дозволяє використання платформи для інших користувачів здійснювати на безкоштовній основі). Спільною характеристикою у платформах є цінність, яка підвищується за мірою розширення клієнтів платформ (чим більша платформа, тим ціннішою вона є).

Дослідження цифрових платформ показало, що поряд з наявними ефектами при їх функціонуванні спостерігаються і негативні наслідки для користувачів, соціальної сфери, ринку зайнятості. Формування негативних наслідків відбувається через:

- *незахищеність користувачів*, що обумовлено алгоритмічною непрозорістю діяльності платформ, можливістю поширення дезінформації, інформаційною асиметрією, коли вузьке коло осіб володіє більшою ринковою інформацією, будь-якими видами дискримінації, тощо;

- *порушення конкуренції*, коли відбувається швидке захоплення домінуючої частки на ринку через агресивну конкурентну політику і нагромадження монопольного потенціалу платформ та окремих їх користувачів внаслідок отримання швидких переваг «мережевого» ефекту, і відповідно недобросовісної конкуренцією та недружніми поглинаннями та ін.;

- *соціальну незахищеність робітників платформ та стан на ринку праці* й інших категорій робочої сили поза платформами через дискримінацію в оплаті та відсутність соціального захисту працівників, які працюють на платформі або із залученням платформи при одночасному збільшенні фінансового навантаження на працівників та роботодавців з традиційною зайнятістю, що обумовлює їх меншу конкурентоспроможність.

Спільним підґрунтям до появи негативних наслідків слугують кардинальні відмінності між середовищем, у якому працюють платформи, та середовищем, яке регламентується усталеними «традиційними» нормами. При цьому ці відмінності охоплюють різні сфери реалізації економічної діяльності: від найму робочої сили до оподаткування. «Традиційне» законодавство, як правило містить більш жорсткі вимоги до підприємців стосовно робітників щодо забезпечення їх соціальних гарантій та норм використання робочого часу. Натомість працівники платформ можуть працювати на умовах фрілансерів з віддаленим доступом, отримувати вищі зарплати. Організація електронної взаємодії та використання платформових бізнес-моделей дозволяє оминати деякі діючі норми, або взагалі уникати оподаткування, оскільки «традиційне» законодавство застаріле, не адаптоване до нових змін, і не містить податкових вимог до певних операцій. Крім цього віддалений доступ та відсутність юридичних та фізичних осіб на територіальній юрисдикції окремих країн дозволяє розмивати податкову базу та виводити прибутки.

Висновки. В Україні, як держави, яка прагне залучатись до міжнародних глобальних ланцюгів створення доданої вартості на стратегічних умовах, важливо адекватно реагувати на швидкі зміни середовища, пов'язані із цифровими трансформаціями. Стрімкий розвиток національних платформ (Rozetka, Нова Пошта, Privat24, Meest Express, Justin та ін.) демонструє розвиток України у тренді та контексті світових цифрових трансформацій. За різними оцінками протягом 2013–2017 рр. Україна посіла перше місце в Європі та четверте місце у світі з зайнятості на цифрових платформах, що вимірюється за сумою фінансових потоків та кількістю завдань, виконаних на таких платформах [8]. У 2018 р. Розпорядженням КМУ було ухвалено Концепцію розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки та затверджено план заходів щодо її реалізації [9]. Забезпечуючи прогресивний розвиток нових типів економічних відносин важливо передбачити:

- переосмислення законодавчої бази а також регуляторних норм у сферах оподаткування, антимонопольного законодавства і принципів забезпечення добросовісної конкуренції, а також захисту прав користувачів в умовах цифрових трансформацій та розвитку платформ;

- законодавчу протидію алгоритмічній непрозорості, дискримінації та дезінформації. Для цього доцільно сформувати законодавчу базу для врегулювання правовідносин у трикутнику держава-платформи-користувачі. Корисним прикладом для цього є ухвалений 20.06.2019 р. Регламент №2019/1150 щодо забезпечення доброчесності та прозорості між бізнес користувачами онлайн посередницькими послугами [10] і який вступить в дію 12 липня 2020 р.

- забезпечення платформового нейтралітету, що унеможливує будь-які види дискримінації, надання переваг на платформі власним постачальникам товарів та послуг, насамперед, використовуючи власні алгоритми ранжування.

–ревізію трудового законодавства та забезпечення соціального захисту громадян України незалежно від форми зайнятості, не допускаючи порушення їх прав в оплаті праці, недопущення податкової дискримінації тощо.

Для держави важливо формуючи сприятливе середовище для їх розвитку, забезпечувати рівні умови розвитку для всіх суб'єктів економічних відносин. Не менш важливим завданням для держави є орієнтація та створення умов для максимізації суспільної цінності для учасників платформ, а не максимізацію прибутку.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Kenney Martin, and John Zysman. «The Rise of the Platform Economy» Issues in Science and Technology 32, no. 3 (Spring 2016).
2. Choudary, S. (2018). The architecture of digital labour platforms: Policy recommendations on platform design for worker well-being. Geneva: International Labour Office. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---cabinet/documents/publication/wcms_630603.pdf
3. Van Doorn, N. 2017. «Platform labor: On the gendered and racialized exploitation of low income service work in the ‘on-demand’ economy», in Information, Communication & Society, Vol. 20, No. 6. Available at: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/1369118X.2017.1294194>
4. OECD (2019), Going Digital: Shaping Policies, Improving Lives, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264312012-en>.
5. A quick briefing in five – or a fifty-minute deeper dive. McKinsey Quarterly [Електронний ресурс] – Режим доступа : <https://www.mckinsey.com/business-functions/mckinsey-digital/our-insights/five-fifty-platform-plays>
6. Rob Fijneman, Karina Kuperus, Jochem Pasman. Unlocking the value of the platform economy. November 2018 <https://dutchitchannel.nl/612528/dutch-transformation-platform-economy-paper-kpmg.pdf>
7. Jacques Bughin, Tanguy Catlin, Miklós Dietz. The right digital-platform strategy. McKinsey 2019 [Електронний ресурс] – Режим доступа : <https://www.mckinsey.com/business-functions/mckinsey-digital/our-insights/the-right-digital-platform-strategy>
8. OECD (2019), «A measurement roadmap for the future», in Measuring the Digital Transformation: A Roadmap for the Future, OECD Publishing, Paris [Електронний ресурс] – Режим доступа : www.oecd.org/going-digital/measurement-roadmap.pdf
8. Алексинська М., Бахракова А., Харченко Н. Зайнятість через цифрові платформи в Україні: проблеми та стратегічні перспективи // М. Алексинська, А. Бахракова, Н. Харченко. Міжнародна організація праці, 2018 р. [Електронний ресурс] – Режим доступа : https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_635371.pdf
9. Розпорядження КМУ № 67-р від 17 січня 2018 р. «Про схвалення Концепції розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки та затвердження плану заходів щодо її реалізації» [Електронний ресурс] – Режим доступа : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/67-2018-%D1%80>
10. REGULATION (EU) OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on promoting fairness and transparency for business users of online intermediation services (Text with EEA relevance) 2019/1150 of 20 June 2019 [Електронний ресурс] – Режим доступа : <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1150/oj>

REFERENCES

1. Kenney Martin, and John Zysman. «The Rise of the Platform Economy» Issues in Science and Technology 32, no. 3 (Spring 2016).
2. Choudary, S. (2018). The architecture of digital labor platforms: Policy recommendations on platform design for the well-being worker. Geneva: International Labor Office. Retrived at:https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---cabinet/documents/publication/wcms_630603.pdf
3. Van Doorn, N. 2017. «Platform labor: The gendered and racialized exploitation of low-income service work in the ‘on-demand’ economy», in Information, Communication & Society, Vol. 20, No. 3 6. Retrived at: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/1369118X.2017.1294194>
4. OECD (2019), Going Digital: Shaping Policies, Improving Lives, OECD Publishing, Paris, Retrived at: <https://doi.org/10.1787/9789264312012-en>.

5. A quick briefing in five - or a fifty-minute deeper dive. McKinsey Quarterly. Retrived at: <https://www.mckinsey.com/business-functions/mckinsey-digital/our-insights/five-fifty-platform-plays>
6. Rob Fijneman, Karina Kuperus, Jochem Pasman. Unlocking the value of the platform economy. November 2018 <https://dutchitchannel.nl/612528/dutch-transformation-platform-economy-paper-kpmg.pdf>
7. Jacques Bughin, Tanguy Catlin, Miklós Dietz. The right digital platform strategy. McKinsey 2019 Retrived at: <https://www.mckinsey.com/business-functions/mckinsey-digital/our-insights/the-right-digital-platform-strategy>
8. OECD (2019), "A measurement roadmap for the future", in Measuring the Digital Transformation: A Roadmap for the Future, OECD Publishing, Paris. Retrived at: www.oecd.org/going-digital/measurement-roadmap.pdf
8. Aleksinskaya M., Bastrakova A., Kharchenko N. Employment through digital platforms in Ukraine: problems and strategic perspectives // M. Aleksinskaya, A. Bastrakova, N. Kharchenko. International Labor Organization, 2018. Retrived at: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_635371.pdf [in Ukrainian]
9. KMU Order No. 67-r of January 17, 2018 «On Approval of the Concept of Development of the Digital Economy and Society of Ukraine for 2018-2020 and Approval of the Action Plan for its Implementation» Retrived at: <https://law.rada.gov.ua/laws/show/67-2018-%D1%80> [in Ukrainian]
10. REGULATION (EU) OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL on promoting fairness and transparency for business users of online intermediation services (Text with EEA relevance) 2019/1150 of 20 June 2019 Retrived at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1150/oj>

РЕФЕРАТ

Базиліук А.В. Розвиток цифрових платформ та пріоритети національної економічної політики / А.В. Базиліук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті досліджуються діяльність цифрових платформ в умовах сучасного періоду цифрових трансформацій. Поширення платформового типу організації економічних відносин є об'єктивним процесом, пов'язаним із цифровими та технологічними трансформаціями у сучасному світі. Ця форма забезпечує кращі конкурентні переваги для учасників платформи внаслідок отримання насамперед «мережевого» ефекту, за якого цінність платформи збільшується при збільшенні її кількісних показників. Визначено, що платформи генерують як позитивні ефекти, так і збільшують низку ризиків, пов'язаних із антиконкурентною поведінкою через появу нових сил з потужною ринковою владою. Крім цього платформи можуть сприяти ерозії податкової бази, збільшенням всіх видів дискримінації та нерівності.

В Україні, як економіці відкритого типу, поширення нових форм організації економічних відносин, формує істотний потенціал підвищення продуктивності внаслідок широких можливостей зниження транзакційних витрат для суб'єктів економічних відносин та збільшення їх конкурентоспроможності як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку. В статті пропонується підтримати реорганізацію соціально-економічних відносин, пов'язаних із поширенням платформ на основі змін в антимонопольному, трудовому та податковому законодавстві.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЦИФРОВІ ПЛАТФОРМИ, ЦИФРОВІ ТРАНСФОРМАЦІЇ, ЕФЕКТИ ТА НАСЛІДКИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПЛАТФОРМ.

ABSTRACT

Bazyliuk A. The Development of Digital Platforms and Priorities of the Economic Policy. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article explores the activities of digital platforms in the modern era of digital transformation. The proliferation of the platform type of economic relations is an objective process related to the digital and technological transformations in the modern world. This form provides the best competitive advantage for the platform customers as a result of receiving a "network" effect, which increases the value of the platform as its quantitative indicators increase. Platforms have been identified to generate both positive effects and increased risks associated with anticompetitive behavior due to the emergence of new forces with powerful market power. In addition, platforms can contribute to erosion of the tax base, increasing all kinds of discrimination and inequality.

In Ukraine, as an open economy, the proliferation of new forms of economic relations organization creates a significant potential for productivity gains due to the wide potential for reducing transaction costs

for economic relations entities and increasing their competitiveness both domestically and internationally. The article proposes to support the reorganization of socio-economic relations related to the proliferation of platforms on the basis of changes in antitrust, labor and tax law.

KEYWORDS: DIGITAL PLATFORM, DIGITAL TRANSFORMATION, EFFECTS AND CONSEQUENCES OF PLATFORM FUNCTIONING.

РЕФЕРАТ

Базилюк А.В. Развитие цифровых платформ и приоритеты национальной экономической политики / А.В. Базилюк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье исследуются деятельность цифровых платформ в условиях современного периода цифровых преобразований. Распространение платформенного типа организации экономических отношений является объективным процессом, связанным с цифровыми и технологическими трансформациями в современном мире. Эта форма обеспечивает лучшие конкурентные преимущества для участников платформы в результате «сетевого» эффекта, при котором ценность платформы возрастает вследствие ее количественных показателей. Определено, что платформы генерируют как положительные эффекты, так и увеличивают ряд рисков, связанных с антиконкурентным поведением новых сил с мощной рыночной властью. Кроме этого платформы могут способствовать эрозии налоговой базы, увеличению всех видов дискриминации и неравенства.

В Украине, как экономике открытого типа, распространение новых форм организации экономических отношений, формирует существенный потенциал повышения производительности вследствие широких возможностей снижения транзакционных издержек для субъектов экономических отношений и увеличения их конкурентоспособности как на внутреннем, так и на международном рынке. В статье предлагается поддержать реорганизацию социально-экономических отношений, связанных с распространением платформ на основе изменений в антимонопольном, трудовом и налоговом законодательстве.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЦИФРОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ, ЦИФРОВЫЕ ТРАНСФОРМАЦИИ, ЭФФЕКТЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПЛАТФОРМЫ

АВТОР:

Базилюк Антоніна Василівна. Національний транспортний університет, завідувач кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: av_ton_@ukr.net, тел. +380934593602, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 422, <https://orcid.org/0000-0002-4145-5613>

AUTHOR:

Bazyliuk Antonina Vasylivna. National Transport University, head of the department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: av_ton_@ukr.net, тел. +380934593602, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenka str. 1, office 422, <https://orcid.org/0000-0002-4145-5613>

АВТОР:

Базилюк Антонина Васильевна. Национальный транспортный университет, заведующая кафедрой финансов, учета и аудита, e-mail: av_ton_@ukr.net, тел. +380934593602, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 422, <https://orcid.org/0000-0002-4145-5613>

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Юрків Н.Я., доктор економічних наук, професор, радник директора, Національний інститут стратегічних досліджень, Київ, Україна.

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

REVIEWERS:

Yurkiv N.Ya., Economics (Dr.), professor, Advisor to the Director, National Institute for Strategic Studies, Kyiv, Ukraine.

Hechan A., Economics (Dr.), professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

**МЕХАНІЗМ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОРТФЕЛЬНО-ОРІЄНТОВАНОГО
УПРАВЛІННЯ ЗБАЛАНСОВАНИМ РОЗВИТКОМ
ОРГАНІЗАЦІЙ ПЕРЕВІЗНИКІВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

Білоног О.Є., Національний транспортний університет, Київ, Україна, bilonog.oksana@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2471-5388

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

Срібна Н.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, natasribna28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7543-2997

Параніч П.Г., Національний транспортний університет, Київ, Україна, pparanich@ukr.net, orcid.org/0000-0002-1029-3535

**THE IMPLEMENTATION MECHANISM FOR PORTFOLIO MANAGEMENT OF THE
BALANCED DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT COMPANIES**

Bilonog O.Ye., National Transport University, Kyiv, Ukraine, bilonog.oksana@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2471-5388

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

Sribna N.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, natasribna28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7543-2997

Paranich P.H., National Transport University, Kyiv, Ukraine, pparanich@ukr.net, orcid.org/0000-0002-1029-3535

**МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ПОРТФЕЛЬНО-ОРИЕНТИРОВАННОГО УПРАВЛЕНИЯ
СБАЛАНСИРОВАННЫМ РАЗВИТИЕМ ОРГАНИЗАЦИЙ ПЕРЕВОЗЧИКОВ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Билоног О.Е., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, bilonog.oksana@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2471-5388

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

Срибна Н.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, natasribna28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7543-2997

Паранич П.Г., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, pparanich@ukr.net, orcid.org/0000-0002-1029-3535

Постановка проблеми. Об'єднання проектів і програм в портфелі дозволяє отримати нову якість управління ними, збільшити загальний ефект від їх реалізації, а самі портфелі на сьогодні поступово перетворюються на один із найбільш дієвих механізмів реалізації стратегій організаціями, незалежно від структурної конфігурації останніх.

Організації, які здійснюють доставку вантажів автомобільним транспортом із використанням термінальної технології (ДВАТТ), виходячи із характеру пропонованої ними послуги і використовуваної технології її виробництва (надання), можна розглядати як такі, що складаються із мережі географічно розподілених однорідних структурних одиниць. Клієнти і/або кінцеві споживачі таких організацій мають бути певні в тому, що на них очікують тотожні продукти (послуги), вартість і ставлення в будь-якій організаційній одиниці, із якою вони взаємодіють. За приклади таких організаційних одиниць, які працюють в рамках єдиної корпоративної структури, можуть розглядатися мережеві структури закладів швидкого харчування та роздрібної торгівлі, ресторанів, готелів, станцій заправки автомобілів тощо.

Водночас, слід вказати на значущу відмінність організацій ДВАТТ відносно наведених прикладів, яка полягає в існуванні взаємозв'язку між окремими структурними одиницями не лише через сумісно використовувані маркетингові системи і/або системи постачань, а й в рамках умов використання обраної термінальної технології доставки дрібних відправлень вантажів автомобільним транспортом. За даних обставин для організацій ДВАТТ особливої актуальності набуває проблема

забезпечення, розглядуваного за різними аспектами, збалансованого розвитку виробничих процесів і систем. За останні для таких організацій виступають процеси і системи доставки вантажів автомобільним транспортом із використанням термінальної технології. Можна зробити припущення, що ефективно вирішення даної проблеми пов'язується із реалізацією портфельно-орієнтованого управління проектами і програмами розвитку процесів і систем доставки вантажів в організаціях ДВАТТ.

За даних умов актуальним науковим завданням, яке потребує подальших розвідок, є розроблення науково-методичних основ портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком організацій ДВАТТ.

Огляд робіт. Умови стратегічно-орієнтованого управління організаціями ДВАТТ – як сукупністю однорідних територіальних організаційних структурних одиниць (ТОСО) – виходять із необхідності забезпечення збалансованості функціонування і розвитку останніх. Дану збалансованість, відповідно до розробленої авторами даної статті системної моделі стратегічного управління збалансованим розвитком організації ДВАТТ, пропонується оцінювати за наступною системою аспектів [1]: територіальним, який відповідає рівню управління територіальними організаційними структурними одиницями; процесним, виокремлюваним в складі територіального за процесами, який відповідає рівню управління територіально-процесними структурними одиницями; діяльним, який виокремлюється в складі процесного за діяльностями (видами діяльностей), що, за цитованою моделлю, узгоджується зі сферами (напрямами), які слідує концепції збалансованої системи показників (ЗСП) [2], і який відповідає рівню управління територіально-процесно-діяльними структурними одиницями.

В роботах [3, 7] розроблена структурна модель формування інтегрального показника для багатокритеріального оцінювання роботи ТОСО організацій ДВАТТ, рис 1. Разом із тим, при прийнятті управлінських рішень на основі даного інтегрального показника, зокрема інтерпретації отриманих значень часткових (вихідних) показників, які знаходяться на найнижчому рівні відповідної ієрархічної структурної будови даного показника [3], до уваги, без додаткових уточнень щодо використовуваних оцінок, шкал тощо, не може бути взята варіабельність процесів (підпроцесів), які ці часткові показники характеризують. Водночас, відповідно до ідеї концепції Демінга-Шухарта [4,5] – результати будь-якого процесу характеризуються варіабельністю, тобто мають місце випадкові коливання. Таким чином, запропонований в роботах [6,7], інтегральний показник для багатокритеріального оцінювання роботи ТОСО організацій ДВАТТ отримав подальший розвиток в роботі [6], зокрема в частині можливості врахування умов варіабельності процесів (підпроцесів), які мають характеризувати обрані для використання часткові (вихідні) показники, і на основі яких (часткових показників), в свою чергу, із наданням їм відповідної ваги, і обчислюється вищезгадуваний інтегральний показник, рис.1

Виходячи з вищевикладеного, наукова прогалина ідентифікується в частині розроблення, на основі концепції портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком виробничих процесів і систем, як процесів і систем доставки вантажів, в організаціях ДВАТТ, механізму реалізації портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком організацій ДВАТТ. Вищезгадувана системна модель стратегічно-орієнтованого управління збалансованим розвитком організацій ДВАТТ [1] і модель інтегрального показника оцінювання виробничої збалансованості і формування збалансованого виробничого портфеля організацій ДВАТТ [3, 6, 7] складають дану концепцію.

Постановка завдання. Метою даної роботи є розроблення механізму реалізації портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком транспортних процесів і систем в організаціях ДВАТТ.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розглядаючи сумісно процеси і функціональні структури, які мають забезпечувати реалізацію даних процесів, в тому числі різних організацій, які складають організаційні мережі, не можна уникнути питання про умови взаємодії функціонального і процесного підходів в організаційному управлінні. На сьогодні, більшість організацій, які надають логістичні, в тому числі розглядувані в складі останніх транспортні, послуги, вибудовує свої організаційні структури на основі функціонального (адміністративно-ієрархічного) підходу. Це означає, що організаційна структура складається із підрозділів, ієрархічно підпорядкованих за функціональною ознакою. Така організаційна структура, як зазначається в науковій літературі, має багато недоліків, і, як вважає сучасна методологія управління, саме на подолання цих недоліків спрямовується процесний підхід. Сутність останнього, як відомо, полягає в тому, що в організації виокремлюється ряд бізнес-процесів, кожний із яких охоплює кілька структурних підрозділів (іноді навіть всі, особливо, коли мова йде про профільну діяльність) і метою якого є отримання деякого значущого для організації результату.

Інтегральний показник оцінювання
роботи ТОСО підприємства
ДВАТТ

Групові показники оцінювання
роботи ТОСО за n -м процесом,
 $n = \overline{1, N}$

Групові показники оцінювання
роботи ТОСО за i -м видом
діяльності, $i = \overline{1, I}$, n -го процесу,
 $n = \overline{1, N}$

Часткові показники оцінювання
роботи ТОСО за j -ю складовою,
 $j = \overline{1, J}$, за i -м видом
діяльності, $i = \overline{1, I}$, за n -м
процесом, $n = \overline{1, N}$

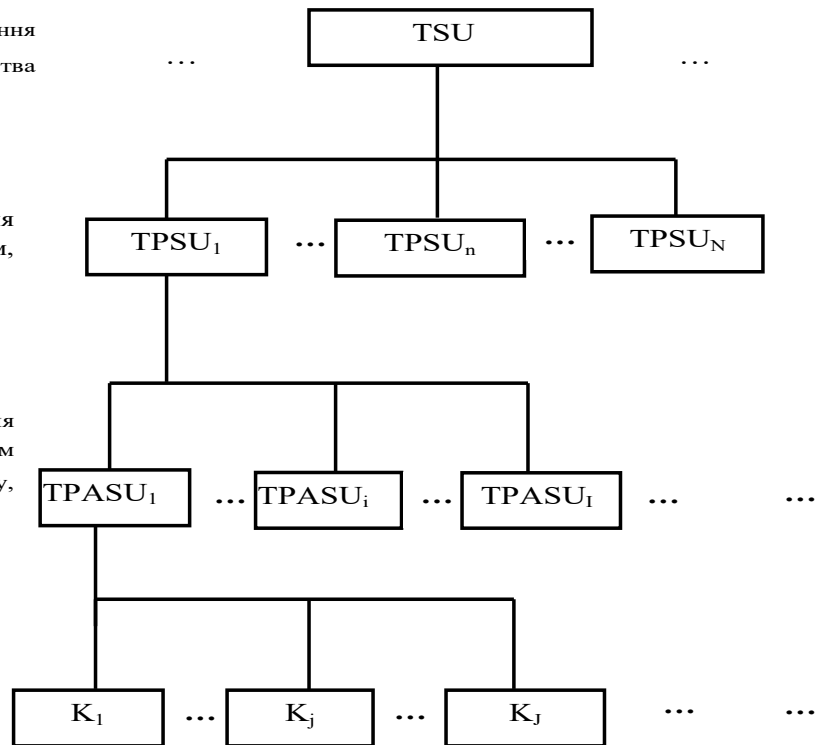


Рисунок 1 – Структура інтегрального показника для багатокритеріального оцінювання роботи ТОСО організацій ДВАТТ

Figure 1 – The structure of integral indicator for TOSU' multi criteria performance evaluation of organizations DGRTT

Кожна компанія має бізнес-процеси, які створюють вартість для споживача. Проте відносно незначна частина компаній розглядає їх як основний об'єкт стратегії. За коректної організації процесного підходу кожний процес має свого «господаря» («власника») і «команду», яка складається із співробітників різних структур, які інтегровані в даний процес. Можна зауважити, що процесне управління багато в чому є аналогом до проектного. Відмінність – проект є заходом обмеженим у часі, спрямованим на досягнення певної кінцевої цілі, тоді як процес – це умовно-постійне, таке, яке регулярно повторюється у часі, явище. Організації процесного управління, як відомо, підтримуються встановленим нормативним і методичним забезпеченням, зокрема серією стандартів системи управління якістю. Разом із тим, не дивлячись на популярність, якої за останні роки набув процесний підхід, можна навести відносно невелику кількість прикладів його успішної реалізації. В роботі [8, с.21] вказується на дві основні причини, які, на думку авторів, обумовлюють існування такої ситуації. Перша причина полягає в тому, що достатньо не є опрацьованими організаційні структури процесного управління. Друга причина пов'язана із тим, що далеко не завжди впровадження процесного підходу є дійсно виправданим. Сама по собі функціонально-ієрархічна структура, не дивлячись на всі її недоліки, не є такою недосконалою. Вона звична, зрозуміла, має високу ступінь стійкості, а також повноту і завершеність із точки зору всіх аспектів управління (планування, контроль, будова організаційної структури, ресурсне забезпечення тощо). Процесне управління, само по собі, складніше, вимагає більших витрат і зумовлює виникнення бар'єрів між окремими процесами навіть в межах однієї організації. Єдина реальна цінність процесного управління полягає в можливості, зокрема на думку авторів цитованої роботи, ефективного досягнення поставлених цілей.

Представлена в табл.1 форма, яку ми визначаємо в даній роботі як матричну, для формування системи ключових показників комплексного оцінювання окремих процесів діяльності організаційних структур дозволяє, із одного боку, оцінювати ефективність досягнення глобальних (системних) цілей за відповідними процесами, а, з іншого, ґрунтуючись на результатах загального процесу, виявляти підпроцеси (операції), проведення змін в яких, як у «вузьких» місцях, може виявитися найбільш ефективним щодо покращення результатів загального процесу. Крім того, виявлення підпроцесів (операцій), які потребують змін, в рамках загального процесу можна зробити в спосіб, який дозволить «прив'язати» останні до певних структурних підрозділів організації, які забезпечують дані

підпроцеси в організації – окремо або у взаємодії із іншими учасниками (наприклад, для організацій ДВАТТ при прийнятті або передачі відправлення, контактуючи із клієнтом, тощо). Або, навпаки, реорганізувати будову організаційної структури, слідуючи умовам виокремлення підпроцесів (операцій). Виокремлення груп показників щодо реалізації стратегії відбувається відповідно до концепції збалансованої системи показників (ЗСП) [2].

Відповідно, формуючи, в рамках пропонованого концептуального підходу, системи ключових показників для оцінювання діяльності за визначеними структурними підрозділами, можна забезпечити стратегічну орієнтованість останніх – як на цілі «своїї» організації, так і загального процесу, до забезпечення якого вони залучаються, і створити можливості до підвищення ступеня узгодженості даних цілей і приймаємих рішень, кооперації між структурами, залучуваними до виконання окремих підпроцесів (операцій), тощо. Також, як можна очікувати, умови формування даної системи показників створюють можливості до забезпечення логістичними провайдерами, залучуваними на засадах аутсорсингу, наприклад, при завезенні і/або вивезенні відправлень із терміналів в організаціях ДВАТТ, параметрів послуг, які клієнти бізнесових підприємств виокремлюють як найбільш важливі, поряд із ціною, – здатність задовольняти вимоги, обслуговуваних ними клієнтів щодо терміну, місця чи способу доставки; креативний підхід до розв’язання проблем; репутація щодо забезпечення неперервного покращення; усвідомлення значущості відносин із окремими клієнтами [9]. Пропонований концептуальний підхід до формування системи ключових показників комплексного оцінювання окремих підпроцесів і організаційних структур може бути реалізовано в організаціях ДВАТТ за умов забезпечення співставимості процесів (операцій). Очевидно, що останнє не завжди є можливим. Запровадження даної концепції формування матричних структур для розроблення систем ключових показників комплексного оцінювання окремих процесів і діяльності структурних підрозділів, які їх забезпечують, є можливим як в межах однієї організації, яка реалізує відповідний процес як профільну для себе діяльність, в тому числі впроваджуючи стратегію інтеграції щодо процесу ланцюга постачань і/або логістичного ланцюга, так і в умовах слідування кількома організаціями концепції управління ланцюгами постачань і запровадження партнерських відносин між підприємствами-учасниками.

Наведена форма, табл.1, для розроблення ключових показників оцінювання процесів і окремих організаційних структур або центрів відповідальності (ЦВ), які мають забезпечувати ці процеси, виходить, аналогічно до матричних організаційних структур, із наявності не одного, а двох (іноді, можливо, більше) каналів (контурів) управління, наприклад, процесного і функціонально-ієрархічного або проектного і функціонально-ієрархічного.

Таблиця 1 – Концептуальний підхід до формування системи ключових показників оцінювання процесів і організаційних структур, які їх забезпечують

Table 1 – Conceptual approach to creation of the system of key indicators for evaluation of processes and organizational structures which maintain them

Підпроцес за загальним процесом	Множина показників за m-ю групою ЗСП реалізації стратегії				Множина організаційних структур (ЦВ), яка забезпечує підпроцес (S_i)
	задоволення потреб (очікувань) клієнтів і/або споживачів, $m=1$	внутрішні бізнес-процеси, $m=2$	фінансова результативність, $m=3$	інноваційність, навчання та розвиток персоналу, $m=4$	
P_1	$\rightarrow K_{S11}$ $K_{P11} \leftarrow$	$\rightarrow K_{S12}$ $K_{P12} \leftarrow$	$\rightarrow K_{S13}$ $K_{P13} \leftarrow$	$\rightarrow K_{S14}$ $K_{P14} \leftarrow$	S_1
...	...	...	...	...	...
P_i	$\rightarrow K_{Si1}$ $K_{Pi1} \leftarrow$	$\rightarrow K_{Si2}$ $K_{Pi2} \leftarrow$	$\rightarrow K_{Si3}$ $K_{Pi3} \leftarrow$	$\rightarrow K_{Si4}$ $K_{Pi4} \leftarrow$	S_i
...	...	...	...	...	...
P_l	$\rightarrow K_{Sl1}$ $K_{Pl1} \leftarrow$	$\rightarrow K_{Sl2}$ $K_{Pl2} \leftarrow$	$\rightarrow K_{Sl3}$ $K_{Pl3} \leftarrow$	$\rightarrow K_{Sl4}$ $K_{Pl4} \leftarrow$	S_l
Загальний процес (P)	K_{1p}	K_{2p}	K_{3p}	K_{4p}	Загальна структура – ланцюг постачань, логістичний ланцюг, організація тощо (S)

Водночас, в даній роботі ми виходимо із можливості, в загальному випадку, об'єднання в забезпечені процесів різних організацій, наприклад, транспорту, які складають ланцюги постачань, логістичні ланцюги тощо. Звідси, постає питання щодо дієвості каналу процесного управління відносно окремих організацій. Крім припущення про існування на конкурентних ринках джерела влади у відносинах «постачальник – клієнт (споживач)» на користь останнього, в тому числі така ситуація можлива і щодо внутрішнього клієнта, на дієвість каналу процесного управління також має впливати характер відносин між організаціями, які можуть суттєво різнитися, навіть, за умов привнесення до відповідних ланцюгів концепції управління ними як цілісними системами. Зауважимо, що проблематика типології партнерств і того, яким чином тип партнерства впливає на забезпечення функцій управління в організаціях, які складають дані партнерства, стала предметом багатьох досліджень. Так, в роботі [10], а також в інших її варіантах, зокрема [11, с.9–30], в рамках пропонованої в ній моделі партнерства, тип партнерства (розглядаються три типи) встановлюється залежно від балів, отриманих за значущістю рушіїв до партнерства – ефективність (економічність) активів і/або витрат, підвищення якості обслуговування клієнтів (споживачів), ринкові переваги, ріст і/або стабільність прибутків, а також факторів, які сприяють партнерству – основних (сумісність корпоративних культур, сумісність філософії та методів управління, відчуття спільності та співставимість підприємств) і додаткових (спільні конкуренти, близькість розташування, можливість роботи на умовах ексклюзивності, успішність попереднього досвіду співпраці, спільні кінцеві клієнти та/або споживачі).

В свою чергу, залежно від типу партнерства, встановлюються вимоги до складових (компонентів) партнерства [11, с.9–30]. Реалізація вимог партнерств, відносно вищого рівня, тобто типу 2 і 3, зокрема щодо планування, контролю за спільною діяльністю, забезпечення комунікацій, за визначенням дозволяє впровадити пропонований концептуальний підхід до формування системи ключових показників комплексного оцінювання процесів і діяльності окремих організаційних структур у відповідних міжорганізаційних відносинах. Теж можна зазначити, із деякими застереженнями, і щодо партнерства типу 1, проте це потребує уточнення відповідних процедур.

Можна зробити припущення, що підвищення ефективності процесного управління в сфері транспортного обслуговування може бут досягнуто за рахунок реалізації портфельного управління за процесами. При цьому портфелі можуть структуруватися в різний спосіб – за процесом в цілому, за підпроцесами тощо. Такий підхід, зокрема, знижує залежність результативності і економічності управління від використовуваної підприємством організаційної моделі, а також інших факторів внутрішнього і зовнішнього середовища. Водночас, даний підхід може використовуватись як власне в умовах реалізації процесного управління, подолавши вищезазначені недоліки останнього, так і розглядатися як ефективний «засіб» переходу до процесного управління.

В контексті аналізу умов функціонування та розвитку організацій ДВАТТ можна рекомендувати структурувати портфелі (підпортфелі) за процесами (підпроцесами) загального процесу. Тобто, можна вести мову про портфельно-орієнтоване управління процесом. Із одного боку, це, як можна очікувати, створить об'єктивні передумови до стандартизації вимог до параметрів надаваних за відповідними процесами (підпроцесами) послуг в межах всієї організації ДВАТТ і, на основі концепції збалансованого розвитку останніх, раціонального розподілу ресурсів, а із іншого – забезпечить ефект синергії в умовах реалізації однотипних проектів і програм, спрямованих на вдосконалення однойменних процесів, які знаходяться в сфері відповідальності різних ТОСО. Це є передумовою до подальшої перебудови системи управління організацією ДВАТТ в такий спосіб, щоб розглядати виокремлювані за ТОСО однойменні процеси (підпроцеси) в рамках єдиного процесу, долаючи, таким чином, бар'єри, зумовлені дією територіального (регіонального) чинника, – як чинника визначення структурного підпорядкування.

«Ланцюг є настільки надійним, наскільки є надійною найслабкіша ланка, яка його складає». Якщо застосувати цю тезу відносно організації ДВАТТ, то «надійність» визначається як горизонтальною структурою однойменних підпроцесів – як ланок, які знаходяться в сфері відповідальності окремих ТОСО, так і вертикальною структурою послідовних, і, відповідно, різнойменних підпроцесів – як ланок, які знаходяться в сфері відповідальності окремих ТОСО, а, за умов наявності сумісного управління однойменними підпроцесами на загальноорганізаційному рівні, як ланок, які знаходяться в сфері загальноорганізаційної відповідальності.

Крім того, пропонований в роботах [3, 6, 7]. підхід до побудови інтегрального показника для багатокритеріального оцінювання виробничої збалансованості і формування збалансованого виробничого портфеля організацій ДВАТТ, за яким, узгоджуючись із положеннями концепції Демінга-Шухарта, пропонується оцінювати роботу окремих ТОСО відносно кожного із використовуваних часткових показників через «1», якщо значення цього показника не вийшло за контрольні межі за контрольними картами Шухарта, і через «0» – в протилежному випадку, може слугувати для цілей

розділення формування проектних ініціатив щодо виробничих процесів і систем і, відповідно, портфель (підпортфель) виробничих процесів і систем за двома групами – ті, які спрямовані на подолання особливих причин, і ті, які спрямовані на подолання звичайних причин варіацій процесів (підпроцесів), тобто вдосконалення, рис. 2.

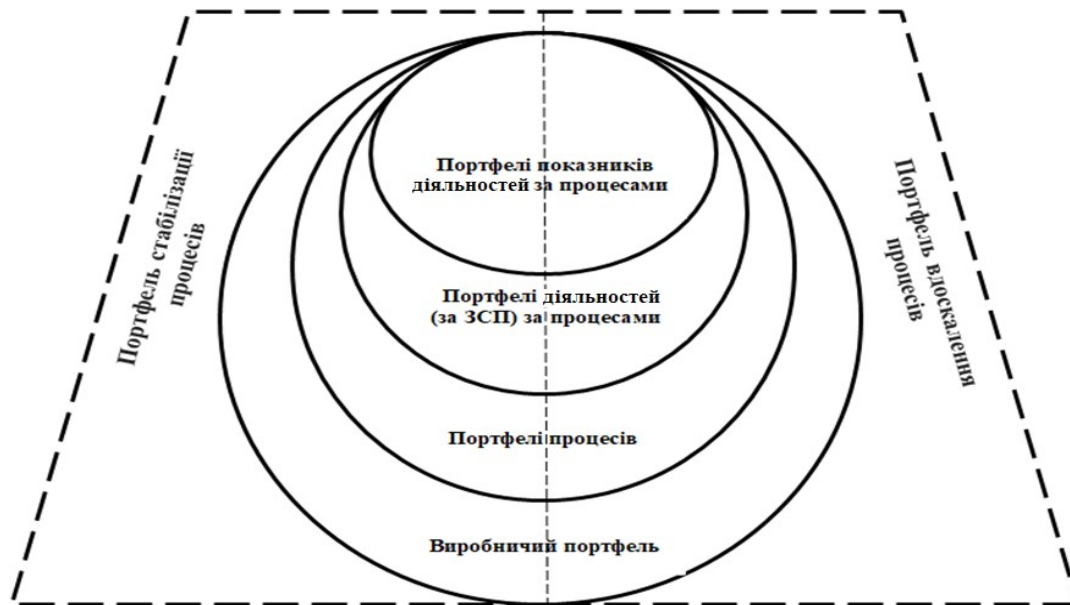


Рисунок 2 – До вибору варіанта структурування портфель процесів і систем доставки вантажів в організаціях ДВАТТ
Figure 2 – For choosing the option to structure the portfolios of processes and systems of goods delivery in DGRTT organizations

Умови реалізації концепції портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком процесів і систем доставки вантажів в організаціях ДВАТТ можна описати у вигляді послідовності кроків, як таких, що складають відповідну методику, рис. 3.

Відповідно до стандарту портфельного управління РМІ [12] наведений перелік пунктів може розглядатися як основа до формування вихідних даних до такого процесу групи формування портфеля як ідентифікація компонентів. В подальшому можна слідувати діям, які складають процеси портфельного управління за відповідним стандартом РМІ.

В контексті впровадження механізму реалізації портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком організацій ДВАТТ постає потреба в систематизації інформації про проекти і програми, як компоненти – потенційні чи фактичні – щодо портфель організацій ДВАТТ. На основі даної інформації може вдосконалюватися саме структурування стратегічного портфеля в організації ДВАТТ, зокрема, залежно від дії факторів внутрішнього і зовнішнього середовища, – одні підпортфелі можуть закриватися, інші – виокремлюватися.

Можна запропонувати певну форму до використання при складанні інформаційного довідника про компоненти виробничого портфеля, як портфеля доставки відправлень вантажів, організацій ДВАТТ. Зауважимо, що дана форма не є альтернативною до загальновідомих шаблонів представлення інформації про проекти, зокрема наведених в роботі [13] та багатьох інших. Це, в більшій мірі, доповнення – як додатковий розділ, який відображає аспекти портфельного управління проектами.

В даному розділі може міститися наступна інформація про компоненти:

- складова щодо групи однорідних ТОСО, до якої відноситься компонент, – вказується, виокремлювана в організації ДВАТТ, група однорідних, за умовами роботи, ТОСО, щодо забезпечення змін в роботі яких передбачається застосування компонента, якщо поділ за групами не проводиться, то така складова відсутня;
- складова щодо окремої ТОСО, на зміни в роботі якої спрямовується компонент;
- складова щодо процесу (підпроцесу), доставки відправлень із використанням термінальної технології, на зміну в якому спрямовується компонент;

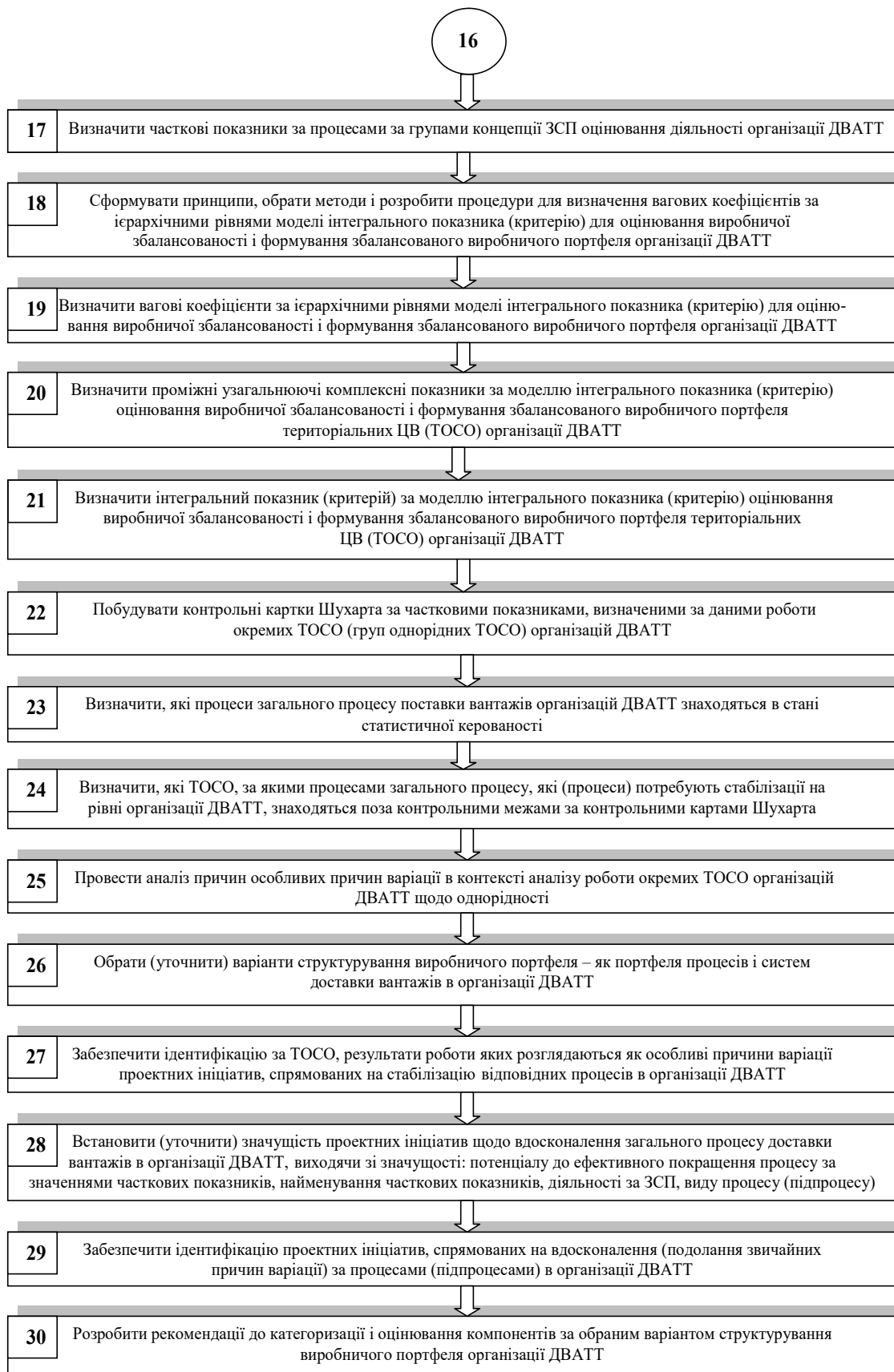


Рисунок 3 – Методика реалізації концепції портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком процесів і систем доставки вантажів в організаціях ДВАТТ
 Figure 3 – The methodology for implementation of portfolio management concept of balanced development of processes and systems of goods delivery in DGR TT organizations

– складова щодо діяльності – клієнти, внутрішні бізнес-процеси, фінансові результати, інновації і навчання та розвиток персоналу – на зміну в якій за відповідним процесом (підпроцесом) спрямовується компонент;

– складова, яка вказує на характер причин, на подолання яких спрямовується компонент – особливі причини, тобто передбачається стабілізація процесу, чи звичайні причини, тобто передбачається покращення процесу;

– складова часткових ключових показників діяльності (КПД), за умов невідповідності значень яких ініціюється компонент;

– номер (код) і назва компонента – номер може встановлюватися через надання певних номерів (кодів) окремим групам однорідних ТOSO і/або окремим ТOSO, процесам, діяльностями, КПД – частковим та комплексним. При введенні коду КПД може використовуватися нумерація (код) КПД, який той отримав за інформаційним довідником КПД, звичайно, якщо той існує в організації ДВАТТ. При цьому за компоненти портфеля, відповідно до стандарту РМІ [12] можуть виступати проекти, програми, підпортфелі або інші види робіт.

За умов виокремлення в організації ДВАТТ ряду портфелів, як правило, відносно нижчого рівня щодо стратегічного портфеля, тобто підпортфелів, в яких теж можуть виокремлюватися підпортфелі, також постає необхідність в розробленні інформаційних довідників портфелів. Встановлення процедур побудови таких довідників виходить за межі даної роботи, проте портфелі (підпортфелі) із зазначенням номера (коду) портфеля (підпортфеля), який може отримати останній – як за інформаційним довідником портфелів організації ДВАТТ, так і власне, за умов відсутності останнього, за КПД, за яким реалізується компонент, мають зазначатися в додатковому розділі, який має за ціль поєднати компонент із портфелем (підпортфелем), в складі якого компонент реалізується.

Висновок. Запропоновано механізм реалізації портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком транспортних процесів і систем в організаціях ДВАТТ. В рамках даного механізму сформульовано рекомендації щодо систематизації інформації про проекти і програми – як компоненти портфелів транспортних процесів і систем організації ДВАТТ, а також вибору варіантів структурування даних портфелів.

Подальші дослідження передбачають розвиток запропонованої в роботі концепції портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком виробничих процесів і систем в контексті забезпечення процесів і систем логістичного обслуговування організацій і ланцюгів постачань із урахуванням особливостей впроваджуваних бізнес-моделей.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Білоног О.Є., Третиниченко Ю.О., Системна модель стратегічного управління збалансованим розвитком підприємств, які здійснюють доставку вантажів автомобільним транспортом із використанням термінальної технології // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки», Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2017. – Вип.1 (14).
2. Нивен П.Р. Диагностика сбалансированной системы показателей: поддерживая максимальную эффективность: Пер. с англ. – Днепропетровск, «Баланс Бизнес Букс», 2006. – 256с.
3. Третиниченко Ю.О., Халацька І.І. Методичні основи оцінювання збалансованості роботи підприємств автомобільного транспорту // Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України. – К.: Інститут законодавства Верховної Ради України, 2017. – Вип 6. С. 146-152.
4. Деминг Э. Выход из кризиса: Новая парадигма управления людьми, системами и процессами: Пер.с англ. – 4-е изд. – М.: Альпина Паблишер, 2011. – 415 с.
5. Статистичний контроль. Контрольні карти Шухарта (ISO 8258:1991, IDT): ДСТУ ISO 8258:2001. – К.: Держспоживстандарт України, 2003. – 32с. – (Національний стандарт України)
6. Воркут Т.А., Третиниченко Ю.О., Халацька І.І. Модель формування інтегрального показника для оцінювання збалансованості функціонування та розвитку мережевих організаційних структур перевізників автомобільного транспорту із урахування варіабельності процесів // Управління проектами, системний аналіз і логістика. 2017. № 19. С. 14-20.
7. Срібна Н.В., Третиниченко Ю.О., Халацька І.І. Оцінювання збалансованості роботи підприємств перевізників автомобільного транспорту. Транспорт і логістика: проблеми та рішення: мат. VIII Міжн. наук.-практ. конф., Севе́родонецьк – Одеса – Вільнюс – Київ, (23-25 травня 2018, м. Одеса) Одеса, 2018. С. 214-216.
8. Илларионов А. В., Клименко Э. Ю. Портфель проектов: Инструмент стратегического управления предприятием. М. : Альпина Паблишер, 2013. С. 312.

9. Boyson S., Corsi T., Dresner M., Rabinovich E. Managing effective third party logistics relationships: what does it take? // *Journal of Business Logistics*. №1, vol. 20, 1999. P. 73-100.
10. Lambert D. M., Emmelhainz M. A., Gardner J. T. Building successful logistics partnership // *Journal of Business Logistics*, №1, vol. 20, 1999. P. 165-182.
11. Ламберт Д., Неме́йер М. Партнерство – дело общее // В сборник. Как организовать цепочку поставок (*Harvard Business Review on Supply Chain Management*) / пер. с англ. Москва : Альпина Бизнес Букс, 2008. 207 с.
12. Project Management Institute. 2017. The Standard for Portfolio Management – Fourth Edition. Newtown Square, PA: PMI.
13. Ципес Г. Л., Товб А. С. Проекты и управление проектами в современной компании. Учебное пособие М. : ЗАО «Олимп-Бизнес», 2009. 480 с.
14. Gittinger J. P. Economic Analysis of Agricultural Projects. Baltimore : The Johns Hopkins University Press, 1982.

REFERENCES

1. Bilonog O.Ye., Tretynychenko Yu.A. (2017). Systemna model' stratehichnoho upravlinnia zbalansovanyim rozvytkom pidpryyemstv, yaki zdiysnyuyut' dostavku vantazhiv avtomobil'nym transportom iz vykorystannyam terminal'noyi tekhnolohiyi [The system model of strategic management of sustainable development of enterprises that goods delivery by road using terminal technology]. Kyiv: NTU [in Ukrainian].
2. Paul R. Niven (2006). Diahnostyka sbalansirovannoy systemy pokazateley: Podderzhyvaya maksymal'nyuyu efektyvnost'[Balanced Scorecard Diagnostics: Maintaining Maximum Performance]. Dnepropetrovsk: «Balance Business Books» [in Russian].
3. Tretynychenko Y.A., Khalatska I.I. (2017). Metodychni osnovy otsiniuvannia zbalansovanosti roboty pidpryyemstv avtomobilnoho transport [Methodical fundamentals of evaluation of the balanced performance of road transport enterprises]. Kyiv: Institute of Law of Verhovna Rada of Ukraine [in Ukrainian].
4. Deming E. (2011). Vyhod iz krizisa. Novaya paradigma upravleniya liudmi, sistemami i protsessami [Out of the crisis. A new paradigm of managing people, systems and processes]. M.: Alpina Publisher [in Russian].
5. Statystychnyi kontrol. Kontrolni karty Shukharta (2003) (ISO 8258:1991, IDT): DSTU ISO 8258:2001 [Statistical control. Control cards of Scuhart (ISO 8258:1991, IDT): DSTU ISO 8258:2001]. K.: Derzhspozhyvstandart of Ukraine. National standard of Ukraine [in Ukrainian].
6. Vorkut T.A., Tretynychenko Y.O., Khalatska I.I. (2017). Model formuvannia intehralnoho pokaznyka dlia otsiniuvannia zbalansovanosti funktsionuvannia ta rozvytku merezhevykh orhanizatsiinykh struktur pereviznykiv avtomobilnoho transportu iz urakhuvannia variabelnosti protsesiv [The model of the integral indicator elaboration for evaluation of sustainable functioning and development of organizational networking structures of road transport companies taking into account processes variability]. Kyiv: NTU [in Ukrainian].
7. Sribna N.V., Tretynychenko Y.A., Khalatska I.I. (2018). Otsiniuvannia zbalansovanosti roboty pidpryyemstv pereviznykiv avtomobilnoho transportu. [The evaluation of balanced performance of road transport companies]. Odesa [in Ukrainian].
8. Illarionov A.V., Klimenko E.Yu. (2013). Portfel proektov: Instrument stratehicheskoho upravleniya predpriyatiyem [Project portfolio: The instrument of strategic management of an enterprise]. M.: Alpina Publisher [in Russian].
9. Boyson S., Corsi T., Dresner M., Rabinovich E. (1999). Managing effective third party logistics relationships: what does it take? [Journal of Business Logistics].
10. Lambert D. M., Emmelhainz M. A., Gardner J. T. (1999). Building successful logistics partnership [Journal of Business Logistics].
11. Lambert D.M. Neimeyer M.A. (2008). Partnerstvo – delo obshchee. V sbornik. Kak organizovat tsepochnu postavok. [A partnership is a common business. How to organize supply chain. Harvard Business Review on Supply Chain Management]. M.: Alpina Publisher [in Russian].
12. Project Management Institute. (2017). The Standard for Portfolio Management – Fourth Edition. Newtown Square, PA: PMI.
13. Tsypes H. L., Tovb A. S. (2009). Proekty i upravleniye proektami v sovremennoi kompanii [Project and project management in a modern company]. M.: ZAO «Olimp-Business» [in Russian].
14. Gittinger J. P. (1982). Economic Analysis of Agricultural Projects. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

РЕФЕРАТ

Білоног О.Є. Механізм реалізації портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком організацій перевізників автомобільного транспорту / О.Є. Білоног, Ю.О. Третиниченко, Н.В. Срібна, П.Г. Параніч // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті розроблено механізм реалізації портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком організацій перевізників автомобільного транспорту.

Об'єкт дослідження – процес управління підприємствами ДВАТТ.

Мета роботи – розроблення механізмів реалізації методичних основ формування інтегрального показника для багатокритеріального оцінювання збалансованості роботи підприємств ДВАТТ.

Метод дослідження – метод аналізу та синтезу, метод аналогії та порівнянь.

На основі концепції портфельного управління збалансованим розвитком виробничих процесів і систем, як процесів і систем доставки вантажів, в організаціях ДВАТТ, які розглядаються як мережа однорідних організаційних одиниць, пов'язаних між собою умовами реалізації використовуваної технології, запропоновано механізм реалізації портфельно-орієнтованого управління збалансованим розвитком організацій перевізників автомобільного транспорту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПОРТФЕЛЬНО-ОРІЄНТОВАНЕ УПРАВЛІННЯ; ЗБАЛАНСОВАНИЙ РОЗВИТОК; ПІДПРИЄМСТВА, ЯКІ ЗДІЙСНЮЮТЬ ДОСТАВКУ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ІЗ ВИКОРИСТАННЯМ ТЕРМІНАЛЬНОЇ ТЕХНОЛОГІЇ; ТЕРИТОРІАЛЬНІ ОРГАНІЗАЦІЇ СТРУКТУРНИХ ОДИНИЦЬ, ІНТЕГРАЛЬНИЙ ПОКАЗНИК.

ABSTRACT

Bilonog O.Ye., Tretynychenko Yu.A., Sribna N.V., Paranych P.H. The implementation mechanism for portfolio management of the balanced development of road transport companies. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

In the article the authors designed the implementation mechanism for portfolio management of the balanced development of road transport companies.

The object of the research is the management process of the DGRTT enterprises.

The purpose of the paper is to design the implementation mechanisms for methodical fundamentals of an integral indicator formation for multi-criteria assessment of the balanced work of the DGRTT enterprises.

The method of research - the method of analysis and synthesis, the method of analogy and comparisons.

On the basis of portfolio management concept of balanced development of production processes and systems, as the processes and systems of cargo delivery, in DGRTT organizations, which are considered as a network of homogeneous organizational units connected by the implementation conditions of the applied technology, the authors propose the implementation mechanism for portfolio management of the balanced development of road transport companies.

KEY WORDS: PORTFOLIO MANAGEMENT, BALANCED DEVELOPMENT, ENTERPRISES IMPLEMENTING DELIVERY OF GOODS BY ROAD USING TERMINAL TECHNOLOGY; TERRITORIAL ORGANIZATIONS OF STRUCTURAL UNITS, INTEGRAL INDICATOR.

РЕФЕРАТ

Билоног О.Е. Механизм реализации портфельно-ориентированого управления сбалансированным развитием организаций перевозчиков автомобильного транспорта/ О.Е. Билоног, Ю.О. Третиниченко, Н.В. Срибна, П.Г. Паранич // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье разработан механизм реализации портфельно-ориентированого управления сбалансированным развитием организаций перевозчиков автомобильного транспорта.

Объект исследования – процесс управления предприятиями ДГАТТ.

Цель работы – разработка механизмов реализации методических основ формирования интегрального показателя для многокритериального оценивания сбалансированности работы предприятий ДГАТТ.

Метод исследования – метод анализа и синтеза, метод аналогии и сравнения.

На основании концепции портфельного управления сбалансированным развитием производственных процессов и систем, как процессов и систем доставки грузов, в организациях ДГАТТ, которые рассматриваются как сеть однородных организационных единиц, связанных между собой условиями реализации использованной технологии, предложено механизм реализации

портфельно-ориентированого управления сбалансированным развитием организаций перевозчиков автомобильного транспорта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПОРТФЕЛЬНО-ОРИЕНТИРОВАННОЕ УПРАВЛЕНИЕ; СБАЛАНСИРОВАННОЕ РАЗВИТИЕ; ПРЕДПРИЯТИЯ, КОТОРЫЕ ОСУЩЕСТВЛЯЮТ ДОСТАВКУ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕРМИНАЛЬНОЙ ТЕХНОЛОГИИ; ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ СТРУКТУРНЫХ ЕДИНИЦ, ИНТЕГРАЛЬНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ.

АВТОРИ:

Білоног Оксана Євгенівна, Національний транспортний університет, e-mail: bilonog.oksana@gmail.com, тел. +380442544326, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0003-2471-5388

Третиниченко Юрій Олександрович, Національний транспортний університет, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, тел. +380442544326, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-3797-9035

Срібна Наталія Василівна, Національний транспортний університет, e-mail: natasribna28@gmail.com, тел. +380442544326, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-7543-2997

Параніч Поліна Геннадіївна, Національний транспортний університет, e-mail: pparanich@ukr.net, тел. +380442544326, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-1029-3535

AUTHORS:

Bilonog Oksana Yevhenivna., National Transport University, e-mail: bilonog.oksana@gmail.com, tel: +380442544326, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str.1, of. 439, orcid.org/0000-0003-2471-5388

Tretynychenko Yuriy Oleksandrovykh, National Transport University, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, tel: +380442544326, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str.1, of. 439, orcid.org/0000-0002-3797-9035

Sribna Nataliia Vasylivna, National Transport University, e-mail: natasribna28@gmail.com, tel: +380442544326, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str.1, of. 439, orcid.org/0000-0002-7543-2997

Paranich Polina Hennadiivna, National Transport University, e-mail: pparanich@ukr.net, tel: +380442544326, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str.1, of. 439, orcid.org/0000-0002-1029-3535

АВТОРЫ:

Билоног Оксана Евгенивна, Национальный транспортный университет, e-mail: bilonog.oksana@gmail.com, тел. +380442544326, Украина, 01010, м. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0003-2471-5388

Третиниченко Юрий Александрович, Национальный транспортный университет, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, тел. +380442544326, Украина, 01010, м. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-3797-9035

Срибна Наталия Васильевна, Национальный транспортный университет, e-mail: natasribna28@gmail.com, тел. +380442544326, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-7543-2997

Паранич Полина Геннадиевна, Национальный транспортный университет, e-mail: pparanich@ukr.net, тел. +380442544326, Украина, 01010, м. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-1029-3535

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Гурнак В.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

REVIEWER:

Vorkut T.A. Dr., Professor, National Transport University, Head of Transport Law and Logistics Department, Kyiv, Ukraine.

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

МЕТОДИ ТА ПІДХОДИ ОЦІНЮВАННЯ СТІЙКОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Бойко В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tori704@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-3312-5948

Куимова А.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна, kuimovan@ukr.net, orcid.org/0000-0002-4308-9629

METHODS AND APPROACHES OF EVALUATION OF THE MOTOR ENTERPRISES SUSTAINABILITY

Boiko V.V., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, tori704@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-3312-5948

Kuimova A.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine, kuimovan@ukr.net, orcid.org/0000-0002-4308-9629

МЕТОДЫ И ПОДХОДЫ ОЦЕНКИ УСТОЙЧИВОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Бойко В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tori704@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-3312-5948

Куимова А.С., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, kuimovan@ukr.net, orcid.org/0000-0002-4308-9629

Постановка проблеми. В сучасних нестабільних умовах функціонування підприємства автомобільного транспорту як і інші підприємства виробничої і невиробничої сфери повинні підтримувати рівень ефективності діяльності та конкурентоздатності. Необхідною умовою підвищення ефективності функціонування і безперервного розвитку підприємств є забезпечення їх стійкості на основі врахування впливу факторів зовнішнього середовища і змін в діяльності суб'єктів господарювання.

Процес оцінки стійкості підприємств потрібен для здійснення подальших дій спрямованих на її забезпечення, а саме:

- прийняття рішення в сфері організації перевезення вантажів та пасажирів та інших послуг;
- визначення норм і нормативів для планування діяльності;
- внесення коригувань в інвестиційну політику;
- прийняття рішень про залучення і розподіл фінансових ресурсів на різні цілі підприємницької діяльності тощо.

Викладене обумовлює актуальність дослідження підходів та методів, системи показників, які використовуються для оцінювання стійкості підприємств в науковій методології та практиці.

Аналіз публікацій та постановка завдання. В останні роки підходи та методи до оцінювання стійкості підприємств знайшли відображення в працях як іноземних (Асаул М.А., Мирзликін Г.С., Коняшова А.В., Табачнікова Е.В., Корчагіна Є.В.), так і вітчизняних вчених (Чумак Л. Ф., Глушко О. В., Яловий Г.К., Григорська Н.М., Яременко О.Ф., Пономаренко Т.В.). Значна увага в наукових працях приділяється підходам та методам вимірювання економічної стійкості підприємств і зокрема – оцінюванню фінансової стійкості, які висвітлюються в працях таких науковців, як: Білик М. Д., Кизим М.О., Конопляник Т.М., Русіна Ю.О., Самсонова К.В., Яловий Г.К. та інших.

Розвиток сучасного інструментарію оцінювання стійкості підприємств передбачає розгляд підходів та методів, враховуючи концепцію стійкого розвитку, з урахуванням не тільки економічної, а й соціальної і екологічної складових.

Проведене дослідження дозволило встановити, що універсального підходу і методу до оцінювання стійкості підприємств не існує, а специфіка функціонування підприємств різних галузей потребує адаптації методичного інструментарію до визначення їх стійкості.

Саме тому визначення та аналіз підходів і методів які можуть бути використані для оцінювання стійкості підприємств автомобільного транспорту потребує подальших теоретичних та практичних розробок. Таким чином метою дослідження є аналіз підходів і методів оцінки стійкості автотранспортних підприємств в сучасних умовах.

Основна частина. Оцінювання рівня стійкості в умовах впливу дії негативних факторів здійснюється суб'єктами господарювання з метою забезпечення ефективності діяльності. Оцінювання стійкості підприємств повинно ґрунтуватися на таких основних принципах, як [9]: науковість, комплексність, об'єктивність, систематичність, оперативність.

Так, принцип науковості при проведенні оцінювання передбачає використання новітніх методик, розробок і показників, що відображають економічні закони розвитку сучасного суспільства, останніх досягнень науки і накопиченого досвіду. Принцип комплексності передбачає дослідження всіх складових стійкості підприємства і врахування впливу на рівень його стійкості дії факторів внутрішнього і зовнішнього середовищ. Принцип об'єктивності передбачає відсутність арифметичних помилок у розрахунках, правильне застосування методики розрахунку окремих показників та оцінки впливу окремих факторів. Принцип систематичності передбачає проведення оцінювання рівня стійкості підприємства зі заздалегідь визначеною періодичністю з метою створення цілісного уявлення про динаміку господарських процесів на підприємстві. Принцип оперативності вимагає, щоб результати оцінювання дозволяли своєчасно прийняти відповідні управлінські рішення користувачами. Своєчасна та доречна інформація дає можливість оперативно оцінити минулі, теперішні чи майбутні події та вжити необхідних заходів для виправлення ситуації або її поліпшення, служити інформацією для прогнозування майбутнього стану підприємства.

Аналіз існуючих в науковій літературі методичних підходів до оцінювання стійкості підприємств дозволив зробити висновки, що вони базуються на різних поглядах науковців до сутності поняття «стійкість підприємства». На сьогоднішній день існують три основні підходи до оцінювання стійкості підприємств: сценарний, адаптивний та вартісний.

Сценарний підхід є гнучким інструментом стратегічного планування безпеки розвитку підприємства. Сутність сценарного підходу полягає у розробці декількох змістовно різних, але спрямованих на досягнення поставлених цілей стратегій розвитку, з яких вибирається один за умов прийнятної ризикованості, що приводить систему в безпечний стан. Різноманіття прогнозних завдань при стратегічному плануванні розвитку може бути зведене до двох основних типів [9]:

- пошуковий сценарій, який описує, виходячи з існуючої ситуації, стан системи і домінуючі тенденції її трансформації, послідовність подій, що логічно призводять до можливого майбутнього стану системи;

- нормативний вид сценаріїв орієнтований на визначення шляхів майбутніх бажаних станів об'єкта дослідження, які приймаються в якості цілей.

Сценарне прогнозування може бути здійснене з використанням дедуктивного (заснованого на аналізі факторів, що впливають на поведінку об'єкта прогнозування) та індуктивного (заснованого на покроковому аналізі поведінки в межах певної ситуації) методів.

Адаптивний підхід до оцінювання стійкості підприємства передбачає накопичення та аналіз інформації про попередні управлінські ситуації, розробку нової поведінки на основі минулого досвіду. При цьому основним орієнтиром є закладені в систему управління цілі та прогностичні значення параметрів, що описують ситуацію [2]. Таким чином, підхід передбачає постійну адаптацію стану системи до вимог зовнішнього середовища для досягнення її рівноваги з оточенням. Підхід дозволяє швидше реагувати на зміни, дотримуючись оптимального співвідношення між внутрішніми характеристиками підприємств та зовнішніми умовами середовища їх функціонування.

До процесу формування та функціонування адаптивної системи управління стійкістю підприємства пред'являються такі основні вимоги [1]:

- коректність обліку складного просторово-часового причинно-наслідкового характеру взаємодії елементів внутрішнього і зовнішнього середовища функціонування підприємства;

- постійне відслідковування адекватності алгоритмів ухвалення управлінських рішень умовам функціонування підприємства;

- пріоритетне значення гнучкості та варіативності алгоритмів ухвалення управлінських рішень і реалізації дій щодо рухливості організаційної структури;

- необхідність використання спеціального математичного апарату для вирішення завдань оптимального регулювання і прогнозування динаміки розвитку.

Останніми роками окремими науковцями [5,8] пропонується для оцінювання стійкості підприємства застосовувати вартісний підхід. Згідно цього підходу управління – стратегія, цілі, бізнес-процеси, показники оцінки діяльності визначаються на основі аналізу їх впливу на зміну вартості для акціонерів. Таким чином, рівень стійкості оцінюється через здатність менеджерів забезпечити зростання вартості підприємства у довгостроковій перспективі та передбачає узгодження інтересів зацікавлених сторін підприємницької діяльності.

Застосування цієї концепції вимагає, щоб всі дії керівництва підприємства ґрунтувалися на вартісному мисленні, яке зумовлено наявністю двох компонентів – вимірюванням вартості підприємства та вартісною ідеологією управління. Це дозволяє підприємству досягти стабільного руху у напрямку зростання вартості, узгодити всі інші цілі управління та забезпечити його довгострокові перспективи.

Розглянуті підходи передбачають оцінювання стійкості підприємства як за окремими (абсолютними та відносними показниками діяльності), так і за інтегральним показником.

Перевагою використання окремих показників є простота розрахунків і легкість в інтерпретації результатів оцінювання. Так, в деяких роботах вітчизняних та іноземних науковців для характеристики фінансової стійкості підприємств використовуються показники поточної ліквідності, коефіцієнта автономії, наявності власних оборотних коштів [7,11]. Проте такі розрахунки характеризують стан окремих складових стійкості підприємства, зокрема – економічної чи тільки фінансової, що обмежує їх використання.

Стійкість підприємства за його складовими (економічною, соціальною та екологічною) повинна характеризуватися окремими критеріями, які мають визначатися з урахуванням умов функціонування суб'єкта господарської діяльності. Таке уявлення про стійкість підприємства дозволяє обирати для її оцінювання інтегральний показник. Інтегральний показник повинен надати можливість для проведення як ретроспективного, так і перспективного аналізу, враховуючи можливість переходу від якісних оцінок до кількісних за допомогою математичних та статистичних методів і врахувати синергійний ефект від взаємодії складових стійкості. Інтегральний показник може визначатися як з урахуванням, так і без урахування коефіцієнтів вагомості його складових.

В економічній літературі науковцями широко пропонуються моделі обчислення інтегрального показника з використанням різних методів. При цьому, як правило, розраховуються і окремі показники, що дозволяють проаналізувати складові стійкості, і узагальнюючий показник стійкості [3]. Так, в роботі [10] запропонована методика оцінки стійкого розвитку вантажного автотранспортного підприємства на основі інтегрального показника.

Побудова і використання інтегрального показника, який відображає стійкість підприємства, повинні передбачати врахування певних вимог [4]: чітке відображення мети його побудови та можливість вирішення поставлених завдань відповідно стратегії підприємства; достатня інформативність; проста і зрозуміла інтерпретація; врахування інформативності його складових; інваріантність стосовно одиниць вимірювання його складових; максимальне відтворення варіації його складових; статистична значущість вагових коефіцієнтів його складових.

Існують два підходи до формування інтегрального показника: адитивний і мультиплікативний. Адитивний підхід є більш поширеним і використовується, коли є підстави вважати, що кожна складова лінійно і адитивно впливає на досліджувану якість об'єкту. Його найчастіше використовують, коли зменшене значення за одним критерієм компенсується зростанням значення за іншим критерієм. В такому випадку, якщо значення складового критерію дорівнює нулю, загальне значення інтегрального показника може мати прийнятне значення за рахунок інших критеріїв. Мультиплікативний підхід використовується тоді, коли базисні показники характеризують відносні величини. Такий підхід є дуже чутливим до низьких значень показників, оскільки значення навіть одного показника близьке до нуля фактично може нівелювати вплив інших показників.

Проведене дослідження дозволило визначити основні методи, які застосовуються для оцінювання стійкості підприємств, а саме: аналітичний, графічний, евристичний, нечіткої логіки, комплексної оцінки. Характеристики, переваги і недоліки зазначених методів представлені в табл. 1.

В основу аналітичних методів оцінювання стійкості підприємств покладені науково-обґрунтовані, на базі проведення дослідження за допомогою аналізу статистичної інформації, та доведені аналітичні залежності. Аналітичні методи включають логіко-економічні та економіко-математичні методи дослідження.

Логіко-економічні методи призначені для елементарного оброблення і оформлення інформації та широко застосовуються в оцінюванні стану підприємств (відносні і середні величини, показники варіації, ряди динаміки, групування, порівняння тощо).

Економіко-математичні методи (детермінованого факторного та стохастичного аналізу) дозволяють не тільки визначити рівень стійкості підприємства, але й оцінити причини його зміни. Методи детермінованого факторного аналізу дозволяють оцінити вплив окремих факторів, як кількісних, так і якісних, на рівень стійкості підприємства. Методи стохастичного аналізу забезпечують визначення впливу факторів, для яких неможливо побудувати жорстку детерміновану факторну модель або які не можуть бути наведені одним кількісним показником.

Таблиця 1 – Характеристики основних методів оцінювання стійкості підприємства
Table 1 – Characteristics of the main methods of assessing the sustainability of the enterprise

Назва методу	Сутність методу	Переваги	Недоліки
Аналітичний метод	Визначення рівня та динаміки стійкості підприємства за функціональними залежностями на основі встановлення кількісних та якісних зв'язків між окремими показниками.	Простота розрахунків. Застосування інформації публічної фінансової звітності. Забезпечує об'єктивність розрахунків. Надає можливість оцінювати вплив різних факторів на рівень стійкості підприємства.	Дозволяє отримати тільки кількісну характеристику стійкості. Потребує статистичних даних. Не завжди дозволяє отримати однозначні висновки за результатами розрахунків.
Графічний метод	Наочне представлення результатів оцінки стійкості підприємства з використанням діаграм, графіків, матриць.	Надає можливість наочного представлення результатів оцінювання.	Не дозволяє отримати кількісну характеристику стійкості підприємства.
Евристичний метод	Рівень стійкості підприємства за складовими оцінюється на основі індивідуальних думок і досвіду експертів.	Дозволяє отримати як кількісну, так і якісну характеристику стійкості підприємства. Відносна простота прогнозування стану підприємства, у тому числі в умовах неповної інформації.	Суб'єктивність думок експертів та обмеженість їхніх суджень.
Метод нечіткої логіки	Дозволяє формалізувати нечіткі уявлення про стан підприємства шляхом трансформації мови слів в мову кількісних оцінок.	Можливість оперувати вхідними даними, які задані нечітко. Не потребує багато часу на з'ясування точних значень змінних і складання рівнянь, що їх описують. Надає можливість оцінки різних варіантів вихідних значень.	Суб'єктивність думок експертів. Не завжди дозволяє отримати однозначні висновки за результатами розрахунків.
Метод комплексної оцінки	Базується на комплексній оцінці стійкості підприємства за результатами статистичних даних щодо його поточної та попередньої діяльності.	Дозволяє отримати узагальнюючу оцінку стійкості підприємства	Трудомісткість розрахунків. Потребує статистичних даних. Не завжди можна отримати однозначні висновки за результатами розрахунків.

В економічній літературі широко пропонуються факторні моделі для діагностики імовірності банкрутства підприємств, для оцінки фінансової стійкості підприємств [6, 11, 12].

Для відображення і оформлення матеріалів оцінювання рівня стійкості підприємств широко використовується графічний метод. Він дозволяє особливим способом наочного зображення і узагальнення аналітичної інформації представити висновки про стан і діяльність підприємства за допомогою геометричних фігур, малюнків чи схематичних карт.

Для дослідження і прогнозування стійкості підприємств широко використовують евристичні методи, які ґрунтуються на індивідуальних чи колективних оцінках. Застосування евристичних методів дає можливість доповнити нестачу економічної інформації або компенсувати повну її відсутність, провести оцінку діяльності без трудомісткого дослідження. Однак ці методи мають і суттєвий недолік – суб'єктивізм думок експертів та обмеженість їхніх суджень.

Метод нечіткої логіки дозволяє здійснити оцінювання рівня стійкості підприємства на основі формалізації нечітких уявлень про його стан шляхом трансформації мови слів в мову кількісних оцінок. Проведені дослідження дозволяють стверджувати, що він є також найбільш прийнятним для проведення антикризового моніторингу.

Комплексний метод оцінювання передбачає розгляд стійкості підприємства, враховуючи взаємодію її складових (економічної, соціальної та екологічної) і тим самим забезпечує більшу об'єктивність результатів інтерпретації поняття «стійкість підприємства». Отже, за цим методом передбачається загальна оцінка, в межах якої враховується синергійний ефект від взаємодії складових стійкості. Основним недоліком цього методу є трудомісткість у використанні.

Зазначені методи можуть бути використані як для оцінювання загального показника стійкості автотранспортного підприємства, так і для оцінки його складових. При цьому вирішуються наступні основні завдання: ідентифікація та кількісна характеристика стану підприємства; виявлення змін в стані підприємства в просторово-часовому вимірі; виявлення основних факторів, які впливають на зміну стану підприємства; прогноз основних тенденцій розвитку підприємства. Основні проблеми оцінювання стійкості автотранспортних підприємств в сучасних умовах функціонування пов'язані з визначенням переліку факторів впливу на її рівень та трудомісткістю розрахунків більшості методик.

Висновки. Таким чином, методичне забезпечення оцінювання рівня стійкості підприємств характеризується значною кількістю інструментів і засобів її здійснення. Вибір методів оцінювання стійкості підприємства, які дозволяють оцінити її рівень та динаміку і розробити комплекс заходів, спрямованих на поліпшення стану підприємства в умовах невизначеності, залежить від конкретно обраних складових стійкості та напрямів діяльності суб'єктів господарювання.

При практичному використанні сучасних методів оцінювання стійкості підприємств варто враховувати певні їх загальні недоліки: суб'єктивність формування показників оцінки; відсутність достатньої кількості достовірної інформації для розрахунку показників; складність визначення нормативних значень показників оцінки.

Процедура оцінювання рівня стійкості автотранспортних підприємств повинна ґрунтуватися на основних принципах, які регулюють її методологію: науковості, комплексності, об'єктивності, систематичності та оперативності.

Отже, для об'єктивного оцінювання стійкості автотранспортного підприємства потрібен науково сформований та перевірений на практиці методичний апарат забезпечення оцінювання та прогнозування рівня стійкості з обґрунтованою системою показників.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Ареф'єва О. В. Концептуальні основи адаптивного управління функціонуванням та розвитком підприємств / О. В. Ареф'єва // Економіка та управління. – 2012. – № 3. – С. 107–111.
2. Галушко Є.С., Галушко С.А. Обоснование организационно-экономического механизма адаптации предприятия / Вісник СевНТУ: зб. наук. пр. Вип. 130/2012. Серія: Економіка і фінанси. – Севастополь, 2012. – С. 43–47.
3. Гончаренко О.М. Діагностика та інструментарій оцінки стійкого розвитку підприємства / О.М. Гончаренко // Праці Одеського політехнічного університету. – 2011. Вип 2(36). – С. 312–319.

4. Григорук П.М. Методи побудови інтегрального показника / П.М. Григорук, І.С. Ткаченко // БІЗНЕСІНФОРМ.– 2012. – №4. – С. 34-38.
5. Карінцева О.І., Харченко М.О., Зіненко Ю.В. Застосування вартісного підходу оцінки конкурентоспроможності підприємств компресорного машинобудування/ О.І. Карінцева, М.О. Харченко, Ю.В. Зіненко // Механізм регулювання економіки. – 2013. – Т. 3 – С. 172–178.
6. Матвійчук А.В. Моделювання фінансової стійкості підприємств із застосуванням теорій нечіткої логіки, нейронних мереж і дискримінантного аналізу // Вісник НАН України. – 2010. – № 9.– С. 24–46.
7. Поддєрьогін А.М. Фінанси підприємств : підручник / Міністерство освіти України. / Поддєрьогін А.М. – К.: КНЕУ, 2009. – 571 с.
8. Пономаренко Т.В. Оцінювання економічної стійкості підприємства на основі вартісного підходу / Т. В. Пономаренко // Економічний аналіз. – 2016. –Т. 24(2). – С. 106-113.
9. Суслов Ю.Е. Методология и методы управления рациональностью социально-экономических систем: монография / Ю.Е. Суслов, Е.Ю. Суслов. – СПб. : СПбГИПТ, 2005. – 488с.
10. Табачникова Е.В. К вопросу о методах оценки устойчивого развития социально – экономической системы (на примере предприятия транспортной отрасли)/ Е.В. Табачникова //Вестник СибАДИ. – 2014. – Вып 4 (38). – С. 151–158.
11. Ткаченко Н.М. Бухгалтерський фінансовий облік, оподаткування і звітність: навчальний посібник / Н.М. Ткаченко. – К.: Алерта, 2011. – 923 с.
12. Чібісова В.І. Методи оцінки і прогнозування банкрутства підприємств // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. –2012. – Вип. 22 (2). –С. 389-394.

REFERENCES

1. Aref'jeva, O.V. (2012). Konceptualjni osnovy adaptivnogho upravlinnja funkcionuvannjam ta rozvytkom pidpryemstv // Ekonomika ta upravlinnja [Conceptual framework of adaptive management operation and development of the enterprises// Economics and Management], №3, 107-111. [in Ukrainian].
2. Galushko E.S., Galushko S.A. (2012). Obosnovanie organizacionno-ekonomicheskogo mehanisma adaptacii predpriyatiya [The essence, the function and location of organizational-economic mechanism of adaptation of the company], Visnyk SevNTU, 130/12., 43–47 [in Ukrainian].
3. Honcharenko, O.M. (2011). Diahnastyka ta instrumentariy otsinky stiykoho rozvytku pidpryemstva [Diagnostics and tools for assessing the sustainable development of the enterprise]. Pratsi Odeskoho politekhnichnoho universytetu – Odeskyi Politechnichniy Universytet. Pratsi, 2(36), 312-319 [in Ukrainian].
4. Hryhoruk, P. M. (2012). Metody pobudovy intehralnoho pokaznyka [Methods of integral index]. BiznesInform – BusinessInform, 4, 34–38 [in Ukrainian].
5. Karintseva O.I, Kharchenko M.O., Zinenko Y.V.(2013) Zastosuvannya vartisnogo pidhodu osinky konkurentospromozhnosti pidpryemstv kompresornogo mashynobuduvannya [The use of cost-based approach for assessing the competitiveness of compressor engineering enterprises //Mechanism of economic regulation]Mehanizm reguluvannya ekonomikoii, 3,172–178. [in Ukrainian].
6. Matviychuk A. (2010) Modeliuvannia finansovoi stiikosti pidpryemstv iz zastosuvanniam teorii nechitkoi lohiky, neironnykh merezh i dyskryminatnoho analizu [Finance resistance of concerns modeling using fuzzy logics, neural networks and discriminant analysis the- ories]. Visnyk Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy, 9, 24-46.
7. Poddierogin A.M. (2009). Finansy pidpryemstv: Pidruchnik [Finances of enterprises. Textbook] Kyiv National Economic University – 571 [inUkrainian].
8. Ponomarenko T.V. (2016). Osinuvanna ekonomichnoi stiykostu pidpryemstva na osnovi vartisnogo pidhodu // Ekonomichniy analys[Evaluation of economic stability of the enterprise on the basis of value approach// Economic analysis], 24(2), 106-113[inUkrainian].

9. Suslov Y.E. (2005) Metodologiya i metody upravleniya racionalnostiu sosialno-ekonomicheskikh sistem [Methodology and methods of managing the rationality of socio-economic systems], SPb.: SPbGIPT. – 488 [in Russian].

10. Tabachnikova E. V. (2014) K voprosy o metodah osenki ustoichivogo razvitiya sosialno-ekonomicheskoi sustemy (na primere predpriyatiya transportnoi otrasli) [The question assessment methods of sustainable development of socio-economic system (for example the transport industry)] Visnyk SibADI, 4(38) 151–58 [in Russian].

11. Tkachenko N.M. (2011) Buhgalterskiy finansovy oblik, opodatkovannya i zvitnist: navchalnyi posibnyk [Accounting, taxation and reporting: a textbook], – 923 [in Ukrainian].

12. Chibisova, I. V. (2012). Metody ocinky i proghnozuvannya bankrutstva pidpryemstv. Naukovi praci Kirovohrads'kogo nacional'nogho tekhnichnogho universytetu [Methods of bankruptcy assessment and prediction of enterprises // scientific papers of Kirovograd national technical university.], 22(2), 389-394 [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Методи та підходи оцінки стійкості автотранспортних підприємств / В.В.Бойко, А.С.Куїмова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті був проведений аналіз наукових праць, на основі якого було сформоване власне авторське бачення підходів і методів стійкості автотранспортного підприємства.

Об'єкт дослідження – стійкість автотранспортних підприємств.

Мета роботи – на основі аналізу сучасних теоретичних підходів і практичного досвіду забезпечення економічної стійкості вітчизняних автотранспортних підприємств обґрунтувати основні методи оцінки стійкості підприємства.

Методи дослідження – загальнонаукові.

В сучасних нестабільних умовах функціонування підприємства автомобільного транспорту, як і інші суб'єкти господарювання виробничої і невиробничої сфери повинні підтримувати рівень ефективності діяльності та конкурентоздатності. Необхідною умовою підвищення ефективності функціонування і безперервного розвитку підприємств є забезпечення їх стійкості на основі врахування впливу факторів зовнішнього середовища і змін в діяльності суб'єктів господарювання. З огляду на це стаття авторів, присвячена дослідженню підходів та методів, системи показників, які використовуються для оцінювання стійкості підприємств в науковій методології та практиці є безумовно актуальною.

В Концепції стійкого розвитку України зазначається, що підприємства можуть забезпечити свій стійкий стан, якщо будуть брати до уваги не лише економічні аспекти діяльності, але й враховувати соціальні й екологічні ризики. Отже, узагальнення результатів дослідження вітчизняних й іноземних науковців в сфері методології оцінювання рівня стійкості підприємств автомобільного транспорту є своєчасне. Дослідження підходів і методів, які використовуються для оцінювання економічної, екологічної та соціальної стійкості є актуальним. Раціональний вибір підходів та методів оцінювання економічної стійкості підприємства є необхідною умовою його подальшого ефективного функціонування в довгостроковій перспективі за сучасних умов господарювання.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СТІЙКІСТЬ, СТІЙКІСТЬ ПІДПРИЄМСТВА, МЕТОДИ ОЦІНКИ, ПІДХОДИ, ІНТЕГРАЛЬНИЙ ПОКАЗНИК.

ABSTRACT

Boiko V.V., Kuimova A.S. Methods and approaches of evaluation of the motor enterprises sustainability. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The analysis of scientific works was carried out in the article, on the basis of which the author's own vision of the approaches and methods of sustainability of the motor transport enterprise was formed.

The object of study is the stability of motor transport enterprises.

The purpose of the work is to substantiate the basic methods of assessing the firm's stability on the basis of the analysis of modern theoretical approaches and practical experience of ensuring the economic stability of domestic motor transport enterprises.

The research methods are generally scientific.

In today's volatile environment, the functioning of road transport companies, as well as other economic entities of the production and non-industrial sphere, must maintain the level of efficiency and competitiveness. A prerequisite for improving the efficiency and continuous development of enterprises is to ensure their sustainability based on the impact of environmental factors and changes in the activities of economic entities. In view of this article, the authors of the study of approaches and methods, the system of indicators used to assess the sustainability of enterprises in scientific methodology and practice is certainly relevant.

The Sustainable Development Concept of Ukraine states that enterprises can ensure their sustainability if they take into account not only the economic aspects of the activity, but also take into account social and environmental risks. Thus, the generalization of the results of the study of domestic and foreign scientists in the field of methodology for assessing the level of sustainability of road transport enterprises is timely. Research into the approaches and methods used to assess economic, environmental and social sustainability is relevant. The rational choice of approaches and methods for assessing the economic sustainability of the enterprise is a prerequisite for its continued effective functioning in the long run in the current economic environment.

KEYWORDS: SUSTAINABILITY OF ENTERPRESE, ECONOMIC SUSTAINABILITY, APPROACHES, ASSESSMENT METHODS.

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Методы и подходы оценки устойчивости автотранспортных предприятий / В.В.Бойко, А.С.Куимова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье был проведен анализ научных работ, на основе которого было сформировано собственное авторское видение подходов и методов устойчивости автотранспортного предприятия.

Объект исследования – устойчивость автотранспортных предприятий.

Цель работы – на основе анализа современных теоретических подходов и опыта обеспечения экономической устойчивости отечественных автотранспортных предприятий обосновать основные методы оценки устойчивости предприятия.

Методы исследования – общенаучные.

В современных нестабильных условиях функционирования предприятия автомобильного транспорта, как и другие субъекты хозяйствования производственной и не производственной сферы должны поддерживать уровень эффективности деятельности и конкурентоспособности. Необходимым условием повышения эффективности функционирования и непрерывного развития предприятий является обеспечение их устойчивости на основе учета влияния факторов внешней среды и изменений в деятельности субъектов хозяйствования. Учитывая это статья авторов, посвященная исследованию подходов и методов, системы показателей, используемых для оценки устойчивости предприятий в научной методологии и практике является безусловно актуальной.

В Концепции устойчивого развития Украины отмечается, что предприятия могут обеспечить свой устойчивое состояние, если будут учитывать не только экономические аспекты деятельности, но и учитывать социальные и экологические риски. Итак, обобщение результатов исследования отечественных и зарубежных ученых в области методологии оценки уровня устойчивости предприятий автомобильного транспорта является своевременное. Исследование подходов и методов, используемых для оценки экономической, экологической и социальной устойчивости является актуальным. Рациональный выбор подходов и методов оценки экономической устойчивости предприятия является необходимым условием его дальнейшего эффективного функционирования в долгосрочной перспективе в современных условиях хозяйствования

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: УСТОЙЧИВОСТЬ, УСТОЙЧИВОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ, ПОДХОДЫ, МЕТОДЫ ОЦЕНКИ, ИНТЕГРАЛЬНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ.

АВТОРИ:

Бойко Вікторія Валеріївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: tori704@bigmir.net, тел.0442803016, Україна 01010, м. Київ, вул. М. Омельяновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-3312-5948

Куїмова Анастасія Сергіївна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: kuimovan@ukr.net, тел.0442803016, Україна 01010, м. Київ, вул. М. Омельяновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-4308-9629

AUTHOR:

Boiko Victoriia V., PhD, associate professor, National Transport University, associate professor, department of Economics, e-mail: tori704@bigmir.net, tel.0442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omeljjanovicha-Pavlenko str.,1 of.313, orcid.org/0000-0002-3312-5948

Kuimova Anastasia S., National Transport University, department of Economics, postgraduate, department of Economics, e-mail: kuimovan@ukr.net, tel.0442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omeljjanovicha-Pavlenko str.,1 of.313, orcid.org/0000-0002-4308-9629

АВТОРЫ:

Бойко Виктория Валериевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: tori704@bigmir.net, тел.0442803016, Украина 01010, г.Киев, ул. М. Омельяновича-Павленко, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-3312-5948

Куимова Анастасия Сергеевна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры экономики, e-mail: kuimovan@ukr.net, тел.0442803016, Украина 01010, г. Киев, ул. М. Омельяновича-Павленко, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-4308-9629

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, президент Української академії інвестицій в науку і будівництво, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondar NM, Ph.D., (Dr.), professor, National Transport University, professor of the department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko EV, Ph.D., (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investments in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

**ТЕОРЕТИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ОБГРУНТУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО
ПАРТНЕРСТВА ЯК ІНСТРУМЕНТУ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

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

Сукманюк В.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, ruslan050371@ukr.net, orcid.org/0000-0003-4202-8960

Юрченко А.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна, yas2019@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2051-1986

**THEORETICAL BACKGROUND OF THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP
BASIS AS AN INSTRUMENT FOR IMPLEMENTATION OF THE STATE POLICY
FOR DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

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

Sukmaniuk V.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ruslan050371@ukr.net, orcid.org/0000-0003-4202-8960

Yurchenko A.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine, yas2019@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2051-1986

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ОБОСНОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА КАК ИНСТРУМЕНТА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

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

Сукманюк В.М., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, ruslan050371@ukr.net, orcid.org/0000-0003-4202-8960

Юрченко А.С., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, yas2019@ukr.net, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

Постановка проблеми. Розроблення та реалізація державної політики розвитку транспортної інфраструктури у більшості розвинених країн передбачає використання переваг сучасних інструментів активізації інвестиційної діяльності у галузі. Одним з таких інструментів є державно-приватне партнерство (ДПП). Розуміння сутності ДПП у різних країнах відрізняється, що пояснюється, насамперед, історичною практикою застосування різних форм партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу та особливостями правового регулювання їх реалізації в тій або іншій країні. В той же час, застосовувані різні форми ДПП в країнах світу базується на певних теоретичних посилках, що пояснюють роль держави і приватного бізнесу у реалізації суспільно важливих проєктів, розподіл між ними функцій та повноважень у наданні послуг суспільству.

Розроблення концепції застосування ДПП як одного з інструментів реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури в умовах українських реалій потребує вивчення існуючих для цього теоретичних передумов та обґрунтування використання найбільш адекватної для вітчизняної практики теоретичної моделі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Сьогодні у більшості наукових публікацій [4, 10, 12, 13, 14] автори здебільшого надають перевагу практичним аспектам реалізації партнерських взаємодій держави приватного бізнесу, не заглиблюючись в економічну природу їх рухомих сил. Через це має місце досить значна кількість проєктів ДПП у транспортній інфраструктурі, які визнані невдалими. Основною причиною цього, на наш погляд, є невиправдані сподівання учасників цих проєктів через нерозуміння ними механізмів мотивації партнерів, і, як наслідок, невідповідну побудову відносин

між державним і приватним учасниками проекту, що не враховує необхідність обґрунтованого розподілу відповідальності і ризиків між партнерами.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Ціллю статті є дослідження теоретичних підходів щодо обґрунтування партнерських взаємодій між державою та приватним бізнесом, принципових підходів щодо розподілу відповідальності та ризиків між партнерами.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Вивчення праць науковців свідчить, що серед них немає єдиного погляду на сутність та зміст партнерських відносин держави і приватного бізнесу у сфері розвитку суспільної власності. В той же час можна відзначити низку основних спільних рис, властивих для всіх трактувань ДПП, зокрема: 1) партнерська взаємодія держави і приватного бізнесу передбачає об'єднання їхніх компетентностей, зусиль та ресурсів, сильних сторін та переваг; 2) ризики розподіляються між усіма учасниками партнерства; 3) метою партнерської взаємодії держави і приватного бізнесу є реалізація суспільно значущого проекту; 4) партнерська взаємодія відбувається на довгостроковій основі; 5) предметом партнерської взаємодії є управління, створення, використання та розвиток об'єктів державної (комунальної) власності; 6) між учасниками партнерства обов'язково має місце розподіл ризиків; 7) держава змінює статус з володільця на споживача послуг, які надаються суспільству з боку приватного партнера [25].

Отже, економічна категорія «державно-приватне партнерство» є складною і може розглядатись як: 1) невід'ємна частина економічної системи, що являє собою сукупність економічних відносин, ресурсів, результатів, ефективності тощо; 2) соціально-економічна система, яка регулюється інституційним середовищем та спрямована на надання суспільству необхідних послуг та продукції; 3) суб'єкт господарських відносин, який характеризується виробничо-господарськими, ресурсними, фінансово-кредитними та соціальними зв'язками; 4) проект, що передбачає наявність цілі, ресурсного забезпечення та обмеження в часі; 5) організаційна структура, що забезпечує реалізацію проекту та досягнення поставленого суспільно важливого завдання; 6) загальна характеристика способу дій, пов'язаних із спільним вирішенням завдань державою і приватним бізнесом; 7) спосіб фінансування суспільно значущого проекту; 8) інструмент реалізації державного управління у стратегічних галузях [26]. Складність ДПП як економічної категорії зумовлює об'єктивну неможливість існування єдиної теорії або концепції для опису побудови та функціонування моделі партнерських взаємодій держави і бізнесу.

Базовим підходом, який повинен застосовуватись при дослідженні механізму ДПП, є системний підхід. Відомий науковець А. Авер'янов зазначає, що «...системне пізнання та перетворення світу передбачають: розгляд об'єкта діяльності (теоретичної та практичної) як системи, тобто як обмеженої множини взаємодіючих елементів; встановлення складу, структури та організації елементів та частин системи, виявлення головних взаємодій між ними; виявлення зовнішніх зв'язків системи, встановлення головних; визначення функцій системи та її ролі серед інших систем; аналіз діалектики структури та функцій системи; виявлення на цій основі закономірностей і тенденцій розвитку системи» [1, С.9].

Сукупністю знань, яка пояснює виникнення, устрій, функціонування та розвиток систем різної природи є теорія систем. Вона може застосовуватись у дослідженнях різних аспектів ДПП, зокрема: як інструменту реалізації державної інвестиційної політики; як форми здійснення партнерської взаємодії держави, бізнесу та громадського суспільства для реалізації суспільно значущих завдань; як проекту, що передбачає комплекс відповідних взаємопов'язаних етапів, ресурсного забезпечення тощо. Положення теорії систем можуть застосовуватись не тільки для опису таких систем, а й управління ними.

Категорія «система» описується низкою концепцій: система як сукупність взаємодіючих елементів (Л. Берталанфі [23]); система як цілісний комплекс взаємопов'язаних елементів, що утворює особливу єдність із середовищем (В. Садовський [33], І. Блауберг, Е. Юдін [24]); система як множина взаємопов'язаних та упорядкованих за відношеннями компонентів тієї або іншої природи, що характеризується єдністю, вираженою в інтегральних властивостях та функціях множини (А. Уємов [35]); система як сукупність сутностей та відносин (A.D. Hall, R. E. Fagen [8]).

Оскільки за своєю природою ДПП відноситься до соціально-економічних систем, для опису його механізму, на думку автора, є доцільним застосування визначення поняття «система», сформульованого W. E. Deming: «Система являє собою мережу взаємопов'язаних компонентів, які діють разом, аби спробувати досягти цілі системи. Система повинна мати ціль. Без цілі немає

системи... Прикладом системи, що є добре оптимізованою, є гарний оркестр. Музиканти не повинні там грати соло, як примадонни, кожний з яких намагається досягти прихильності слухачів. Вони там аби підтримувати один одного. Відокремлено вони не повинні бути кращими музикантами в країні» [5, С.95-96].

Цю ідею продовжує Н. Yamamoto: «Ціль системи повинна бути зрозумілою усім як поза системою, так й в межах системи. Цілі повинні включати плани відносно майбутнього і теперішнього часу. Системою необхідно управляти, і таке управління необхідне не тільки системі, а й мережі взаємозалежних компонентів також зацікавлених організацій та секторів. Це переходить у багаторівневому управлінні у схему ДПП, до якої входять взаємозалежні компоненти державного сектору, приватного бізнесу та громадського некомерційного сектору» [22, С.76]. У той же час ДПП як система, що об'єднує зусилля державних і приватних учасників для досягнення спільної мети, є й організаційною системою, яка має свій центр (керуючий орган у вигляді держави) та суб'єктів впливу (учасників проекту ДПП). При цьому центр та учасники проекту ДПП можуть не тільки мати свої цілі, а й проводити активні дії для їх досягнення. Тому для опису механізму ДПП доцільним бачиться застосування методології теорії активних систем – розділу теорії управління соціально-економічними системами, який вивчає властивості механізмів їх функціонування, які зумовлені проявами активності учасників системи. Розвиток цієї теорії представлений у працях Д. Новікова [31], В. Буркова й В.Кондратьєва [28].

За небезпеку слід вважати можливість опортуністської поведінки учасників партнерських взаємодій держави, бізнесу та суспільства. З метою зниження її імовірності виникає потреба регулювання їхніх відносин, тобто створення відповідного інституційного середовища. Згідно з основним визначенням, сформульованим L. Davis та D. North, «інституційне середовище – це сукупність базових політичних, соціальних та юридичних правил, що утворює базис для виробництва, обміну та розподілу» [3, С. 6].

Теоретичне підґрунтя механізму ДПП може бути здійснене й на основі теорій неоінституційної економіки та нової інституціональної політики.

Особливостями інструментарію неоінституційної економіки, яка вивчає поведінку господарюючих суб'єктів в умовах неповноти інформації, є: розгляд більш широкого спектру форм власності. При цьому поряд з приватною власністю досліджуються колективна і державна форми власності, проводиться співставлення їхньої порівняльної ефективності у забезпеченні угод на ринку; уведення поняття інформаційних витрат, тобто витрат, пов'язаних із пошуком та отриманням інформації про угоди та ситуацію на ринку; визнання трансакційних витрат, що виникають під час укладання угод.

У межах неоінституційної економіки набули свого розвитку теорії прав власності, трансакційних витрат, оптимального контракту, суспільного вибору, нова економічна теорія, які цілком можуть використовуватись для опису механізму ДПП. Зміст цих теорій пояснює ставлення держави до партнерських взаємодій держави і бізнесу та прийняті форми ДПП в країнах з різних правовим середовищем. Отже розглянемо їх більш детально.

Під системою прав власності розуміється вся сукупність норм, що регулюють доступ до рідкісних ресурсів. Згідно теорії прав власності такі норми можуть встановлюватись і захищатись не тільки державою, а й іншими соціальними механізмами – звичаями, моральними нормами, релігійними догмами. З точки зору суспільства, права власності виступають як «правила гри», що упорядковують відносини між окремими агентами. З точки зору окремих агентів, права власності розглядаються як «пучки правомочності» щодо прийняття рішень стосовно того або іншого ресурсу, які часто можуть існувати та передаватись окремо. Кожний такий «пучок» може розщеплюватись таким чином, що одна частина правомочності починає належати одній особі, а інша – другій, внаслідок чого відбувається розподіл та використання рідкісних ресурсів. Відомий юрист А. М. Нопорé ще у 1961 році запропонував виокремлювати пучок нерозкладних і виключних прав власності: право володіння, право використання, право управління, право на дохід, право суверена, право на безпеку, право наслідування, право на безстроковість, заборона шкідливого використання, відповідальність у вигляді стягнення, залишковий характер [9, С. 12-18]. Права власності мають поведінкове значення: одні способи дій вони заохочують, а інші – стримують (через заборону або підвищення витрат), впливаючи таким чином на поведінку індивідів. Представниками теорії прав власності є R. H. Coase [29], A. A. Alchian, H. Demsetz [1].

Теорія трансакційних витрат відображає вплив трансакційних витрат на процес прийняття рішень та ефективність економіки у цілому. Трансакційні витрати поділяють на витрати, пов'язані з: пошуком інформації; проведенням переговорів; вимірюванням кількості та якості товарів й послуг, що вступають у відносини обміну; опортуністською поведінкою, під якою розуміється недобросовісна поведінка суб'єкта, що призводить до порушень умов договору; специфікацією та захистом прав власності. Представниками теорії трансакційних витрат є R. H. Coase [29], O. E. Williamson [21], D. North [32].

Теорія контрактів розглядає обмін правами власності за певним каналом, роль якого виконує контракт. Останній фіксує, які саме правомочності та на яких умовах підлягають передачі. Основними представниками поглядів теорії контрактів є O. E. Williamson [21], J.E. Stiglitz [34], I.R. Macneil [15].

Особливостями контрактів є те, що вони:

- виконання контракту ніколи не може бути абсолютно гарантованим, адже учасники угоди, які схильні до опортуністської поведінки, будуть намагатись ухилитись від її умов. Часто ухилення від умов контракту не піддається спостереженню або є недоказовим у суді. Для захисту своїх інтересів економічні агенти змушені створювати відповідні механізми регулювання контрактних відносин, спрямовані на стримування постконтрактного опортунізму, наприклад, систему стимулів до виконання прийнятих умов: надання застави, прагнення збереження репутації, публічні заяви про прийнятті зобов'язання тощо;

- ніколи не можуть бути повними через об'єктивну неможливість передбачити та зафіксувати всі можливі взаємні права та обов'язки на всі випадки життя;

Механізмом, що регулює прості контракти (їх називають «класичними»), O. E. Williamson [21], вважає ринок; механізмом, що регулюють складні контракти – ієрархічну організацію (наприклад, фірму). Контракт ДПП має гібридну форму, оскільки йому властиві риси простого та складного контракту. Так, проект буде успішним, якщо суспільство буде отримувати більш якісні та конкурентоспроможні послуги, а проектна компанія здійснювати свою діяльність з найменшими витратами та найбільшою ефективністю, тобто регулюється ринковим механізмом. У той же час, реалізація проекту ДПП потребує створення певної ієрархічної структури за участю регулюючих органів влади, які формулюють вимоги до результату реалізації проекту, надають відповідні дозволи, ліцензії, гарантії, та проектною організації, яка виконує проект.

Під час укладання контрактів часто одна особа передає низку повноважень іншій (наприклад, власники – керуючому компанії). Вигоди та переваги таких відносин вивчаються агентської теорією або теорією агента. Її засновниками є M. Jensen та W. Meckling [11]. Під агентськими відносинами розуміються відносини двох учасників, один із яких (замовник, власник, принципал) надає іншому (виконавцю, агенту) частину своїх функцій. В економічній теорії відносини принципал-агент розглядаються з точки зору працедавця та найманого працівника. Принципал передає частину функцій з прийняття рішень агенту і стає зацікавленим в його ефективній роботі. Агент стає довіреною особою принципала. В умовах асиметрії інформації агент може бути зацікавлений у власній стратегії дій. З метою примушення його дотримуватись дій, визначених принципалом, останній використовує стимулюючі механізми (обмеження, покарання, систему заохочень). Відносини між принципалом та агентом фіксуються у контракті.

Теорія принципал-агента набула свого використання й у системі суспільного фінансового менеджменту (public expenditure management (PEM)), метою якого є підвищення ефективності державних витрат. У цьому випадку принципалом є держава, а агентами – міністерства та відомства, що розпоряджаються державними коштами. На думку авторів статті, теорією принципал-агента можна описати й проблеми, що виникають під час реалізації проектів ДПП. Особливістю реалізації таких проектів є надання з боку органів влади певних повноважень приватному партнеру: компетенції поточного управління, створення, експлуатації, фінансування, розвитку об'єктів інфраструктури. Надання компетенцій супроводжуються наданням з боку держави певних пільг та гарантій, зокрема: зниженням ставки податку на прибуток, заборонаю розвитку альтернативних об'єктів інфраструктури (наприклад, будівництва альтернативної дороги), компенсацією доходу у разі його недоотримання через низький попит тощо. Отже, приватний партнер може розглядатись як агент, який виконує доручення щодо надання суспільних послуг від імені держави – принципала.

Теорія суспільного вибору вивчає різні способи та методи, за допомогою яких люди використовують урядові установи у своїх власних інтересах. Метою поведінки є отримання

суспільного блага та прагнення перекласти витрати з отримання бажаного результату на оточуючих. Стосовно проектів ДПП така ситуація виникає у випадку надання приватному партнеру надмірних гарантій з боку держави та прийняття нею на себе значної частини комерційних ризиків. У цьому разі приватний партнер втрачає стимули ефективного господарювання, оскільки його збитки покриває бюджет. Представниками теорії суспільного вибору є J. M. Buchanan [2], G. Tullock [20], R. B. Ekelund [6].

Нова економічна теорія являє собою концепцію інститутів та інституціональної динаміки, що пояснює закономірності розвитку людського суспільства. Представником цієї теорії є D. North [32].

У складі інститутів D. North виокремлює три головних складових: неформальні обмеження (традиції, звичаї, соціальні умовності), що формуються спонтанно без будь-якого свідомого впливу; формальні правила (конституції, закони, судові прецеденти, адміністративні акти); механізми примусу, що забезпечують дотримання правил (суди, поліція тощо).

На думку D. North існує два основних джерела інституційних змін:

– зрушення, що відбуваються у структурі відносних цін. Внаслідок дії технічного прогресу, відкриття нових ринків, зростання населення відбувається зміна цін кінцевого продукту відносно зміни цін факторів виробництва або зміни цін одних факторів відносно цін інших. Під впливом таких змін певні з колишніх форм організаційної та інституційної взаємодії стають не вигідними й економічні агенти починають експерименти з новими формами. Саме таким, на думку авторів статті, є й основна причина появи ДПП як нового інституту. Останні два десятиліття у багатьох країнах спостерігався брак фіскальних надходжень для фінансування інфраструктурних та соціальних проектів. З урахуванням вимог Маастрихтської угоди для країн ЄС має місце ще й обмеження розміру дефіциту, якого повинні суворо дотримуватись уряди при складанні бюджетів. Використання ж механізму ДПП дало змогу залучити фінансові ресурси для вирішення суспільних завдань без збільшення додаткових державних видатків;

– ідеологія. Під ідеологією розуміються суб'єктивні моделі, через призму яких люди сприймають та оцінюють оточуючий світ. Ідеологія також не вільна від впливу економічних вигід: чим більше прибуткових можливостей блокує будь-яка суб'єктивна картина світу, тим сильнішими є стимули до її перегляду. І навпаки, відсутність інституційних змін означає, що ніхто з агентів не зацікавлений у перегляді діючих «правил гри».

Нова інституційна політика істотно змінює традиційні погляди неокласики, а саме: здійснює спробу створити нову теорію інститутів; принцип оптимізації замінюється принципом задовільності; сперечається з приводу екзогенного (зовнішнього) характеру переваг суб'єктів.

У межах нової інституційної економіки виокремлюють теорії економіки угод, ігор, неповної раціональності, які також можуть бути використані для опису механізму ДПП.

Предметом теорії економіки угод є угоди як найбільш поширені форми взаємодій між індивідами. При цьому ринкова економіка розглядається не як окремий об'єкт дослідження, а як підсистема суспільства. Суспільство розглядається з точок зору аналізу різних «інституційних підсистем», кожна з яких характеризується особливими способами координації між людьми – «угодами» та особливими вимогами до дій людей – «нормами поведінки». Основними представниками економіки угод є: Л. Тавено [19] О. Фаворо [37], Ф. Еймар-Дуверно [7].

У межах теорії ігор був заснований математичний інструментарій нової інституційної економіки, який базується на таких припущеннях: може існувати декілька точок рівноваги; точки рівноваги не обов'язково співпадають з точками рівноваги за Парето; рівноваги може не існувати взагалі. У теорії ігор досліджуються кооперативні та некооперативні ігри. Для опису механізму ДПП, який базується на кооперації зусиль партнерів, доцільним є використання апарату кооперативних ігор. Апарат теорії ігор дає змогу досліджувати ситуації, в яких поведінка індивідів є взаємообумовленою: рішення кожного з них впливає на результат взаємодії, і як наслідок, на рішення інших індивідів. Приймаючи рішення щодо своїх дій, індивід повинен враховувати наступні за ними дії інших індивідів. Теорія ігор не вимагає повної раціональності індивідів. Основними представниками теорії ігор є J. Neumann та O. Morgenstern [30], J. F. Nash [16].

В основі теорії неповної раціональності – альтернативні процедури вибору в умовах неповної інформації. Прийняття рішення розглядається як процес, що складається з двох етапів: пошук варіантів рішень; прийняття задовільного варіанту. Теорія неповної раціональності виходить з того, що індивід не тільки не може зібрати весь обсяг інформації про угоду та ситуацію на ринку, а й не

здатний й обробити її оптимальним чином. Представником теорії неповної раціональності є Х. Саймон [18].

Підготовка, обґрунтування та реалізація проектів ДПП, що передбачають здійснення інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури, спираються на використання й прикладної методології – методології проектного, інвестиційного та фінансового менеджменту, економічного аналізу. Так, будь-який проект ДПП має свій зміст, тривалість реалізації, потребу у ресурсах, очікувану якість, протилежні вимоги та очікування від проекту у різних груп ключових учасників (держави, суспільства, інвесторів, операторів). Визначення доцільності інвестицій у проект ДПП передбачає обчислення очікуваних грошових потоків з урахуванням впливу середовища проекту, зміни вартості грошей, формування та вибору оптимальної структури джерел фінансування проекту, аналізу ефективності альтернативних проектів [27].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Отже, складність ДПП як економічної категорії зумовлює об'єктивну неможливість існування єдиної теорії або концепції для опису побудови та функціонування моделі ДПП. Розроблення концепції управління розвитком транспортної інфраструктури із використанням переваг ДПП має широку наукову теоретико-методологічну базу – це теорії фундаментального й прикладного характеру. Її становлять теорії фундаментального (теорії неінституційної економіки та нової інституційної політики, теорії управління соціально-економічними системами, концепції державного управління) та прикладного (проектного, інвестиційного, фінансового менеджменту, економічного аналізу) характеру.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Alchian A. A. The Property Right Paradigm / A. A. Alchian, H. Demsetz // The Journal of Economic History. – 1973. – Vol. 33. – P. 16–27
2. Buchanan J. M. The Limits of Liberty: Between Anarchy and Leviathan. / J. M. Buchanan. – University of Chicago Press, 1977 – 222 pp.
3. Davis L. Institutional Change and American Economic Growth: A First Step Towards a Theory of Institutional Innovation. / L. Davis, D. North – The Journal of Economic History, 1970, vol.30, Nol. – p.131–149.
4. Deep A. Realizing the potential of public-private partnerships to advance / A. Deep, K. Jungwook, L. Minsoo – Asia's Infrastructure Development. Asian Development Bank, Korea Development Institute, 2019 – 359 pp. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/479396/potential-ppp-asia-infrastructure.pdf>
5. Deming W. E. The New Economics for Industry, Government, Education / W. E. Deming, – 2nd ed., Cambridge: The MIT Press, 2000. – 266 pp.
6. Ekelund R. B. Politicized Economies: Monarchy, Monopoly, and Mercantilism. / R. B. Ekelund, R. D. Tollison, – Texas A&M University Press, 1997. – 300 pp.
7. Eymard-Duvernay F. Valeurs, coordination et rationalité. / F. Eymard-Duvernay, O. Favereau et al. // L'économie des conventions ou le temps de la réunification dans les sciences économiques, sociales et politiques. – Problèmes Économiques, 2004. – 2838: pp. 1–8.
8. Hall A.D. Definition of System. / A.D. Hall, R. E. Fagen // «General Systems», vol. I, 1956, p. 18–28.
9. Honoré A. M. Ownership/ A. M. Honoré. – in Oxford Essays in Jurisprudence. – Oxford: Clarendon Press, 1961, 107pp.
10. Howell B. Anatomy of a Public-Private Partnership: Hold-up and regulatory risk in an NGN PPP / B. Howell, B. Sadowski. – 20th ITS Biennial Conference, Rio de Janeiro, Brazil, 30 Nov. – 03 Dec. 2014 //The Net and the Internet – Emerging Markets and Policies, International Telecommunications Society (ITS), Rio de Janeiro. – Available: – <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/106872/1/816647402.pdf>
11. Jensen M.. Theory of the firm: Managerial Behavior, Agency costs and Ownership Structure. / M. Jensen, W. Meckling // Journal of Financial Economics. 1976. Vol 3. P 305–360.
12. Jett A. N. Risk Mitigation and Sovereign Guarantees for Public-Private Partnerships in Developing Economies / A. N. Jett.– Asian Development Bank, 2018. – 25 pp. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/468626/ewp-564-risk-mitigation-sovereign-guarantees-ppps.pdf>

13. Jungwook K. Rationale and Institution for Public–Private Partnerships / K.Jungwook. – Asian Development Bank, 2018. – 26 pp. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/450876/ewp-557-rationale-institution-ppps.pdf>.
14. Krześ-Dobieszewska J. Managing Public – Private Partnership Market in the Times of Economic Crisis. / J. Krześ-Dobieszewska // «Oeconomia Copernicana», 2014, Volume 5 Issue 2, pp. 63-74, DOI: <http://dx.doi.org/10.12775/OeC.2014.014>
15. Macneil I.R. Reflections on Relational Contract / I.R. Macneil // Journal of Institutional and Theoretical Economics, 1974. – № 41. – P. 541–546
16. Nash J. Non-Cooperative Games. / J. Nash. // Annals of Mathematics. Second Series, Vol. 54, No. 2 (Sep., 1951), pp. 286–295
17. Public–private partnership monitor. – Asian Development Bank, 2017. – 599p. – Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/381681/ppp-monitor.pdf>
18. Simon H. A. Administrative behavior: A Study of Decision making Processes in Administrative Organization / H. A. Simon – 1st ed., New York: The Macmillan Company, 1947.
19. Thévenot L. A Science of Life Together in the World / Laurent Thévenot // European Journal of Social Theory. – May. – 2007. – № 10. – pp. 233–244
20. Tullock G. The Welfare costs of tariffs, monopoly and theft / G. Tullock / Western Economic Journal, 1967. – № 5. – pp. 224–232.
21. Williamson O. E. Markets and hierarchies, analysis and antitrust implications : a study in the economics of internal organization / Oliver E. Williamson. – New York : Free Press, 1975. – 286 p.
22. Yamamoto H. Multi-level Governance and Public Private Partnership: Theoretical Basis of Public Management. / H. Yamamoto. // Interdisciplinary Information Sciences, 2007. – Vol. 13, No. 1, pp. 65–88
23. Берталанфи Л. фон. Общая теория систем – критический обзор / Л. фон Берталанфи. – В кн. Исследования по общей теории систем: Сборник переводов / Общ. ред. В. Н. Садовского и Э. Г. Юдина. – М.: Прогресс, 1969. – С. 23–82.
24. Блауберг И. В. Становление и сущность системного подхода. / И. В. Блауберг, Э. Г. Юдин – М., Наука, 1973 – 69 с.
25. Бондар Н.М. Державно-приватне партнерство: сутність та принципи / Н.М. Бондар // Вісник Національного транспортного університету: В 2-х частинах: Ч.1. – К.: НТУ, 2010. – Випуск 21. – 460 с. (С.232-237)
26. Бондар Н.М. Методичні підходи до обґрунтування доцільності реалізації проекту державно-приватного партнерства на транспорті // Вісник НТУ. – К.: НТУ, 2011. – № 24. – 456 с. (С. 192-196.)
27. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Бондар Н.М. – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
28. Бурков В.Н. Механизмы функционирования организационных систем / В.Н. Бурков, В.В. Кондратьев – М.: Наука, Главная редакция физико-математической литературы, 1981. – 384 с.
29. Коуз Р. Фирма, рынок и право / Р. Коуз; пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2007. – 224 с.
30. Нейман Дж. Теория игр и экономическое поведение / Дж. фон Нейман, О. Моргенштерн. – М.: Наука, 1970. – 983 с.
31. Новиков Д.А. Теория управления организационными системами. / Д.А.Новиков. – М.: Физматлит. 2-е издание, 2007. – 584 с.
32. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт – М., 1997. – 286 с.
33. Садовский В. Н. Основания общей теории систем: Логико–методологический анализ. / В. Н. Садовский – М.: Наука, 1974. – 280 с.
34. Стиглиц Дж. Ю. Экономика государственного сектора / Дж. Ю. Стиглиц; пер. с англ. – М.: Изд-во МГУ: ИНФРА–М, 1997 – 720 с.
35. Уемов А. И. Системный подход и общая теория систем. /А. И. Уемов. – М., «Мысль», 1978. – 272 с.
36. Уильямсон О. И. Экономические институты капитализма : фирмы, рынки, "отношенческая" контракция / О. И. Уильямсон. – СПб. : Лениздат, 1996. – 702 с.

37. Фаворо О. Внутренние и внешние рынки. / О. Фаворо // Вопросы экономики.— 1997.— № 10. — С. 90 — 103.

REFERENS

1. Alchian A., Demsetz A. H. The Property Right Paradigm // The Journal of Economic History. — 1973. — Vol. 33. — P. 16–27
2. Buchanan J. M. The Limits of Liberty: Between Anarchy and Leviathan. University of Chicago Press, 1977 — 222 pp.
3. Davis L., North D. Institutional Change and American Economic Growth: A First Step Towards a Theory of Institutional Innovation. The Journal of Economic History, 1970, vol.30, Nol. — P.131–149.
4. Deep A., Jungwook K., Minsoo L. Realizing the potential of public–private partnerships to advance Asia’s Infrastructure Development. Asian Development Bank, Korea Development Institute. 2019. — 359 pp. — Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/479396/potential-ppp-asia-infrastructure.pdf>
5. Deming W. E. The New Economics for Industry, Government, Education. Cambridge: The MIT Press, 2000. — 266 pp.
6. Ekelund R. B., Tollison D. Politicized Economies: Monarchy, Monopoly, and Mercantilism. Texas A&M University Press, 1997. — 300 pp.
7. Eymard–Duvernay F., Favereau O. Valeurs, coordination et rationalité. L’économie des conventions ou le temps de la réunification dans les sciences économiques, sociales et politiques. — Problèmes Économiques, 2004. — 2838: P. 1–8.
8. Hall A.D. Fagen R. E. Definition of System. «General Systems», vol. I, 1956, P. 18–28.
9. Honoré A. M. Ownership. in Oxford Essays in Jurisprudence., edited by A. G. Guest. — (Oxford: Clarendon Press, 1961): 107pp.
10. Howell B.; Sadowski B. Anatomy of a Public-Private Partnership: Hold-up and regulatory risk in an NGN PPP, 20th ITS Biennial Conference, Rio de Janeiro, Brazil, 30 Nov. — 03 Dec. 2014: The Net and the Internet — Emerging Markets and Policies, International Telecommunications Society (ITS), Rio de Janeiro. — Available: — <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/106872/1/816647402.pdf>
11. Jensen M., Meckling W. Theory of the firm: Managerial Behavior, Agency costs and Ownership Structure. Journal of Financial Economics. 1976. Vol 3. P 305–360.
12. Jett, Alexander N. Risk Mitigation and Sovereign Guarantees for Public–Private Partnerships in Developing Economies. Asian Development Bank. 2018. — 25 pp. — Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/468626/ewp-564-risk-mitigation-sovereign-guarantees-ppps.pdf>
13. Jungwook K. Rationale and Institution for Public–Private Partnerships. Asian Development Bank. (2018) — 26 pp. — Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/450876/ewp-557-rationale-institution-ppps.pdf>.
14. Krześ–Dobieszewska J. Managing Public – Private Partnership Market in the Times of Economic Crisis, «Oeconomia Copernicana», (2014), Volume 5 Issue 2, P. 63–74.
15. Macneil I.R. Reflections on Relational Contract. Journal of Institutional and Theoretical Economics, 1974. — № 41. — P. 541–546
16. Nash J. Non–Cooperative Games. Annals of Mathematics. Second Series, Vol. 54, No. 2 (Sep., 1951), pp. 286–295
17. Public–private partnership monitor, 2017. Asian Development Bank. 599p. — Available: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/381681/ppp-monitor.pdf>
18. Simon H. A. Administrative behavior: A Study of Decision making Processes in Administrative Organization — 1st ed., New York: The Macmillan Company, 1947.
19. Thévenot L. A Science of Life Together in the World European Journal of Social Theory. — May. — 2007. — № 10. — pp. 233–244
20. Tullock G. The Welfare costs of tariffs, monopoly and theft. Western Economic Journal, 1967. — № 5. — pp. 224–232.
21. Williamson O. E. Markets and hierarchies, analysis and antitrust implications : a study in the economics of internal organization. — New York : Free Press, 1975. — 286 p.
22. Yamamoto H. Multi–level Governance and Public Private Partnership: Theoretical Basis of Public Management. Interdisciplinary Information Sciences, 2007. — Vol. 13, No. 1, pp. 65–88

23. Bertalanfi L. fon. General Systems Theory – A Critical Review / L. fon Bertalanfi. – V kn. Issledovaniya po obshej teorii sistem: Sbornik perevodov / Obs. red. V. N. Sadovskogo i E. G. Yudina. – Moskva: Progress, 1969. – P. 23–82. (Rus)
24. Blauberg I.V., Yudin E.G. Formation and essence of the systems approach – M.: Nauka, 1973 – 69 p. (Rus)
25. Bondar N. Private-private partnership: sunt that principle. Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu: V 2-kh chastynakh: Ch.1. – K.: NTU, 2010. – Vypusk 21. – 460 p. (P.232-237) (Ukr)
26. Bondar N. Methodical approaches to the development of the dots of real estate project of private-private partnership for transport // Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. – K.: NTU, 2011. – № 24. – 456 p. (P. 192-196.) (Ukr)
27. Bondar N.M. The development of transport infrastructure of Ukraine on ambush private-private partnership: monograph. K.: NTU, 2014. – 336 p. (Ukr)
28. Burkov V.N., Kondratyev V.N. Mechanisms of functioning of organizational systems. M.: Nauka. Glavnaya redaktsiya fiziko-matematicheskoy literatury. 1981. – 384 p. (Rus)
29. Coase R. Firm, market and law. M.: Novoye izdatelstvo. 2007. – 224 p. (Rus)
30. Neuman J., O. Morgenstern. Game Theory and Economic Behavior. M.: Nauka, 1970. – 983 p. (Rus)
31. Novikov D.A. Organization Management Theory. M.: Fizmatlit. 2-e izdaniye. 2007. – 584 p. (Rus)
32. North D. Institutions, institutional changes and the functioning of the economy. M, 1997. – 286 p. (Rus)
33. Sadovskiy V.N. The Foundations of the General Theory of Systems: Logical – Methodological Analysis. – M.: Nauka, 1974. – 280 p. (Rus)
34. Stiglitz J. Yu. Public Sector Economics. – M.: Izd-vo MGU: INFRA-M, 1997 – 720 p. (Rus)
35. Uemov A. I. The system approach and the general theory of systems. /A. И. Уемов. – М.: «Mysl». 1978.– 272 p. (Rus)
36. Williamson O.I. Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, "Equational" Contracting / O. И. Уильямсон. – SPb. : Lenizdat, 1996. – 702 p. (Rus)
37. Favoro O. Internal and external markets./ O. Фаворо // Voprosy ekonomiki.– 1997.–. № 10. – P. 90 – 103. (Rus)

РЕФЕРАТ

Бондар Н.М. Теоретичні передумови обґрунтування державно-приватного партнерства як інструменту реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури / Н.М. Бондар, В.М. Сукманюк, А.С. Юрченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

Об'єкт дослідження – теоретичний базис обґрунтування партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу. Мета роботи – дослідження теоретичних підходів щодо обґрунтування партнерських взаємодій між державою та приватним бізнесом, принципових підходів щодо розподілу відповідальності та ризиків між партнерами. Метод дослідження – монографічний. Стаття присвячена дослідженню економічних теорій, які можуть найбільш адекватно відобразити зміст та природу партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу при вирішенні суспільно значущих завдань. Виявлено, що складність ДПП як економічної категорії зумовлює об'єктивну неможливість існування єдиної теорії або концепції для опису побудови та функціонування моделі партнерських взаємодій держави і бізнесу. Розроблення концепції управління розвитком транспортної інфраструктури із використанням переваг ДПП має широку наукову теоретико-методологічну базу – це теорії фундаментального й прикладного характеру. Її становлять теорії як фундаментального (теорії неінституційної економіки та нової інституційної політики, теорії управління соціально-економічними системами, концепції державного управління), так й прикладного (проектного, інвестиційного, фінансового менеджменту, економічного аналізу) характеру. Результати статті можуть бути впроваджені під час розроблення та обґрунтування форм застосування партнерських взаємодій держави і приватного бізнесу як інструменту реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНФРАСТРУКТУРА, ТРАНСПОРТ, ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА, ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ, РОЗВИТОК.

ABSTRACT

Bondar N.M., Sukmanyuk V.M., Yurchenko A.S. Theoretical background of the justification of public-private partnership as an instrument for implementation of the state policy on the development of transport infrastructure. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The object of the research is the theoretical basis for the substantiation of partner interactions between the state and private business. The purpose of the work is to study theoretical approaches to substantiating partner interactions between the state and private business, and the principle approaches regarding the distribution of responsibilities and risks between partners. The research method is monographic. The article is devoted to the study of economic theories, which can most adequately reflect the content and nature of partner interactions between the state and private business in solving socially significant task. It is revealed that the complexity of the PPP as an economic category leads to the objective impossibility of the existence of a unified theory or concept for describing the construction and functioning of a model of partner interactions between the state and business. The development of the concept of management of the development of transport infrastructure with the benefits of PPP has a broad scientific theoretical and methodological basis – these are theories of fundamental and applied nature. It is made up of theories as fundamental (the theory of neo-institutional economy and new institutional policies, the theory of management of socio-economic systems, the concept of public administration) and applied (project, investment, financial management, economic analysis) character. The results of the article can be implemented during the development and substantiation of the forms of application of partner interactions of the state and private business as an instrument of realization of the state policy of development of transport infrastructure of Ukraine.

KEYWORDS: INFRASTRUCTURE, TRANSPORT, STATE POLICY, ECONOMIC THEORY, DEVELOPMENT.

РЕФЕРАТ

Бондарь Н.Н. Теоретические предпосылки обоснования государственно-частного партнерства как инструмента реализации государственной политики развития транспортной инфраструктуры / Н.Н.Бондар, В.М.Сукманюк, А.С.Юрченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

Объект исследования – теоретический базис обоснования партнерских взаимодействий государства и частного бизнеса. Цель работы – исследование экономических теорий, которые могут служить для теоретического обоснования форм партнерских взаимодействий государства и частного бизнеса, а также принципиальных подходов к распределению ответственности и рисков между партнерами. Метод исследования – монографический. Статья посвящена исследованию экономических теорий, которые могут наиболее адекватно отразить содержание и природу партнерских взаимодействий государства и частного бизнеса при решении общественно значимых задач. Выявлено, что сложность ГЧП как экономической категории поясняет объективную невозможность существования единой теории или концепции для описания построения и функционирования модели партнерских взаимодействий государства и бизнеса. Разработка концепции управления развитием транспортной инфраструктуры с использованием преимуществ ГЧП имеет широкую научную теоретико-методологическую базу – это теории фундаментального и прикладного характера. К теориям фундаментального характера следует отнести теории неинституциональной экономики и новой институциональной политики, теории управления социально-экономическими системами, концепции государственного управления. К теориям прикладного характера можно отнести положения проектного, инвестиционного, финансового менеджмента, экономического анализа) характера. Результаты статьи могут быть внедрены при разработке и обоснование форм применения партнерских взаимодействий государства и частного бизнеса как инструмента реализации государственной политики развития транспортной инфраструктуры Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНФРАСТРУКТУРА, ТРАНСПОРТ, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ, РАЗВИТИЕ.

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.

Сукманюк Вікторія Михайлівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри менеджменту, e-mail: ruslan050371@ukr.net, тел. +380669783065, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 243, orcid.org/0000-0003-4202-8960.

Юрченко Анна Станіславівна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: yas2019@ukr.net, тел. +380954262691, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

AUTHORS:

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.

Sukmanyuk Viktoriya M., National Transport University, assistant of the Department of Management, e-mail: ruslan050371@ukr.net, tel. +380669783065, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 243, orcid.org/0000-0003-4202-8960.

Yurchenko Anna S., National Transport University, post-graduate student of the Department of Economics, e-mail: yas2019@ukr.net, tel. +380954262691, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 313, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

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.

Сукманюк Виктория Михайловна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры менеджмента, e-mail: ruslan050371@ukr.net, тел. +380669783065, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 243, orcid.org/0000-0003-4202-8960.

Юрченко Анна Станиславовна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры экономики, e-mail: yas2019@ukr.net, тел. +380954262691, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-2051-1986.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Славінська О.С., доктор технічних наук, професор, декан факультету транспортного будівництва, Національний транспортний університет, Київ, Україна

REVIEWER:

Tishchenko O.P., Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Economics, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman, Kyiv, Ukraine

Slavinska O.S., Doctor of Technical Sciences, Professor, Dean of the Faculty of Transport Construction, National Transport University, Kyiv, Ukraine

УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ СИСТЕМ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАЇ ШВИДКОПСУВНИХ ПРОДУКТІВ ХАРЧУВАННЯ ІЗ УРАХУВАННЯМ МІНЛИВОСТІ ЛОГІСТИЧНОГО ЦИКЛУ

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

Гришук А.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-8453-5445

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

Халацька І.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-0896-3421

PERFORMANCE MANAGEMENT OF PERISHABLE FOOD SUPPLY CHAIN SYSTEMS BASED ON THE VOLATILITY OF THE LOGISTICS CYCLE

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

Gryshchuk A.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-8453-5445

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

Khalatska I.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ilona_h@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0896-3421

УПРАВЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ СИСТЕМ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ ПИТАНИЯ С УЧЕТОМ ИЗМЕНЧИВОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦИКЛА

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

Гришук А.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-8453-5445

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

Халацкая И.И., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, ilona_h@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0896-3421

Вступ

В 2018 р. FAO (продовольча та сільськогосподарська структура ООН) опублікувала статистичні дані відносно втрат продуктів харчування [1]. Відповідно до цих даних, в Північній Америці та Океанії на одну людину припадає 300 кг харчових відходів на рік. Приблизно дві третини псується в процесах виробництва або торгівлі, а інше спрямовують у відходи самі споживачі. У Європі відношення загальних відходів на одну людину до втрат в процесах виробництва або торгівлі оцінюється на рівні 280 до 190 кг. Водночас, наприклад, в країнах Африки, на південь від Сахари, воно складає 155 до 150 кг.

Тобто, втрати продуктів харчування розглядаються в двох площинах. Це втрати, які мають місце в процесах виробництва, починаючи з сільськогосподарського, і, надалі, на різних етапах перероблення та торгівлі, і втрати в якості відходів у кінцевих споживачів. Перший різновид втрат є значущим переважно для країн, які розвиваються і які вирізняє недостатньо розвинена інфраструктура, низький рівень використовуваних технологій, а також незначні капіталовкладення в системах виробництва продуктів харчування та торгівлі ними. Водночас, другий різновид втрат – втрати продуктів харчування як відходів у кінцевих споживачів – є більш притаманним економічно розвиненим країнам.

В контексті визнання, на сучасному етапі розвитку суспільства, проблеми втрати продуктів харчування за глобальну особливого значення набуває подальше вдосконалення процесів управління

постачаннями швидкопсувних продуктів харчування (ШПХ). В теорії і практиці останнього однією з основних, в свою чергу, продовжує залишатися проблема загальноспостережуваної наявності або незадоволеного попиту і, як наслідок, втрачається вигода, або нереалізованих надлишків і, пов'язаних із останніми, збитків. Дослідження і публікації, безпосередньо присвячені підходам до розв'язання другої із вищезазначених проблем, концептуально можна представити в межах двох взаємопов'язаних груп. Це ті, які стосуються вишукування ефективних засобів до уповільнення процесів втрати тих властивостей ШПХ, які роблять останні швидкопсувними, і ті, які зосереджуються на методах та моделях раціонального управління постачаннями ШПХ.

Що стосується першої із цих груп, то відомі на сьогодні засоби уповільнення втрати свіжості ШПХ, які набули поширення, за багатьох випадків не дозволяють вивести відповідний продукт із категорії швидкопсувних. Тобто, до певної міри, можна вести мову про різні продукти з однією назвою. Продукт, при виробництві і/або зберіганні якого були використані додаткові засоби, які подовжують термін придатності його до споживання. Водночас, ці засоби відбиваються на смакових якостях і, навіть, користі для здоров'я споживачів даного продукту. І продукт, який надійшов до споживача без подовження терміну придатності до реалізації в штучний спосіб, тобто без використання вищевказаних додаткових засобів.

Зауважимо, що існує альтернатива відокремленню процесів виробництва і реалізації ШПХ – продукти реалізуються через підприємства (кав'ярні, кондитерські, ресторани тощо), в яких вони і виробляються. Якщо тривалість функціонального логістичного циклу, як циклу виконання замовлення на поставку, є більшою або дорівнює терміну придатності продукту до реалізації, то вищезазначеної альтернативи не існує. Тобто, місце виробництва і місце реалізації (або споживання) мають співпадати. При цьому тривалість функціонального логістичного циклу залежить від тривалості його складових, які, в загальному випадку, є змінними. При слідуванні бізнес-моделям, якими передбачається відокремлення процесів виробництва і реалізації ШПХ, актуальною залишається вищезазначена проблема наявності або незадоволеного попиту, або утворення нереалізованих надлишків в періоді між черговими поставками. В свою чергу, за умовами розв'язання даної проблеми в методології управління постачаннями за значущу задачу, яка потребує подальшого вдосконалення підходів до її вирішення, виступає задача визначення оптимальної (раціональної) величини замовлення в ланцюгах постачань ШПХ із урахуванням мінливості логістичного циклу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Наявні класифікації продуктів харчування не пропонують загальновизнаного визначення ШПХ. Так, в дослідженнях, які проводились за часів СРСР [2], до швидкопсувних було віднесено продовольчі товари, термін придатності до реалізації яких складає до 2–3 діб, а в роботі [3] – навіть менше доби. Використовувані на сьогодні засоби до подовження граничного терміну придатності до реалізації ШПХ пов'язуються із переходом відповідних продуктів в іншу якість. Таким чином, в даній роботі за швидкопсувні будемо вважати продукти харчування, граничний термін придатності яких до реалізації і, відповідно, зберігання, не перевищує трьох діб.

Широко відомі в методології управління постачаннями методи і моделі для визначення оптимальної величини поставки, як, наприклад, модель економічної величини замовлення та її модифікації (розширення), забезпечують прийнятний в практиці застосування результат для широкого переліку продуктів. Виключення складають ШПХ у прийнятному в роботі їх розумінні.

Виходячи з сучасних уявлень про теорію і практику оптимізації поставок ШПХ остання має розглядатися в контексті концепції управління ланцюгами постачань із урахуванням узгодження економічних позицій підприємств – учасників ланцюгів постачань [4].

На можливість існування невідповідності між економічними позиціями учасників ланцюгів постачань щодо визначення оптимальної величини поставки, зокрема, звертають увагу автори роботи [5], аналізуючи питання узгодження стимулів у ланцюгах постачань. Вирішення даної проблеми вони вбачають у реалізації підходу, який можна розглядати як класичний індуктивний в контексті формування систем. Водночас, ігнорується та обставина, що в реальних умовах ведення бізнесу може мати місце ситуація незбалансованості влади, зокрема економічної, між учасниками ланцюга постачань, наприклад, зумовлена типом ринку – ринок покупців чи ринок продавців [6]. При цьому «ступінь» впливу одних підприємств, наприклад, мережних супермаркетів, може бути суттєво вищою ніж інших – наприклад, маленьких магазинів «крокової» доступності.

На сьогодні відомо багато напрацювань в сфері управління постачаннями в ланцюгах постачань, в тому числі ШПХ. Так, в дослідженні [7] розглядаються методичні підходи до управління ланцюгами постачань, зокрема і в частині визначення оптимальної величини поставок. Проте

зазначене дослідження носить теоретичний характер, не апробовано на практиці та має обмеження при оптимізації поставок в ланцюгах постачань ШПХ. Дослідження [8] присвячено реструктуризації ланцюгів постачань на ринках ШПХ, зокрема м'яса та м'ясних продуктів. Запропоновано методику побудови ланцюгів постачань, яка дозволяє раціоналізувати схеми руху товару, скорочувати тривалість повного логістичного циклу та мінімізовувати логістичні витрати. Проте в зазначеному дослідженні не достатньо приділяється уваги проблемі визначення оптимальної величини поставок. Крім того, продукти харчування, постачання яких розглядаються, за терміном придатності до реалізації не відповідають ознакам ШПХ, прийнятим в даній роботі. Зазначимо, що в ряді робіт, які декларують дослідження щодо управління постачаннями ШПХ, автори фактично зосереджуються на питаннях постачань продуктів, які є швидкопсувними вантажами і потребують особливих режимів зберігання і транспортування, а не є власне ШПХ.

Умови управління постачаннями ШПХ потребують застосування методу ймовірнісно-статистичного моделювання. Це, зокрема, має джерелом вплив на попит на ШПХ у встановленому обмежено малому періоді часу між черговими поставками багатьох випадкових факторів. Проблема наявності або незадоволеного попиту, або утворення надлишків, які не було реалізовано, при управлінні постачаннями ШПХ достатньо повно, навіть із позиції наступних у часі досліджень, описується в роботі [9] відповідною ймовірнісно-статистичною аналітичною моделлю, побудованою за прикладом постачань хліба. При цьому представлена математична модель обмежується економічною позицією підприємства торгівлі і не бере до уваги потенційно конкурентний характер відносин між останнім і підприємством, яке є виробником. За умов незбалансованості влади, параметри моделі [9], які можуть бути предметом до обговорення учасників ланцюга постачань, будуть прийматися, в першу чергу, в інтересах джерела влади, яке, як можна очікувати, прагнучиме 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 поставки з позиції кожного учасника ланцюга постачань, в загальному випадку, буде різнитися.

Дотримуючись припущення про збалансованість влади в конкурентному середовищі, ланку «виробництво – торгівля» ланцюга постачань ШПХ можна пропонувати розглядати як систему і будувати відповідну модель, виходячи з загальносистемних уявлень про параметри останньої. В подальшому, беручи до уваги вимоги доходності галузевих ринків, на яких працюють виробник і реалізатор, а також рівень ризику, що приймається, отриманий в системі прибуток може бути раціонально перерозподілено даними учасниками ланцюга постачань між собою. Це потребує вибудовування відносин між виробниками і тими, хто реалізує продукт, відповідно до принципів партнерства, що в свою чергу, передбачає різний ступінь інтеграції. Умови вибору типу партнерства представлено в ряді робіт, зокрема в моделі встановлення партнерства [10].

Цільовий рівень задоволення попиту на певний вид ШПХ залежить від групи, до якої останній відноситься за АВС-аналізом. Можна очікувати, що відносно ШПХ групи А, виокремлюваної або за показниками обсягу продажів чи прибутку, або за умовами сумісного аналізу за цими показниками, має встановлюватися високий цільовий рівень задоволення попиту. Крім того, значущим щодо вимог до рівня задоволення попиту є і те, в якій групі опиниться певний вид ШПХ за результатами FMR-аналізу. Висока частота запитуваності, тобто віднесення ШПХ до групи F, навіть за обставин неприналежності до групи А за даними АВС-аналізу, може бути умовою встановлення високого цільового рівня задоволення попиту. Наявність ШПХ групи F у продажу має сприяти продажам інших товарів.

Водночас, при здійсненні поставки ШПХ в обсязі, оптимальному за критерієм прибутку, відповідно до моделі, яка розглядається [9], може мати місце відносно невисокий ступінь задоволення попиту на ШПХ. Передумовою до цього, зокрема, є наявність значущої відмінності між величиною втраченої вигоди від дефіциту ШПХ і збитків від утворення їх надлишків на одиницю продукції «на користь» останніх за умов суттєвого варіювання попиту.

На практиці також простежуються ситуації, коли певні різновиди ШПХ взагалі не можуть бути доведені до кінцевих споживачів через канали розподілу, в яких діє роздрібна торгівля, оскільки остання відмовляється з цими ШПХ працювати. Крім того, не всі аспекти втраченої вигоди від дефіциту ШПХ можуть бути ґрунтовано оцінені в грошовому вимірі. Вищенаведене потребує вдосконалення розглядуваної моделі, в частині ідентифікації альтернативних і/або доповнюючих варіантів конфігурацій ланцюгів постачань ШПХ щодо управління постачаннями останніх, з подальшим уточненням математичного опису відповідних модифікацій. Ці варіанти мають дозволити ефективно забезпечувати високий рівень задоволення попиту.

Для оптимізації поставок в ланцюгах поставок в дослідженні [11], наприклад, пропонується модель управління запасами, в якій попит розглядається як залежний від ціни, ступеня свіжості і наявності продукту в реалізації (запасі). Проблема утворення нереалізованих залишків пропонується вирішувати на основі обґрунтування системи знижок, які встановлюються залежно від терміну, який залишився до закінчення встановленого терміну придатності до реалізації.

Обмежено малий термін придатності до реалізації ШПХ зумовлює особливі вимоги до надійності, зокрема, своєчасності, забезпечення транспортного обслуговування, що, зокрема, частково розглядається в роботі [12]. Це, а також ідентифікація конфігурацій ланцюгів поставок ШПХ, які можуть бути реалізовані на основі вдосконалення транспортного обслуговування, потребує виокремлення в розглядуваній моделі транспортних факторів. Зазначене дозволить оцінювати вплив останніх на оптимальну величину поставки ШПХ, і, відповідно, підвищити ефективність управління процесами і системами транспортного обслуговування в ланцюгах поставок ШПХ.

Виходячи з вищевикладеного, є підстави вважати, що сучасні уявлення про теорію і практику управління поставками в ланцюгах поставок ШПХ потребують вдосконалення та подальшого розвитку на основі застосування методів ймовірно-статистичного моделювання.

Наукова прогалина ідентифікується саме в частині оптимізації – за умовами ефективного забезпечення високого рівня задоволення попиту – поставок ШПХ із урахуванням узгодженості економічних позицій підприємств виробництва і торгівлі, як учасників ланцюгів поставок ШПХ. При цьому потребують виокремлення за цільовою функцією транспортні фактори, з подальшим оцінюванням характеру їх впливу на оптимальну величину поставки ШПХ, в контексті управління ефективністю ланцюгів поставок, які приводять відповідні продукти на ринок.

Метою дослідження є розроблення методу управління ефективністю систем ланцюгів поставок ШПХ із урахуванням мінливості логістичного циклу.

Виклад основного матеріалу

Нехай періодичність поставок ШПХ до підприємства торгівлі встановлюється за граничним терміном придатності останніх до реалізації відповідним графіком. Попит на ШПХ у встановленому періоді часу між черговими поставками – випадкова величина X . Щільність розподілу випадкової величини попиту на ШПХ у встановленому періоді часу між черговими поставками – $f(x)$. У випадку, якщо $X > g_r$, де g_r – величина поставки до підприємства торгівлі, то останнє несе збитки через незадоволений попит, а якщо $X < g_r$, то виникають збитки від утворення нереалізованого залишку.

Відповідно до роботи [9], прибуток підприємства торгівлі від закупівлі ШПХ в обсязі g_r одиниць можна представити як такий, що складається із наступних доданків:

– очікуваного прибутку від реалізації ШПХ:

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

– очікуваного збитку – як втраченої вигоди – через незадоволений попит, зумовлений браком (відсутністю в продажі) ШПХ:

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

– очікуваного збитку, який, до речі, в дійсності може виявитися і прибутком, від утворення залишку ШПХ, 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 ШПХ (як різниця між ціною продажу й витратами на закупівлю у виробника та реалізацію);

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

Відповідно, очікуваний прибуток від продажу ШПХ в обсязі g_r з позиції підприємства торгівлі можна записати у вигляді:

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

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

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

де P_p – прибуток, який забезпечує для виробничого підприємства кожна одиниця реалізованого ШПХ (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 ШПХ, якої не вистачило.

Стосовно збитку, який виникає за умов утворення залишку у підприємств виробництва і торгівлі, відповідно C_p і C_r , то його можна розглядати в контексті різних варіантів положень договорів, які укладаються на поставку між виробництвом і торгівлею. Основні, щодо поширеності в практиці застосування, підходи до оцінювання даних збитків наведені в роботах [13].

Зауважимо, що збитки від утворення надлишку, в дійсності, можуть виявитись і прибутком.

Очевидно, що, в загальному випадку, будемо мати відмінні значення параметрів цільової функції для прибутку з позиції підприємства торгівлі і з позиції підприємства виробника. Тобто, величина поставки ШПХ, оптимальна за критерієм прибутку для виробничого підприємства, g_{popt} , не буде дорівнювати оптимальній за критерієм прибутку величині замовлення для підприємства торгівлі, g_{ropt} .

Вирішення проблеми неузгодженості g_{popt} і g_{ropt} можна розглядати в площині двох варіантів підходів до формування систем – класичного індуктивного і системного.

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

$$p_s(g_s) = P_s \int_0^{g_s} x f(x) dx - U_s \int_{g_s}^{\infty} (x - g_s) f(x) dx - C_s \int_0^{g_s} (g_s - x) f(x) dx \rightarrow \max, \quad (6)$$

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

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

C_s – витрати в системі «виробництво – торгівля», пов'язані з утворенням нереалізованого ШПХ в системі «виробництво –торгівля», які розглядаються як витрати на виробництво, реалізацію, можливо зі знижкою, і/або перероблення (утилізацію) одиниці нереалізованого ШПХ.

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 (6).

Аналіз функції сумарного системного прибутку, вираз (6), показує, що визначення величини поставки g_s є оптимізаційною задачею. Таким чином, необхідно визначити g_{sopt} , яка максимізує функцію $p_s(g_s)$. За рівнянням $\frac{\partial p_s(g_s)}{\partial g_s} = 0$ визначаємо оптимальну величину поставки певного ШПХ в ланці «виробництво-торгівля». Для того, щоб впевнитись, що g_{sopt} відповідає максимуму функції $p_s(g_s)$, необхідно перевірити знак другої похідної, тобто $\frac{\partial^2 p_s(g_s)}{\partial g_s^2} < 0$.

Узгодити позиції підприємств виробництва і торгівлі і мотивувати їх до здійснення поставки в обсязі, який відповідає максимальній величині прибутку системи ланцюга постачань, а не окремих його учасників, можна через раціональний розподіл між останніми збитків від утворення нереалізованого залишку. Очевидно, що механізм реалізації поставки в обсязі який максимізує системний прибуток ланцюга постачань, потребує впровадження партнерських відносин.

Для визначення ступеня задоволення попиту на, g_{sopt} , ШПХ, який досягається за встановленого оптимального значення поставки, може бути використано коефіцієнт задоволення попиту. Введення цільового значення коефіцієнта задоволення попиту може слугувати за обмеження до розглядуваної моделі, рівняння (6). Існує потенційна проблема відносно невисокого значення коефіцієнта

задоволення попиту на ШПХ, який може бути досягнутий при оптимальній величині поставки. Це зумовлює необхідність ідентифікації варіантів конфігурацій ланцюгів постачань, як бізнес-моделей, які дозволяють забезпечувати високий рівень задоволення попиту на ШПХ [14]. За умов виокремлення транспортної складової – як такої, що представлена двома доданками, а саме залежним і незалежним від величини поставки (відправлення), за виразом (6), очікуваний системний прибуток від реалізації ШПХ можна представити у вигляді:

$$(P'_s - a_{s1}) \int_0^{g_s} xf(x)dx - b_{s1} \quad (7)$$

де P'_s – прибуток, який забезпечує кожна одиниця ШПХ (як різниця між ціною продажу кінцевому споживачу і витратами на виробництво та реалізацію одиниці ШПХ без врахування транспортних витрат);

a_{s1} , b_{s1} – коефіцієнти лінійної залежності, яка визначає транспортні витрати при поставці ШПХ в обсязі g_s .

Аналогічно, коли виокремлювати транспортну складову і за умов утворення нереалізованого залишку ШПХ, то відповідну складову за виразом (6) можна представити наступним чином:

$$(C'_s - a_{s2}) \int_0^{g_s} (g_s - x)f(x)dx + b_{s2} \int_0^{g_s} f(x)dx, \quad (8)$$

де C'_s – витрати, пов'язані з утворенням нереалізованого залишку ШПХ (як витрати на виробництво, реалізацію і/або перероблення без врахування транспортних витрат);

a_{s2} , b_{s2} – коефіцієнти лінійної залежності, яка визначає транспортні витрати при поверненні нереалізованого залишку ШПХ в обсязі g_s – виробничому підприємству.

Для визначення коефіцієнтів a_{s1} , b_{s1} , a_{s2} , b_{s2} , a_{s3} , b_{s3} , як залежних від техніко-експлуатаційних та економічних показників роботи автомобілів на розвізних маршрутах, за якими, за багатьох випадків, здійснюється доставка ШПХ, пропонується використовувати дані, наведені в роботі [15].

Тобто, транспортні витрати, як залежні від величини поставки (відправлення), можна записати у вигляді:

$$S(g_s) = ag_s + b, \quad (9)$$

$$a = \frac{1}{q\gamma_p(1+k_c)} \left[\frac{C_{км}}{\delta} (2\bar{l}_i - \bar{l}_{(i-1)-i}) + \left(\frac{C_{км}\bar{l}}{T_H\delta} + C_{пос} \right) (t_{н.р.} + t_3) \right];$$

$$b = \frac{C_{км}}{\delta} \left(\bar{l}_{(i-1)-i} + \frac{l_n}{T_H} t_3 \right) + C_{пос} t_3,$$

де q – номінальна вантажопідйомність автомобіля;

γ_p – коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобіля;

k_c – коефіцієнт, який враховує обсяг супутнього збору;

δ – коефіцієнт, який враховує долю часу, який витрачається на нульовий пробіг, $\delta = \frac{T_n - t_n}{T_n}$;

T_H – термін перебування автомобіля в наряді;

t_n – витрати часу на нульовий пробіг;

$C_{км}$ – витрати на 1 км пробігу;

$C_{пос}$ – постійні витрати на 1 годину роботи;

l_n – нульовий пробіг;

$\bar{l}_i$ – середня відстань доставки вантажів;

$\bar{l}_{(i-1)-i}$ – середня відстань пробігу автомобіля між суміжними пунктами завезення (вивезення)

вантажів;

$t_{н.р.}$ – простій автомобіля при навантаженні і розвантаженні за одну їзду без врахування додаткового часу на заїзди в проміжні пункти завезення (вивезення) вантажів;

t_3 – додатковий час на кожний заїзд до проміжних пунктів завезення (вивезення) вантажів.

Виокремлення транспортної складової дозволяє розглядати систему «виробництво-торгівля» як систему «виробництво-транспортування-торгівля».

Беручи до уваги вирази (8) і (9), модель управління постачаннями ШПХ, рівняння (6), виокремлюючи транспортну складову при поставці ШПХ на підприємство торгівлі та можливому поверненні як залишку, можна представити наступним чином:

$$p_s(g_s) = (p'_s - a_{s_1}) \int_0^{g_s} x f(x) dx - b_{s_1} - U_s \int_{g_s}^{\infty} (x - g_s) f(x) dx - (c'_s + a_{s_2}) \int_0^{g_s} (g_s - x) f(x) dx - b_{s_2} \int_0^{g_s} f(x) dx \rightarrow \max \quad (10)$$

Зауважимо, що наведені коефіцієнти a_{s_1} і b_{s_1} відповідають досягнутому рівню варіативності терміну виконання логістичного циклу, як циклу виконання замовлення на ШПХ, зокрема такий його складовий як доставка. Представляє інтерес розроблення методу, який би дозволив оцінювати заходи, спрямовані на вдосконалення загального процесу логістичного циклу і його окремих складових, в частині зменшення варіативності терміну виконання, в контексті оцінювання системної ефективності функціонування та розвитку ланцюгів постачань ШПХ.

В загальному випадку попит в інтервалі часу між черговими, встановленими графіком, поставками, X , визначається одночасно закономірностями розподілу випадкової величини даного інтервалу і випадкової величини попиту у відповідних періодах часу, виокремлюваних в даному інтервалі. Тобто, управління постачаннями ШПХ «підпадає» під два типи невизначеності (ризик) – невизначеність величини інтервалу часу між черговими поставками і невизначеність величини попиту в даному інтервалі.

Припустимо, що момент часу прибуття АТЗ в пункт заванезення вантажу є випадковою величиною, яка описується, в загальному випадку, як можна припустити, нормальним законом розподілу, характеристики якої залежать від порядкового номеру пункту заванезення вантажу на маршруті. Останнє, очевидно, приймається до уваги, коли маршрут є розвізним. Відповідно, інтервал часу між черговими поставками, який можна розглядати як різницю між «наступним», j -м, і «попереднім» $j-1$ -м, моментами часу прибуття АТЗ в даний пункт заванезення вантажу, приймаючи до уваги властивості композиції нормальних законів розподілу, також є випадковою величиною, яка описується нормальним законом розподілу з математичним сподіванням:

$$m_z = m_{z_2} - m_{z_1} \quad (11)$$

Середнім квадратичним відхиленням:

$$\sigma_z = \sqrt{\sigma_{z_1}^2 + \sigma_{z_2}^2} \quad (12)$$

де m_{z_1} , m_{z_2} – математичне сподівання відповідно $j-1$ -го і j -го моментів часу прибуття АТЗ в пункт заванезення вантажу (випадкових величин Z_1 і Z_2);

σ_{z_1} , σ_{z_2} – середнє квадратичне відхилення відповідно $j-1$ -го і j -го моментів часу прибуття АТЗ в пункт заванезення вантажу.

Таким чином, інтервал часу між черговими поставками характеризується значно більшим розсіюванням, ніж кожний із моментів часу прибуття АТЗ в пункт заванезення вантажу, які даний інтервал визначають.

При разовій (одноступеневій) поставці ШПХ за умов, що доставку здійснюють за регулярним маршрутом, $m_{z_2} = m_{z_1}$, $\sigma_{z_2} = \sigma_{z_1}$ і, відповідно, $\sigma_z = \sqrt{2}\sigma_{z_1}$.

Очевидно, що розгляд інтервалу часу між черговими поставками, як випадкової величини, має важливе значення при вирішенні задачі оптимізації постачань ШПХ.

Аналітична модель, яка описує умови формування випадкової величини попиту у випадковому інтервалі часу між черговими, встановленими графіком, поставками може бути описана наступним чином. Попит за інтервал часу між черговими поставками, X , можна представити як добуток двох випадкових величин – інтервалу часу між черговими поставками, Z , і попиту в обираєму одиницю часу, Y . Відповідно, слідуючи відомим положенням щодо добутку двох випадкових величин, математичне сподівання для X можна записати наступним чином:

$$m_x = m_z * m_y, \quad (13)$$

а середнє квадратичне відхилення:

$$\sigma_x = \sqrt{m_z^2 \sigma_y^2 + m_y^2 \sigma_z^2 + \sigma_z^2 \sigma_y^2}, \quad (14)$$

щільність розподілу:

$$f(x) = \int_{-\infty}^{\infty} f_1(z) f_2\left(\frac{x}{z}\right) \frac{1}{|z|} dz = \int_{-\infty}^{\infty} f_2(y) f_1\left(\frac{x}{y}\right) \frac{1}{|y|} dy, \quad (15)$$

де m_y , σ_y – відповідно математичне сподівання і середнє квадратичне відхилення попиту у встановлену одиницю часу;

$f_1(\dots)$, $f_2(\dots)$ – функції щільності розподілу відповідно випадкових величин z і y .

Коли виходити з того, що інтервал часу між черговими поставками описується нормальним законом розподілу, і, одночасно, припускати, що попит в (обрану) одиницю часу описується нормальним розподілом, то щільність розподілу величини попиту за інтервал часу між черговими поставками можна представити наступним чином:

$$f(x) = \frac{1}{\sigma_y \sigma_x \sqrt{2\pi}} \int_{-\infty}^{\infty} e^{-\frac{(z-m_z)^2}{2\sigma_z^2} - \frac{(\frac{x}{z}-m_y)^2}{2\sigma_y^2}} \frac{1}{|z|} dz, \quad (16)$$



Рисунок 1 – Метод управління ефективністю систем ланцюгів постачань ШПХ із урахуванням мінливості логістичного циклу

Figure 1 – Method for managing the efficiency of supply chain systems of perishable food products, taking into account the variability of the logistics cycle

На основі наведеного опису стохастичної моделі оптимізації постачань ШПХ в системах відповідних ланцюгів постачань, яка дозволяє врахувати випадковий характер попиту на ШПХ, а також представлення величини попиту в інтервалі часу між черговими поставками, X , як добутку двох випадкових величин – інтервалу часу між черговими поставками, Z , і попиту в обираєму одиницю часу, Y , можна запропонувати метод управління ефективністю ланцюгів постачань ШПХ із урахування мінливості логістичного циклу, схему якого наведено на рис.1.

При цьому логістичний цикл, як цикл виконання замовлення на поставку ШПХ, ототожнюється з виконанням доставки ШПХ, на яку припадає суттєво більша частина витрат часу і грошових коштів.

Висновок. Запропоновано метод управління ефективністю ланцюгів постачань ШПХ із урахуванням мінливості логістичного циклу, який дозволяє оцінювати ефективність заходів щодо вдосконалення логістичного, і розглядуваного в його складі транспортного, обслуговування ланцюгів постачань ШПХ в контексті забезпечення системної ефективності функціонування та розвитку ланцюгів постачань ШПХ.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Key facts on food loss and waste you should know! SAVE FOOD: Global Initiative on Food Loss and Waste Reduction. URL: <http://www.fao.org/save-food/resources/keyfindings/en/>
2. Гарелик, М. А., Митина, Л. А. (1985). Организация продажи продовольственных товаров. М.: Экономика, 240.
3. Деятельность торговой компании по продаже скоропортящихся продуктов (Франция) (1985). Экспресс-информация. Сер.: Организация торговли за рубежом, 23.
4. Воркут, Т. А., Білоног, О. Є., Дмитриченко, А. М., Третиниченко, Ю. О. (2017). Управління ланцюгами постачань: логістичний аспект. К.: НТУ, 288.
5. Нараянан, В., Раман, А. (2008). Согласование стимулов в цепочках поставок. Как организовать цепочку поставок. М.: Альпина Бизнес Букс, 177–201.
6. Emerson, R. M. (1962). Power-Dependence Relations. *American Sociological Review*, 27 (1), 31–41. doi: <https://doi.org/10.2307/2089716>
7. Венде, Ф. Д. (2015). Особенности методологического подхода в управлении цепями поставок. *Автомобиль. Дорога. Инфраструктура*, 1 (3).
8. Марковина, Е. А. (2012). Реструктуризация цепей поставок на рынке мяса и мясных продуктов. Санкт-Петербург. URL: <http://economy-lib.com/restrukturizatsiya-tsepey-postavok-na-rynke-myasa-i-myasnyh-produktov>
9. Букан, Дж., Кенигсберг, Г. (1967). Научное управление запасами. Москва: Издательство «Наука», 423.
10. Lambert, D. M., Emmelhainz, M. A., Gardner, I. T. (1999). Building Successful Logistics Partnerships. *Journal of Business Logistics*, 20 (1), 165–181.
11. Optimal Policies for Perishable Items when Demand Depends on Fresh-ness of Displayed Stock and Selling Price. URL: <http://www.amedpub.com/articles/optimal-policies-for-perishable-itemswhen-demand-depends-on-freshness-ofdisplayed-stock-and-selling-price.php?aid=20933>
12. Сопощко, О. Ю. (2014). Алгоритм вирішення практичних задач оптимізації логістичного циклу доставки продуктів харчування (швидкопсувних вантажів). *Актуальні проблеми економіки*, 12, 438–446.
13. Воркут, Т. А., Сопощко, О. Ю. (2018). Управління постачаннями швидкопсувних продуктів в системах ланцюгів постачань. *Вісник Національного транспортного університету*, 2 (41), 32–39.
14. Воркут, Т. А., Сопощко, О. Ю. (2019). Підвищення ефективності управління постачаннями швидкопсувних продуктів харчування в системах ланцюгів постачань. *Вісник Національного транспортного університету*, 2 (44), 39–47. doi: <https://doi.org/10.33744/2308-6645-2019-2-44-039-047>
15. Воркут, Т. А., Білоног, О. Є., Сопощко, О. Ю., Третиниченко, Ю. О. (2017). Систематизація показників оцінювання організаційних структур перевізників автомобільного транспорту в контексті реалізації збалансованої системи показників. *Економіка та управління на транспорті*, 5, 25–40.

REFERENCES

1. Key facts on food loss and waste you should know! SAVE FOOD: Global Initiative on Food Loss and Waste Reduction. URL: <http://www.fao.org/save-food/resources/keyfindings/en/>
2. Garelik, M. A., Mitina, L. A. (1985). Organizacija prodazhi prodovol'stvennyh tovarov. M.: Jekonomika, 240.
3. Dejatel'nost' torgovoj kompanii po prodazhe skoroportjashhihsja produktov (Francija) (1985). Jekspress-informacija. Ser.: Organizacija torgovli za rubezhom, 23.
4. Vorkut, T. A., Bilonoh, O. Ye., Dmytrychenko, A. M., Tretynchenko, Yu. O. (2017). Upravlinnia lantsiuhamy postachan: lohistychnyi aspekt. K.: NTU, 288.
5. Narayanan, V., Raman, A. (2008). Soglasovanie stimulov v cepochkah postavok. Kak organizovat' cepochku postavok. M.: Al'pina Biznes Buks, 177–201.
6. Emerson, R. M. (1962). Power-Dependence Relations. American Sociological Review, 27 (1), 31–41. doi: <https://doi.org/10.2307/2089716>
7. Vende, F. D. (2015). Osobennosti metodologicheskogo podhoda v upravlenii cepjami postavok. Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura, 1 (3).
8. Markovina, E. A. (2012). Restrukturizacija cepej postavok na rynke mjasa i mjasnyh produktov. Sankt-Peterburg. URL: <http://economy-lib.com/restrukturizatsiya-tsepej-postavok-na-rynke-myasa-i-mjasnyh-produktov>
9. Bukan, Dzh., Kenigsberg, G. (1967). Nauchnoe upravlenie zapasami. Moskva: Izdatel'stvo «Nauka», 423.
10. Lambert, D. M., Emmelhainz, M. A., Gardner, I. T. (1999). Building Successful Logistics Partnerships. Journal of Business Logistics, 20 (1), 165–181.
11. Optimal Policies for Perishable Items when Demand Depends on Fresh-ness of Displayed Stock and Selling Price. URL: <http://www.imedpub.com/articles/optimal-policies-for-perishable-itemswhen-demand-depends-on-freshness-ofdisplayed-stock-and-selling-price.php?aid=20933>
12. Sopotsko, O. Yu. (2014). Alhorytm vyryshennia praktychnykh zadach optymizatsii lohistychnoho tsykladu dostavky produktiv kharchuvannia (shvydkopsuvnykh vantazhiv). Aktualni problemy ekonomiky, 12, 438–446.
13. Vorkut, T. A., Sopotsko, O. Yu. (2018). Upravlinnia postachanniamy shvydkopsuvnykh produktiv v systemakh lantsiuhiv postachan. Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu, 2 (41), 32–39.
14. Vorkut, T. A., Sopotsko, O. Yu. (2019). Pidvyshchennia efektyvnosti upravlinnia postachanniamy shvydkopsuvnykh produktiv kharchuvannia v systemakh lantsiuhiv postachan. Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu, 2 (44), 39–47. doi: <https://doi.org/10.33744/2308-6645-2019-2-44-039-047>
15. Vorkut, T. A., Bilonoh, O. Ye., Sopotsko, O. Yu., Tretynchenko, Yu. O. (2017). Systematyzatsiia pokaznykiv otsiniuvannia orhanizatsiinykh struktur pereviznykiv avtomobilnoho transportu v konteksti realizatsii zbalansovanoi systemy pokaznykiv. Ekonomika ta upravlinnia na transporti, 5, 25–40.

РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Управління ефективністю систем ланцюгів постачань швидкокопсувних продуктів харчування із урахуванням мінливості логістичного циклу / Т.А. Воркут, А.О. Гришук, О.Ю. Сопотцько, І.І. Халацька // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті розглянуто теорію і практику оптимізації поставок швидкокопсувних продуктів харчування в контексті концепції управління ланцюгами постачань із урахуванням узгодження економічних позицій підприємств – учасників ланцюгів постачань.

Мета дослідження – розроблення методу управління ефективністю систем ланцюгів постачань швидкокопсувних продуктів харчування із урахуванням мінливості логістичного циклу.

Об'єкт дослідження – процеси управління постачаннями швидкокопсувних продуктів харчування у відповідних ланцюгах постачань.

Предмет дослідження – методи і моделі управління постачаннями швидкокопсувних продуктів харчування.

Методи дослідження – системний підхід, теорії ймовірностей та математичної статистики, оптимізації.

В результаті проведених досліджень запропоновано метод управління ефективністю ланцюгів постачань швидкокопсувних продуктів харчування із урахуванням мінливості логістичного циклу, який

дозволяє оцінювати ефективність заходів щодо вдосконалення логістичного, і розглядуваного в його складі транспортного, обслуговування ланцюгів постачань швидкопсувних продуктів харчування в контексті забезпечення системної ефективності функціонування та розвитку ланцюгів постачань швидкопсувних продуктів харчування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ШВИДКОПСУВНІ ПРОДУКТИ ХАРЧУВАННЯ, ЛАНЦЮГ ПОСТАЧАНЬ, ЙМОВІРНІСНО-СТАТИСТИЧНА МОДЕЛЬ, УПРАВЛІННЯ ПОСТАЧАННЯМИ, МІНЛИВІСТЬ ЛОГІСТИЧНОГО ЦИКЛУ.

ABSTRACT

Vorkut T.A., Gryshchuk A.A., Sopotsko O. Yu., Khalatska I.I. Performance management of perishable food supply chain systems based on the volatility of the logistics cycle. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article discusses the theory and practice of optimizing the supply of perishable food products in the context of the concept of supply chain management, taking into account the harmonization of the economic positions of supply chain companies.

The purpose of the study is to develop a method of managing the efficiency of supply chain systems of perishable food products, taking into account the variability of the logistics cycle.

Object of study – the processes of managing the supply of perishable foodstuffs in the respective supply chains.

The subject of the study are methods and models of managing the supply of perishable food.

Research methods – systematic approach, probability theory and mathematical statistics, optimization.

As a result of the conducted researches the method of managing the efficiency of supply chains of perishable foodstuffs taking into account the variability of the logistic cycle is proposed, which allows to evaluate the effectiveness of measures for the improvement of logistic, and considered in its structure of transport, servicing of supply chains of perishable foodstuffs in the context of development perishable food supplies.

KEYWORDS: QUALIFIED SUPPLY PRODUCTS, SUPPLY CHAIN, LIKELY-STATISTICAL MODEL, SUPPLY MANAGEMENT, VARIABILITY.

РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Управление эффективностью систем цепей поставок скоропортящихся продуктов питания с учетом изменчивости логистического цикла / Т.А. Воркут, А.А. Гришук, О.Ю. Сопотко, И.И. Халацкая // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье рассмотрены теорию и практику оптимизации поставок скоропортящихся продуктов питания в контексте концепции управления цепями поставок с учетом согласования экономических позиций предприятий – участников цепей поставок.

Цель исследования – разработка метода управления эффективностью систем цепей поставок скоропортящихся продуктов питания с учетом изменчивости логистического цикла.

Объект исследования – процессы управления поставками скоропортящихся продуктов питания в соответствующих цепях поставок.

Предмет исследования – методы и модели управления поставками скоропортящихся продуктов питания.

Методы исследования – системный подход, теории вероятностей и математической статистики, оптимизации.

В результате проведенных исследований предложен метод управления эффективностью цепей поставок скоропортящихся продуктов питания с учетом изменчивости логистического цикла, который позволяет оценивать эффективность мероприятий по совершенствованию логистического и рассматриваемого в его составе транспортного, обслуживания цепей поставок скоропортящихся продуктов питания в контексте обеспечения системной эффективности функционирования и развития цепей поставок скоропортящихся продуктов питания.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СКОРОПОРТЯЩИЕСЯ ПРОДУКТЫ ПИТАНИЯ, ЦЕПОЧКА ПОСТАВОК, ВЕРОЯТНОСТНО-СТАТИСТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ, УПРАВЛЕНИЯ СНАБЖЕНИЕМ, ИЗМЕНЧИВОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦИКЛА.

АВТОРИ:

Воркут Тетяна Анатоліївна, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, тел. 044 254 43 26, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко, 1.

Гришук Анна Олександрівна, Національний транспортний університет, аспірант, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, тел. 044 254 43 26, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко, 1.

Сопощко Ольга Юріївна, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, тел. 044 254 43 26, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко, 1.

Халацька Ілона Ігорівна, Національний транспортний університет, аспірант, e-mail: ilona_h@ukr.net, тел. 044 254 43 26, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко, 1.

AUTHORS:

Vorkut Tetiana A., Doctor of Technical Science, Professor, National Transport University, Head of Transport Law and Logistics Department, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenko Str. 1.

Gryshchuk Anna A., National Transport University, postgraduate student, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenko Str. 1.

Sopotsko Olga Yu., National Transport University, assistant lecturer, department of Transport Law and Logistics, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenko Str. 1.

Khalatska Ilona I., National Transport University, postgraduate student, e-mail: ilona_h@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenko Str. 1.

АВТОРЫ:

Воркут Татьяна Анатольевна, доктор технических наук, Национальный транспортный университет, заведующая кафедрой транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, тел. 044 254 43 26, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1.

Гришук Анна Александровна, Национальный транспортный университет, аспирант, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, тел. 044 254 43 26, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1.

Сопощко Ольга Юрьевна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@mail.ntu.edu.ua, тел. 044 254 43 26, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1.

Халацкая Илона Игоревна, Национальный транспортный университет, аспирант, e-mail: ilona_h@ukr.net, тел. 044 254 43 26, Украина, 01010, г.Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Сопко В.В., доктор економічних наук, професор Київський національний торговельно-економічний університет, Київ, Україна

Гурнак В.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна

REVIEWER:

Sopko V.V., Ph.D., Economic (Dr.), professor, Kyiv national university of trade and economics, Kyiv, Ukraine.

Hurnak V.N., Ph.D., Economic (Dr.), professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

ПЕРСПЕКТИВИ ВИКОРИСТАННЯ РЕВЕРСИВНОЇ ЛОГІСТИКИ В АГРОПРОМИСЛОВОМУ КОМПЛЕКСІ: ЕКОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ

Галак І.І., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, 1017imiia@gmail.com orcid.org/0000-0002-5038-7771

Бабина Д.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, lalka_motalka@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6867-9919

THE ENVIRONMENTAL DIMENTION OF THE PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF REVERSE LOGOSTICS WITHIN AGRO-INDUSTRY

Halak I.I., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, 1017imiia@gmail.com orcid.org/0000-0002-5038-7771

Babyna D.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, lalka_motalka@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6867-9919

ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕВЕРСИВНОЙ ЛОГИСТИКИ В АГРОПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ: ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Галак И.И., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, 1017imiia@gmail.com orcid.org/0000-0002-5038-7771

Бабина Д.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, lalka_motalka@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6867-9919

Постановка проблеми. Управління бізнес-логістикою в Україні пережило серйозні зміни протягом останніх 20 років. Зміни законодавства в області торгівлі та захисту прав споживачів, різні правові та екологічні вимоги, що збільшують обсяг інтернет-торгівлі, скорочення життєвого циклу товарів та підвищення юридичної грамотності споживачів все більше впливають на учасників логістичного ланцюга та покладають на них додаткову відповідальність за товари та послуги, що надаються [1]. Інструментом керування поверненнями та забезпечення їх повторного ефективного використання є реверсивна логістика. В статті було вирішено дослідити та оцінити перспективи впливу екологічного аспекту на реверсивну логістику в агропромисловому комплексі, використовуючи механізм мінімізації викидів відпрацьованих газів при роботі спеціалізованого автомобільного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема використання інструментів реверсивної логістики розглядалася в роботах таких науковців, як Томас Бойкін, Паарі Раендран, Джон Цуллен, Майк Бернон, Канке А.А., Олександров О.А., Полякова І. та ін. Екологічний аспект використання реверсивної логістики було розглянуто у наукових працях Бублик М.І. та в дослідженні компанії Ортого (провідна світова платформа для обробки повернення товарів).

Мета статті – це аналіз теоретичного підґрунтя функціонування реверсивної логістики з метою впровадження інструментів останньої в агропромисловому комплексі (АПК) України та використання математичного апарату для оцінки перспективи такого впровадження.

Виклад основного матеріалу. Незначна кількість вітчизняних компаній приділяє належну увагу організації реверсивних матеріальних потоків, в тому числі – організації управління відходами, в той час як більшість закордонних науковців розглядають реверсивну логістику як засіб зниження витрат і отримання прибутку. У зв'язку зі збільшенням вимог зі сторони постачальників ресурсів промислового виробництва, перед компаніями постає нове завдання щодо визначення нової стратегії використання вторинних ресурсів. Отже, реверсивна логістика є конкурентною перевагою та є елементом стратегічного планування [3].

Американський досвід показує, що в більшості випадків реверсивна логістика використовується у автомобільній промисловості, серед виробників побутового електрообладнання та медикаментів. Дослідження, проведене британською консалтинговою компанією Deloitte показало, що 50% досліджуваних американських підприємств вищезгаданих галузей промисловості мають власні логістичні відділи, які займаються логістичними витратами, і лише 20% із них використовують

засоби реверсивної логістики. При тому, що річні витрати, понесені підприємствами-виробниками автомобільних транспортних засобів, становлять 5,7 млн. дол. США, виробниками побутового електрообладнання – 14 млн. дол. США та виробниками медикаментів – 23% від річного прибутку [2].

Базуючись на світовому та вітчизняному досвіді, пропонується дослідити та оцінити перспективи впровадження інструментів реверсивної логістики в АПК України. Для подальших розрахунків приймаємо транспортне підприємство із власним автопарком, яке займається перевезенням зернових вантажів спеціалізованим рухомих складом на території України від елеваторів до морських портів. Причому в ході здійснення перевезення вантажів, в результаті невідповідності доставленого вантажу вимогам якості, відбувається відмова адміністрацією порту до прийому зернового вантажу на морське судно. В такому випадку вантаж, не прийнятий до завантаження у морське судно, вважається таким, який підлягає поверненню і таким чином може бути визначений як реверсивний матеріальних потік залежно від мети повернення, характеру обробки, тривалості циклу та подальших дій із вантажем. Характеристика різних видів матеріальних потоків у реверсивному логістичному ланцюзі представлена у табл. 1 [3].

Таблиця 1 – Характеристика реверсивних потоків
Table 1 – The reverse flow description

Вид реверсивного потоку	Характеристика	Тривалість циклу	Мета повернення	Характер обробки	Вид ланцюга	Область поширення
Повернення в результаті закінчення дати споживання (<i>End-of-use returns</i>)	Товари, повернені в результаті втрати ними споживчих властивостей	Довготривалий	Економічна	Відновлення	Поточний	Реконструкція побутового електрообладнання, вулканізація шин
			Маркетингова	Вторинна переробка	Альтернативний	
			Нормативно-правова	Вторинна переробка	Поточний	Згідно з Актом переробки електрообладнання різних сфер використання
			Відновлення складових	Відновлення вторинна переробка	Поточний	Відновлення картриджів для друку, різних складових ПК
Комерційні повернення (<i>Commercial returns</i>)	Невикористані товари, повернені для отримання матеріального відшкодування	Коротко- або довготривалий	Маркетингова	Вторинне використання, відновлення, вторинна переробка, утилізація	Поточний	Залишкові товари на складі роздрібного торговця (рітейлера): одяг, косметика, ПК; товари на складах інтернет-магазинів
Гарантійні повернення (<i>Warranty returns</i>)	Дефектні або пошкоджені товари	Середньотривалий	Маркетингова, нормативно-правова	Ремонт, утилізація	Поточний	Дефектні побутові електроприлади, замінні запасні частини
Металобрухт та відходи виробництва (<i>Production scrap and By-products</i>)	Металобрухт та відходи виробництва	Дуже короткотривалий	Економічна нормативно-правова	Вторинна переробка, реконструкція	Поточний, альтернативний	Продукція фармацевтичної галузі та металургійної промисловості
Упаковка (<i>Packaging</i>)	Пакувальні матеріали та транспортні одиниці для перевезення вантажів	Короткотривалий	Економічна	Вторинне використання	Поточний, альтернативний	Піддони, ящики, пляшки
			Нормативно-правова	Вторинна переробка	Поточний	Утилізація пакувальних матеріалів (<i>Greet dot system</i>)

Для визначення, до якого реверсивного матеріального потоку відноситимуться повернені зернові вантажі використаємо ICE модель організації потоків повернених вантажів (рис. 1) Бернона та Цуллена [4].

Як видно з рис. 1 існує три основні шляхи використання поверненого товару:

- використання після повернення (re-use) – передбачає організацію максимального використання повернених товарів шляхом продажу їх у вторинні ринки за зниженою ціною;
- переробка (recycle) – екологічно найвигідніший шлях використання повернених товарів або їх компонентів шляхом їх переробки та подальшого використання;
- утилізація (reduce) – дослідження виробником попиту на повернення та зменшення на відповідну величину обсягів продукції, що виробляється.

Враховуючи ґрунтовні знання із реверсивної логістики, з метою отримання додатної вартості від поверненого продукту, пропонується відправити неліквідні зернові вантажі на переробку для подальшого їх продажу. Такий спосіб організації повернення дозволяє віднести зернові вантажі до комерційних повернень, які слугуватимуть засобом формування системи ефективного логістичного сервісу (маркетинговий аспект). Тобто, в межах даного дослідження, повернені зернові вантажі надалі розглядатимемо як реверсивний матеріальний потік.

Визначимо основні перспективи впровадження реверсивної логістики в АПК України [5]:

- реверсивна логістика дозволяє трейдеру отримувати зернові вантажі назад від замовника одразу після відмови останнього або відправити повернені вантажі до виробника на переробку, мінімізуючи загальні витрати на організацію;
- реверсивна логістика може становити цінність, як засіб збільшення життєвого циклу зернових та складності логістичного ланцюга поставок;
- користь від використання концепції реверсивної логістики включає в себе підвищення швидкості виробництва, зниження витрат на транспортування, адміністративні витрати, які підприємство отримує з часом;
- більше користі також можна отримати з повернених зернових замість того, щоб запускати процес виробництва з самого початку;
- реверсивна логістика повинна включати в себе посилений зворотний зв'язок з метою удосконалення та поліпшення розуміння реальних причин повернення зернових.



Рисунок 1 – ICE модель організації потоків повернених товарів
Figure 1 – ICE model for managing product returns

Традиційну схему реверсивного логістичного ланцюга руху матеріальних потоків зернових вантажів представимо на рис. 2 [6].

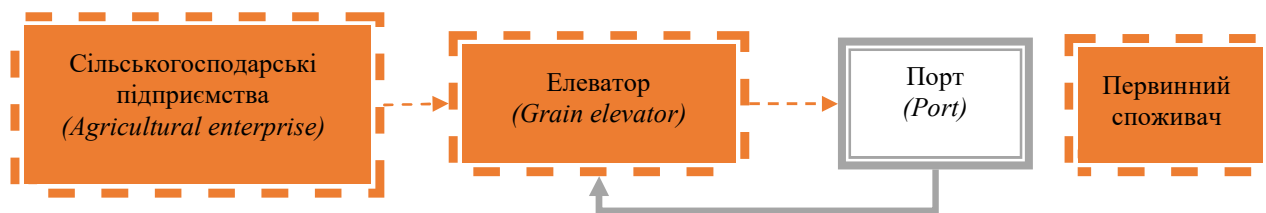


Рисунок 2 – Традиційна схема реверсивного логістичного ланцюга руху матеріальних потоків
Figure 2 – Traditional reverse logistics supply chain

Дослідження АПК України показало, що повернені зернові вантажі у більшості випадків підлягають утилізації, або перепродажу на роздрібні ринки торгівлі за зниженою ціною (малим фермерствам тваринного господарства), що не дозволяє забезпечити формування максимальної доданої вартості такого товару. Для усунення даного фактору нерационального використання реверсивних матеріальних потоків зернових вантажів авторами пропонується залучити до управління згаданими реверсивними потоками спеціалізованого логістичного посередника. Принципову схему зворотного матеріального потоку зернових вантажів, з урахуванням запропонованих заходів, представимо на рис. 3.

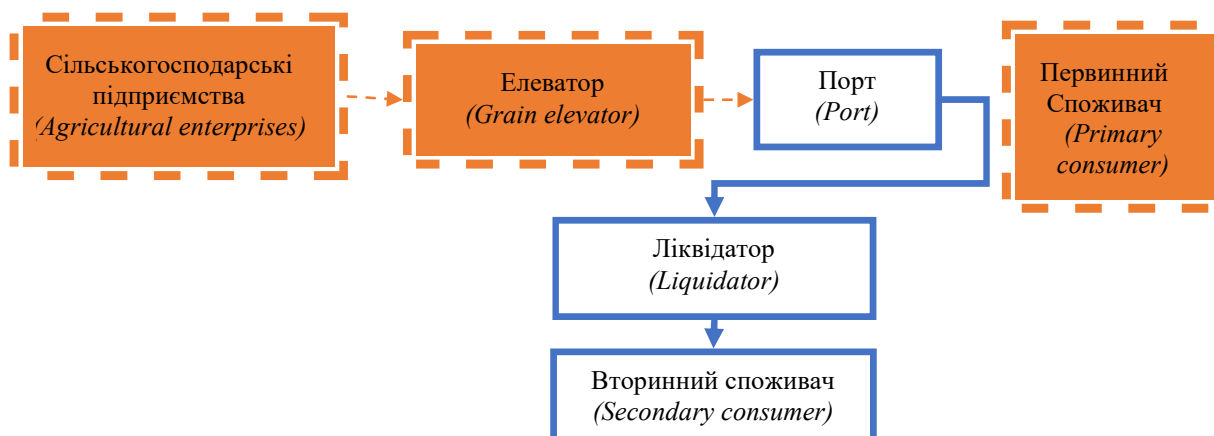


Рисунок 3 – Принципова схема реверсивного логістичного ланцюга руху матеріальних потоків з урахуванням запропонованих заходів
Figure 3 – Reverse logistics supply chain considering the proposal improvements

Як видно з рис. 3 до складу традиційного реверсивного ланцюга було додано спеціалізованого логістичного посередника – ліквідатора, який забезпечує доставку реверсивного потоку зернових вантажів від порту до вторинного споживача (малі фермерства, що займаються тваринництвом; заводи із переробки зерна або інші юридичні та фізичні особи, що зацікавлені у покупці). У випадку реверсивного потоку зернових вантажів у якості спеціалізованого логістичного посередника також можуть виступати брокери. В рамках даної статті авторами пропонується використання посередницьких послуг ліквідаторів, які виступатимуть окремим об'єктом господарювання, зацікавленим у отриманні власного прибутку. Класифікацію логістичних посередників [7] наведемо у табл. 2.

В результаті додавання ліквідатора у традиційний реверсивний ланцюг вдасться сформувати додатну вартість поверненого товару, проте в такому випадку і собівартість товару збільшиться на 10-30%. З екологічної точки зору даний логістичний ланцюг створює додатковий викид відпрацьованих газів у атмосферу в об'ємі 12 млн. т викидів CO₂ від самого лише транспортування вантажів [6] за умови, що ліквідатор організовуватиме транспортування зернових вантажів на власний склад.

Таблиця 2 – Класифікація логістичних посередників реверсивного ланцюга постачання
Table 2 – The classification of intermediaries within reverse supply chain

Види посередників	Визначення	Особливості роботи
Ліквідатори кінцевої ланки (Close-out liquidators)	Самостійні компанії, які викуповують нерозпродані товари у ритейлерів або виробників за зниженою ціною, для того щоб потім їх реалізувати на вторинному ринку	- сезонні товари; - застарілі товари (поява нової версії); - нереалізовані товари (неточність прогнозів продажу); - товари, на які скасоване замовлення (виробник залишився з великою кількістю виробленого товару).
Брокери (Brokers)	Компанії, які на основі контракту із виробником виконують пошук покупця для нереалізованого товару	- всі види товарів; - дуже низька ціна за тону; - якість і стан товарів неважливі; - не є власникам товарів (надають послуги з пошуку покупця).
Бартерні компанії (Barter companies)	Компанії, які пропонують обмін нереалізованих товарів на різні інші продукти або послуги.	- продукти, які були отримані в результаті минулих операцій; - працюють лише з товарами, які користуються попитом.
Сірі ринки (Gray markets)	Купують товар з метою перепродажу його за ціною, нижчою ніж офіційні авторизовані канали продажів компанії-виробника.	- на такі товари не поширюється гарантія виробника; - товари збуваються у дисконтних магазинах, на секонд-хенді та ін..

Щоб зменшити згаданий екологічний вплив даних заходів, пропонується зберігати товар на спеціалізованих складських приміщеннях стивідорських компаній Одеського морського порту до моменту кінцевого його збуту. Екологічну ефективність запропонованого рішення представимо у вигляді розрахунку зменшення витрат палива та обсягів викидів відпрацьованих газів під час транспортування на основі розрахунків, приведених у дослідженні Анн Саламаї [6]. Розрахунки здійснюватимемо для ланки реверсивного логістичного ланцюга «Порт – елеватор».

Для вхідних даних приймаємо, що перевезення зернових вантажів, а саме – пшениці, відбувається автопоїздом у складі сідельного тягача DAF XF 430 Space Cab та напівпричепа-самоскида Wielton NW 3A25SK, вантажопідйомністю 33,7 т [8-9]. Відстань перевезення від зернового терміналу ПП «Порто-Сан» у Одеському морському порті (умовно приймаємо, що пшениця у морському порті є пунктом первинного споживача) до елеватора ТОВ «Агро Логістика Україна» в м. Яготин становить 575 км, вагу вантажу (враховуючи щільність пшениці 850 кг/м³ [10]) – 21,25 т, приймаємо питому витрату палива автопоїзда 25,8 л/100 км.

Тоді витрати пального під час перевезення на ділянці Первинний споживач – елеватор визначаються за формулою, л:

$$FC = D \times F_{ef}, \quad (1)$$

де D – відстань пройденого автопоїздом шляху, км;

F_{ef} – питома витрата палива, л/100 км.

Тоді витрати пального під час перевезення на ділянці «Порт – елеватор»:
 $FC = 575 \times 25,80 = 148,35 \text{ л.}$

Зазначимо, що екологічну ефективність даного перевезення будемо оцінювати за викидами оксиду вуглецю, діоксиду азоту та сажі. Питомі викиди забруднюючих речовин та коефіцієнти впливу автотранспорту на питомі викиди взято з Наказу Держкомстату №452 від 13.11.2008 [11].

Викиди оксиду вуглецю у повітря автопоїздом розраховується за формулою, кг:

$$B_{co} = M \times k_{neco} \times k_{meco}, \quad (2)$$

де M – обсяги спожитого палива, т;

$k_{n\theta_{CO}}$ – питомі викиди оксиду вуглецю при використанні дизельного палива, кг/т;

$k_{mc_{CO}}$ – коефіцієнт впливу технічного стану на питомі викиди оксиду вуглецю при використанні дизельного палива.

Обсяги спожитого палива визначаються за формулою, т:

$$M_{co} = \frac{FC \times k}{1000}, \quad (3)$$

де k – коефіцієнт переведення у вагові одиниці дизельного палива (кг/л).

Тоді обсяги спожитого палива становитимуть: $M_{co} = \frac{148,35 \times 0,85}{1000} = 0,12610 \text{ т}$.

Тоді викиди оксиду вуглецю у повітря автопоїздом становитимуть: $B_{co} = 0,12610 \times 36,2 \times 1,5 = 6,847 \text{ кг}$.

Викиди діоксиду азоту у повітря автопоїздом розраховуються за формулою, кг:

$$B_{NO} = M \times k_{n\theta_{NO}} \times k_{mc_{NO}}, \quad (4)$$

де $k_{n\theta_{NO}}$ – питомі викиди діоксиду азоту при використанні дизельного палива, кг/т;

$k_{mc_{NO}}$ – коефіцієнт впливу технічного стану на питомі викиди діоксиду азоту при використанні дизельного палива.

Тоді викиди діоксиду азоту у повітря автопоїздом становитимуть: $B_{co} = 0,12610 \times 31,4 \times 0,95 = 3,762 \text{ кг}$.

Викиди сажі у повітря автопоїздом розраховується за формулою, кг:

$$B_{caж} = M \times k_{n\theta_{caж}} \times k_{mc_{caж}}, \quad (5)$$

де $k_{n\theta_{caж}}$ – питомі викиди сажі при використанні дизельного палива, кг/т;

$k_{mc_{caж}}$ – коефіцієнт впливу технічного стану на питомі викиди сажі при використанні дизельного палива.

Тоді викиди сажі у повітря автопоїздом становитимуть: $B_{co} = 0,12610 \times 3,85 \times 1,8 = 0,874 \text{ кг}$.

Питома вага однієї тонни визначається за формулою, %:

$$ALS = \frac{1}{L}, \quad (6)$$

де L – вага вантажу, т.

Тоді питома вага однієї тонни становить: $ALS = \frac{1}{21,25} = 0,0471\%$.

Питомі викиди забруднюючих речовин у повітря на 1 тонну вантажу визначаються за формулою, кг:

$$IPU = B \times ALS, \quad (7)$$

Тоді питомі викиди оксиду вуглецю у повітря на 1 тонну вантажу становитимуть : $IPU_{CO} = 6,847 \times 0,0471 = 0,322222 \text{ кг}$. Питомі викиди діоксиду азоту у повітря на 1 тонну вантажу – $IPU_{NO} = 3,762 \times 0,0471 = 0,17701 \text{ кг}$. А питомі викиди сажі у повітря на 1 тонну вантажу складуть $IPU_{саж} = 0,874 \times 0,0471 = 0,04112 \text{ кг}$.

Сумарні питомі викиди забруднюючих речовин при роботі спеціалізованого рухомого складу (сідельного тягача та напівпричепа-самоскида) на ділянці «Порт – елеватор» становитимуть 0,54035 кг на одну тонну вантажу, що перевозиться, або 10,50 т за рік для повністю завантаженого автопоїзда, вантажопідйомністю 33,7 т. Також було аналітично визначено, що при збільшенні плеча ділянки маршруту на 300 км, сумарні питомі витрати забруднюючих речовин збільшуватимуться на 25,2%. Аналітична залежність між питомими викидами забруднюючих речовин (за видами) та відстанню перевезення на маршруті спеціалізованим автопоїздом у складі сідельного тягача та напівпричепа-самоскида представимо на рис. 4.

За умови зберігання поверненого товару на спеціалізованих складських приміщеннях стивідорських компаній вдасться скоротити довжину маршруту на плечі «Порт-елеватор», забезпечивши доставку безпосередньо до покупця.

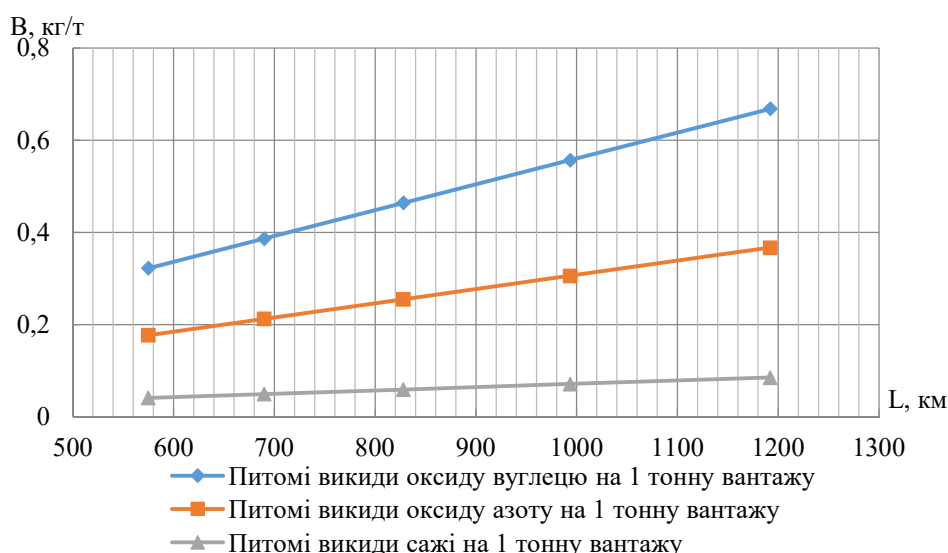


Рисунок 4 – Залежність між питомими викидами відпрацьованих газів та відстанню перевезення

Figure 4 – Correlation between unit gas emissions and distance

Висновки. На основі аналізу закордонного досвіду було запропоновано включити в традиційну схему реверсивного логістичного ланцюга постачання посередника – ліквідатора, який для отримання власного прибутку організовуватиме управління реверсивними потоками. У розрізі екологічного аспекту реверсивного матеріального потоку визначено, що включення додаткової ланки тягне за собою збільшення відстані перевезення, в результаті чого сумарні питомі викиди забруднюючих речовин збільшуватимуться на 25,2% через кожні 300 км. Тому запропоновано зберігати повернені вантажі безпосередньо у складських приміщеннях стивідорських компаній порту і скоротити річні питомі викиди забруднюючих речовин на 10,5 т за рік.

Проаналізована теоретична база реверсивної логістики дозволяє всеохопно дослідити різні аспекти функціонування матеріальних потоків логістичних ланцюгів АПК України, що може стати предметом подальших досліджень.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Krikke, H. R., Le Blanc, H. M., & Van de Velde, S. Creating Value from Returns? The Impact of Product Life Cycle Management on Circular Supply Chains and Reverse. / Krikke, H. R., Le Blanc, H. M., & Van de Velde, S // CentER-AR Working Paper. – Tilburg: Department of Economics, 2003. – Vol. 2003-2.
2. Boykin T., Rajendran P. Moving forward in reverse: Why reverse logistics needs a dedicated channel [Virtual Resource]/ Thomas Boykin, Paari Rajendan // Deloitte. – 2014. – Mode of access: <https://www2.deloitte.com/us/en/pages/operations/articles/moving-forward-reverse-logistics.html>.
3. Moritz Fleischmanna, Jacqueline M., Bloemhof-Ruwaard, Rommert Dekker, Erwin van der Laan, Jo A.E.E. van Nunen, Luk N. Van Wassenhove Quantitative models for reverse logistics: A review. – European journal of operational research, 1997, vol. 103, issue 1, pp. 24.
4. Cullen John, Bernon Mike, Gorst Jonathan Tools to manage reverse logistics // Research executive summaries. – 2010. – Vol. 10, pp. 2-8.
5. Полякова І. Актуальність реверсивної логістики як інструменту ведення бізнесу в сучасних умовах [Електронний ресурс] / І. Полякова // Тези доповідей Студентської науково практичної конференції «Інноваційні технології». – 2015. – Режим доступу: <http://logistic.iclick.in.ua/index.php/uk/studentu/studentska-nauka/studentska-konferentsiya?id=98>.
6. Ann Calamai Sustainable reverse logistics: Reducing waste and emissions in the retail supply chain [Virtual Resource]/ Ann Calamai // Optoro, inc. – 2016. – Mode of access: <http://sjfventures.com/wp-content/uploads/2016/03/Sustainable-Reverse-Logistics-White-Paper-Optoro-March-2016-1.pdf>.
7. D. S. Rogers Going Backwards: Reverse Logistics Trends and Practices / Dr. Dale S. Rogers, Dr. Ronald S. Tibben-Lembke.-University of Nevada, Reno, 1998. – p.93.
8. DAF: Specification sheets LF-CFXF [Virtual Resource]. – Mode of access: <http://www.dafbbi.com/SpecsheetsMedia/TSXHEN991G0749AAAA201841.pdf>.
9. Wielton NW 3A25SK [Virtual Resource]. – Mode of access: http://www.wielton-rus.ru/product/polupritsep_samosvalnyi_Wielton_NW_3_A_25_PK-68/.
10. Плотность сыпучих грузов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.pereezd.net.ua/sypuchie_gruzu.html.
11. Методика розрахунку викидів забруднюючих речовин та парникових газів у повітря від транспортних засобів [затверджена наказом Держкомстату від 13 грудня 2008 р.]. – К.: Мін-во Юстиції України, 2008.

REFERENCES

1. Krikke, H. R., Le Blanc, H. M., & Van de Velde, S. Creating Value from Returns? The Impact of Product Life Cycle Management on Circular Supply Chains and Reverse. / Krikke, H. R., Le Blanc, H. M., & Van de Velde, S // CentER-AR Working Paper. – Tilburg: Department of Economics, 2003. – Vol. 2003-2.
2. Boykin T., Rajendran P. Moving forward in reverse: Why reverse logistics needs a dedicated channel [Virtual Resource]/ Thomas Boykin, Paari Rajendan // Deloitte. – 2014. – Mode of access: <https://www2.deloitte.com/us/en/pages/operations/articles/moving-forward-reverse-logistics.html>.
3. Moritz Fleischmanna, Jacqueline M., Bloemhof-Ruwaard, Rommert Dekker, Erwin van der Laan, Jo A.E.E. van Nunen, Luk N. Van Wassenhove Quantitative models for reverse logistics: A review. – European journal of operational research, 1997, vol. 103, issue 1, pp. 24.
4. Cullen John, Bernon Mike, Gorst Jonathan Tools to manage reverse logistics // Research executive summaries. – 2010. – Vol. 10, pp. 2-8.
5. Poliakova I. Aktualnist reversyynoi lohistyky yak instrumentu vedennia biznesu v suchasnykh umovakh (The relevance of reverse logistics to manage business processes in nowadays). *Tezy dopovidei Studentskoi naukovo praktychnoi konferentsii «Innovatsiini tekhnolohii» – Proceedings of abstract of Student Conference on Innovation technology*, 2015. Available at:

<http://logistic.iclick.in.ua/index.php/uk/studentu/studentska-nauka/studentska-konferentsiya?id=98>
(Accessed 20 February 2019).

6. Ann Calamai Sustainable reverse logistics: Reducing waste and emissions in the retail supply chain [Virtual Resource]/ Ann Calamai // Optoro, inc. – 2016. – Mode of access: <http://sjfventures.com/wp-content/uploads/2016/03/Sustainable-Reverse-Logistics-White-Paper-Optoro-March-2016-1.pdf>.

7. D. S. Rogers Going Backwards: Reverse Logistics Trends and Practices / Dr. Dale S. Rogers, Dr. Ronald S. Tibben-Lembke.-University of Nevada, Reno, 1998. – p.93.

8. DAF: Specification sheets LF-CFXF [Virtual Resource]. – Mode of access: <http://www.dafbbi.com/SpecsheetsMedia/TSXHEN991G0749AAAA201841.pdf>.

9. Wielton NW 3A25SK [Virtual Resource]. – Mode of access: http://www.wielton-rus.ru/product/polupritsep_samosvalnyiy_Wielton_NW_3_A_25_PK-68/.

10. Plotnost sypuchykh hruzov (The density of bulked goods) [Virtual Resource]. – Mode of access: https://www.pereezd.net.ua/sypuchie_gruzy.html.

11. Metodyka rozrakhunku vykydiv zabrudniuiuchykh rehovyn ta parnykovykh haziv u povitria vid transportnykh zasobiv [Methods of calculation road transport environmental sustainability]. Min[^] Yustytsii Ukrainy Publ., 2008.

РЕФЕРАТ

Галак І.І. Перспективи використання реверсивної логістики в агропромисловому комплексі: екологічний аспект / І.І. Галак, Д.А. Бабина // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті запропоновано використання інструментарію реверсивної логістики для ефективного управління матеріальними потоками зернових вантажів в Україні.

Об'єкт дослідження – реверсивна логістика.

Мета роботи – аналіз теоретичного підґрунтя функціонування реверсивної логістики з метою впровадження інструментів останньої в АПК України та використання математичного апарату для оцінки перспективи такого впровадження.

Методи дослідження – аналітичний та математичний.

Управління організацією реверсивних матеріальних потоків є одним із пріоритетних напрямків діяльності закордонних підприємств-виробників у таких сферах, як автомобілебудування, виробництво побутового електрообладнання та медична промисловість з метою отримання більшого прибутку та зменшення сумарних витрат. З метою ефективної організації реверсивних матеріальних потоків авторами статті пропонується використання інструментарію реверсивної логістики в агропромисловому комплексі України. Досліджуючи обраний сегмент ринку було виявлено, що традиційний реверсивний логістичний ланцюг нераціонально використовує потенціал усіх суб'єктів господарської діяльності. Запропоновано використовувати посередницькі послуги ліквідаторів для формування додатної вартості повернених товарів. Крім того, проаналізовано екологічний аспект досліджуваного питання, в результаті чого виявлено, що за умови зберігання повернених товарів ліквідатором на складах стивідорських компаній порту, вдасться уникнути збільшення сумарних питомих витрат забруднюючих речовин на 25,2% через кожні 300 км.

Результати дослідження можуть бути рекомендовані до впровадження у агропромисловому комплексі України серед усіх учасників логістичного ланцюга доставки зернових вантажів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РЕВЕРСИВНА ЛОГІСТИКА, АПК УКРАЇНИ, РЕВЕРСИВНИЙ МАТЕРІАЛЬНИЙ ПОТІК, РЕВЕРСИВНИЙ ЛАНЦЮГ ПОТОКУ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ, ПОСЕРЕДНИКИ РЕВЕРСИВНОГО ЛАНЦЮГА.

ABSTRACT

Halak I.I., Babyna D.A. The environmental dimension of the prospects for development of reverse logistics within agro-industry. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences».Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

This paper involves the use of the reverse logistics tools to manage reverse flows of grain goods in Ukraine effectively.

The object of the study is the reverse logistics.

The purpose of the study is the theoretical analysis of reverse logistics in order to implement its tools within agro-industry and assessment of the prospects for that.

Methods of the study are the analytical approach and mathematical methods.

The reverse supply chain management is a key business strategy of any international manufacturer within such industries as car manufacturing, producing of household appliances and medicine. The reverse logistics is widely used to increase company's profit and cut down the losses. The authors of this article offer to implement the reverse logistics tools within the agro-industry of Ukraine to efficiently design the reverse supply chain. While analyzing the agricultural businesses in Ukraine, authors found out that using the traditional reverse supply chain can not use the capacity of all the logistics players to the full. The liquidator services are offered in order to maintain value added by the returns of bulk goods. Moreover, considering the sustainability of such a reverse flow we offer to store the returns in the warehouses owned by stevedoring companies located in port of Odessa. In such way the decreasing of gas emissions by 25,2% can be established.

The results of the study may be recommended for implementation by every logistics player within the agro-industry of Ukraine.

KEYWORDS: REVERSE LOGISTICS, AGRO-INDUSRTY OF UKRAINE, REVERSE FLOW, REVERSE LOGISTICS SUPPLY CHAIN OF BULK GOODS, REVERSE SUPPLY CHAIN INTERMEDIARIES.

РЕФЕРАТ

Галак И.И. Перспективы использования реверсивной логистики в агропромышленном комплексе: экологический аспект / И.И. Галак, Д.А. Бабина // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье предложено использование инструментария реверсивной логистики для эффективного управления обратными потоками зерновых грузов в Украине.

Объект исследования – реверсивная логистика.

Цель работы – анализ теоретической основы функционирования реверсивной логистики с целью внедрения инструментов последней в АПК Украины и использования математического аппарата для оценки перспективы такого внедрения.

Методы исследования – аналитический и математический.

Управление организацией реверсивными материальными потоками является одним из приоритетных направлений деятельности зарубежных предприятий-производителей в таких сферах, как автомобилестроение, производство бытового электрооборудования и медицинская промышленность, с целью получения большей прибыли и уменьшения суммарных затрат. Для эффективной организации обратных материальных потоков авторами статьи предлагается использование инструментария реверсивной логистики в агропромышленном комплексе Украины. Исследуя выбранный сегмент рынка было выявлено, что традиционная реверсивная логистическая цепь нерационально использует потенциал всех субъектов хозяйственной деятельности. Предложено использовать посреднические услуги ликвидаторов для формирования добавленной стоимости возвращенных товаров. Кроме того, был проанализирован экологический аспект изучаемого вопроса, в результате чего выявлено, что при условии хранения возвращенных товаров ликвидатором на складах стивидорских компаний порта, удастся избежать увеличения суммарных удельных затрат загрязняющих веществ на 25,2% через каждые 300 км.

Результаты исследования могут быть рекомендованы к внедрению в агропромышленном комплексе Украины среди всех участников логистической цепи доставки зерновых грузов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РЕВЕРСИВНАЯ ЛОГИСТИКА, АПК УКРАИНЫ, РЕВЕРСИВНЫЙ МАТЕРИАЛЬНЫЙ ПОТОК, РЕВЕРСИВНАЯ ЦЕПЬ ПОТОКА ЗЕРНОВЫХ ГРУЗОВ, ПОСРЕДНИКИ РЕВЕРСИВНОЙ ФЕПОЧКИ ДОСТАВОКИ

АВТОРИ:

Галак Ірина Іванівна, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: 1017imiia@gmail.com, тел. +380978459880, Україна, 01010, м. Київ, вул. Михайла Омеляновича-Павленка 1, к. 01. orcid.org/0000-0002-5038-7771

Бабина Діана Анатоліївна, Національний транспортний університет, магістр кафедри міжнародних перевезень і митного контролю, e-mail: lalka_motalka@ukr.net, тел. +380984488305, Україна, 01103, м. Київ, вул. М.Бойчука, 36, orcid.org/0000-0001-6867-9919

AUTHOR:

Halak Iryna I., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor of Department of transport Law and Logistics, e-mail: 1017imiia@gmail.com, tel. +380978459880, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka Str.1, of. 01, orcid.org/0000-0002-5038-7771

Babyna Diana A., National Transport University, postgraduate, department of international transportation and customs control, e-mail: lalka_motalka@ukr.net, tel. +380984488305, Ukraine, Kyiv, M. Boichuka, 36, orcid.org /0000-0001-6867-9919

АВТОРЫ:

Галак Ірина Івановна, кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: 1017imiia@gmail.com, tel. +380978459880, Украина, 01010, Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 01, orcid.org/0000-0002-5038-7771

Бабина Диана Анатольевна, Национальный транспортный университет, магистр кафедры международных перевозок и таможенного контроля, e-mail: lalka_motalka@ukr.net, тел. +380984488305, Украина, 01103, г. Киев, ул. М. Бойчука, 36, orcid.org / 0000-0001-6867-9919

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Хрутьба Вікторія Олександрівна, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, кафедра екології і безпеки життєдіяльності, e-mail: hrutba@mail.ru, тел. 099-262-10-97, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 312.

Бойченко Сергій Валерійович, доктор технічних наук, професор, Національний авіаційний університет, декан факультету екологічної безпеки, інженерії та технологій, тел. +38 (044)406-78-90, Україна, 03058, м. Київ, проспект Любомира Гузара, 1, к. 3-416

REVIEWER:

Khrutba V.O., doctor of technical sciences, professor, Department of Ecology and Safety of Vital Functions, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Boichenko S.V., doctor of technical sciences, professor, Aviation University, Dean of the Faculty of Environmental Safety, Engineering and Technology, Kyiv, Ukraine.

МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ЕКОЛОГІЧНИМ ТУРИЗМОМ В УКРАЇНІ

Горячко К.К., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, esofiychuk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-1957-8908

MODELS OF ENVIRONMENTAL TOURISM MANAGEMENT IN UKRAINE

Horiachko K.K., Ph. D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, esofiychuk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-1957-8908

МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИМ ТУРИЗМОМ В УКРАИНЕ

Горячко К.К., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина, esofiychuk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-1957-8908

Постановка проблеми. Галузь екологічного туризму завжди приваблювала науковців, оскільки сучасна екологічна ситуація на планеті погіршується, а саме: лісові пожежі в Австралії, танення льодовиків, кліматичні аномалії по всьому світу, наприклад, в таких країнах як Норвегія, де в кінці грудня була зафіксована температура 19 °С, а літо 2019 року стало роковим для багатьох мешканців Франції, що загинули через спеку, в той час як температура сягнула 45 °С. Підписана Конвенція ООН про необхідність стабілізації кількості парникових газів є також черговим свідченням глобального потепління [1]. Про глобальні тенденції потепління до 2028 року також описано в багатьох джерелах літератури. Така екологічна ситуація не може не вплинути і на туристичну галузь. Цілком очевидно, що у найближчі роки буде стрімко розвиватись екологічний туризм, який направлений не тільки на споживання рекреаційних ресурсів, але і на збереження природи. Крім того, доцільно очікувати зростання так званих «кліматичних туристів», що будуть здійснювати подорожі з метою уникнення перебування у країні постійного проживання, де є несприятливі кліматичні умови.

На сьогодні територія України, її ландшафтний, рекреаційний та історико-культурний потенціал дозволяє нашій державі зайняти гідне місце серед міжнародних туристичних напрямків. Однак, Україна має також ряд проблем, що знижують наміри особливо іноземних туристів відвідати Україну – це низький рівень сервісу, застарілий житловий та готельний фонд, низька якість дорожнього покриття та транспортного сполучення, часто відсутність англомовних працівників у галузі туризму та інші аспекти. Окремою проблемою туристичної галузі можна також вважати ризики, яких намагаються уникати туристи [7,8]. У зв'язку із цим виникає необхідність розглянути міжнародний досвід управління екологічним туризмом та знайти шляхи покращення управління галуззю екологічного туризму України.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. У науковій літературі виділяють два основні підходи до розуміння сутності екологічного туризму: перший розглядає його як сільський туризм, пов'язаний із відвідування села, другий підхід отримав назву «екологічний туризм», тобто туризм направлений на перебування у екологічно чистих зонах, що супроводжується активним намаганням туристів зберігати природу, вживати тільки ті продукти та послуги, які не шкодять середовищу. За визначенням С. Медліка [3] сільський туризм (rural tourism) – відпочинковий вид туризму, сконцентрований на сільських територіях. В. Васильєв, П. Горішевський, Ю. Зінько [5] визначають сільський туризм як відпочинок з будь-якою метою, видом та формою організації туристської подорожі у сільській місцевості з розміщенням на відпочинок у будинку сільського господаря. В. Биркович [4] вважає, що сільський або зелений туризм – це специфічна форма відпочинку у приватних господарствах сільської місцевості з використанням майна та трудових ресурсів особистого селянського, підсобного або фермерського господарства, природно-рекреаційних особливостей місцевості та культурної, історичної та етнографічної спадщини регіону [10,11]. В науковій літературі є також погляд, що зелений туризм – це будь-який вид туризму або туристичної діяльності що впроваджений у рамках ефективного менеджменту навколишнього середовища. Деякі науковці Рутинський М. Й. і Зінько Ю. В. вважають, що агротуризм, екологічний, зелений, природний та сільський туризм є тотожні поняття. Доказів у літературі, які б доводили протилежне не наведено. Не

достатня увага також приділена і управлінню екологічним туризмом на державному рівні. У зв'язку із цим виникає необхідність дослідити цю тему.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для аналізу ефективності управління туристичною галуззю доцільно провести аналіз туристичних потоків. Їх зниження або підвищення залежить від багатьох факторів, зокрема безпечність туристів в країні перебування, сприйняття іміджу країни та ризиків але так чи інакше це є основним індикатором результативності управління галуззю туризму.

За даними Державного комітету статистики [12] України була складена гістограма розподілу туристів, з якої видно що кількість внутрішніх туристів у 2018 р була вища на 84% від кількості іноземних туристів. В той же час кількість в'їзних туристів має тенденцію до зростання, хоча внутрішні туристичні прибуття зменшились у 2018 році порівняно з 2017 роком.

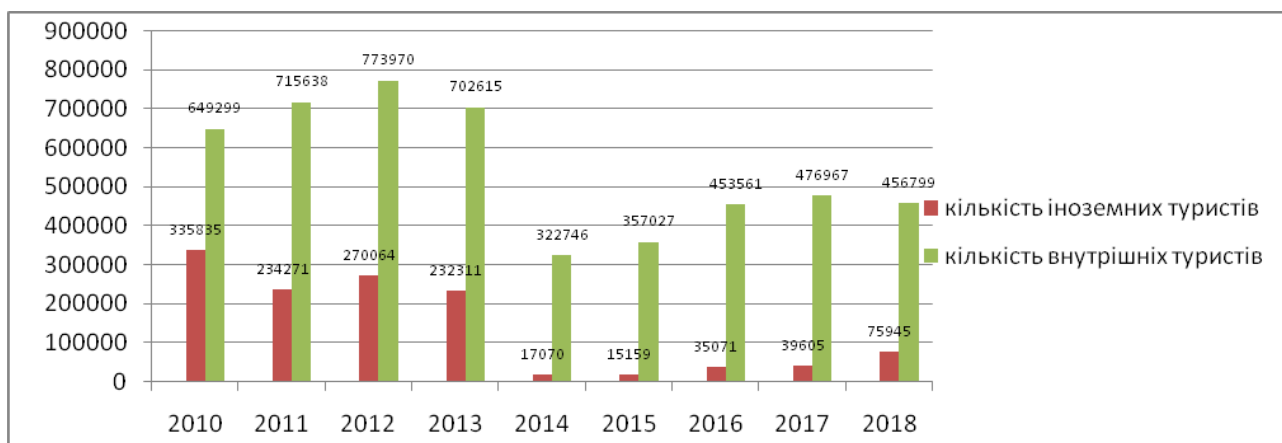


Рисунок 1 – Кількість іноземних та внутрішніх туристів, що відвідали Україну в 2010-2018 р.

Figure 1 – Dynamics of changes in the number of foreign tourists who visited Ukraine [7]

Оскільки в Україні не збирається статистика із відвідування України з метою екологічного або сільського туризму, тому доцільно проаналізувати основні області та кількість туристів, що відвідали Україну.



Рисунок 2 – Розподіл туристів з метою поїздки-відпочинок дозволя, обслуговуваних юридичними особами в Україні у 2018 році за областями

Figure 2 – Distribution of tourists by travel purposes – recreation and leisure services provided by legal entities in Ukraine in 2018 by region

Відповідно до даних рисунку 2 видно, що туристи найбільш часто відвідують такі області як: Львівська, Івано-Франківська, Одеська, Дніпропетровська. Жодного разу з метою дозвілля не були відвідані Кіровоградська, Луганська, Полтавська області. Рекордним показником щодо обслуговування туристів у 2018 році лишалось місто Київ, адже з метою дозвілля та відпочинку Київ відвідало 1, 964661 млн осіб.

В той же час, розподіл туристів обслуговуваних фізичними-особами підприємцями у 2018 р. значно відрізнялась від обслуговування юридичними особами, і лідерами були, як видно з рисунку 3 – Дніпропетровська, Львівська, Київська, Харківська, Одеська області.



Рисунок 3 – Розподіл туристів з метою поїздки -відпочинок дозвілля, обслуговуваних фізичними-особами підприємцями в Україні у 2018 році за областями
Figure 3 – Distribution of tourists who travelled with leisure purposes serviced by entrepreneurs in Ukraine in 2018 by Region

В той же час, основними об'єктами екологічного туризму можна вважати садиби або агрооселі, що надають послуги з розміщення та харчування. І якщо проаналізувати їхню кількість, то можна зробити висновок, що вони позитивно зростають в останні роки, зокрема в 2018 р. їх кількість нарахувала 82570, що вдвічі більше за показник 2014 р.



Рисунок 4 – Кількість екологічних садиб в Україні у 2012-2018 р.
Figure 4 – Number of ecological estates in Ukraine in 2012-2018

У країнах світу існують різноманітні підходи розвитку індустрії туризму, що спричинено своєрідністю соціально-економічних і політичних умов країн, рівнем важливості та масштабами туризму в національній економіці, особливістю ринкових відносин та ін. Можна виділити чотири моделі розвитку індустрії туризму [9].

Отже, перша модель була сформована в США, вона передбачає відсутність центральної державної туристичної адміністрації та органу державного управління. Всі питання, що пов'язані з розвитком туризму, вирішуються на рівні регіонів або самостійно суб'єктами господарювання на основі оперативного регулювання та принципів ринкової економіки.

Друга модель поширена в таких країнах як Ізраїль, Єгипет, Індія, Куба, Мальта, Марокко, Мексика, Нова Зеландія, Малайзія, Кенія, Оман, Камбоджа, ПАР, Домініканська Республіка, Хорватія, де розвитком займається та контролює діяльність усієї туристичної галузі спеціальний та самостійний державний центральний орган.

Третя модель передбачає вирішення питань розвитку туристичної діяльності на рівні спеціалізованого галузевого підрозділу. Діє у Швейцарії, Німеччині, Франції, Австрії, Великобританії, Італії, Іспанії, Швеції, Сінгапурі, Чехії, Угорщині, Грузії та Китаї.

Четверта модель передбачає наявність комбінованого міністерства, яке, крім туризму, охоплює інші, суміжні з ним або взаємодоповнюючі напрями соціально-економічної політики. За такою моделлю працюють: Туреччина, Греція, Польща, Туніс, Індонезія, Болгарія, Йорданія, Російська Федерація [1].

Як бачимо існує декілька моделей розвитку туризму, принцип впливу залежить від політичного устрою країни, економічного стану, міжнародних відносин, культурного про шарку. Проаналізувавши моделі розвитку туризму, можна зробити висновок, що для України найбільш прийнятною є третя модель розвитку туризму, незважаючи на те, що вона не стоїть на одному рівні розвитку з іншими країнами Європи. Україні підходить третя модель оскільки в нас діє спеціалізований галузевий підрозділ багатогалузевого органу, а саме Департамент туризму та курортів у складі Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України.

Якщо ж говорити про управлінські концепції розвитку сільського туризму – для нашої держави корисними будуть аспекти:

- західноєвропейської, яка звертає увагу на реконструкцію засобів розміщення та об'єктів туристичної інфраструктури. Це є дуже важливим етапом в розвитку не тільки сільського, а й в цілому туризму в Україні, адже більшість засобів розміщення не відповідають міжнародним стандартам. Також західноєвропейська концепція звернута до екологічного стану регіонів, де розвивається туризм.
- східноєвропейської, де важливу роль відіграє державна підтримка та виділяються різні види відпочинку в сільській місцевості. Тобто сільський туризм не розглядається лише як проживання в садибі чи агрооселі, а й передбачає надання різного виду додаткових послуг.

На сьогодні негативними чинниками розвитку сільського туризму в Україні в цілому є:

- недосконала законодавча база;
- неналагоджена система категоризації приватних садиб;
- конкурентність галузі: наявність інших садиб та засобів розміщення такого типу;
- малий досвід діяльності у сфері сільського екологічного туризму (невелика кількість садиб, низький рівень організаційного та інформаційно-рекламного забезпечення діяльності);
- відсутність чіткої стратегії розвитку;
- поганий стан, нерозвиненість транспортної інфраструктури;
- сезонність та кліматичні особливості сезону (основні туристичні потоки влітку та взимку, період державних календарних свят);
- не надто привабливий імідж України серед іноземних туристів;
- забрудненість навколишнього середовища;
- занедбаний стан традицій народного побуту та культури;
- застарілий підхід гостинності.

Проблеми у цілому часто виникають із загального житлового фонду сіл приватного сектору, тобто не всі садиби, які приймають гостей мають обладнані передпокій, житлові кімнати, санвузол, кухню, їдальню. Нині можна використати з метою розселення туристів і відпочиваючих до 30% будинків належного санітарного стану. Ще 10% – за мінімального ремонту та облаштування як самими жителями, так і туристичними фірмами.

Для вирішення цієї проблеми знову ж таки потрібно запровадити обов'язкову стандартизацію, також можна задіяти для розвитку певної оселі відповідні інвестиції країн Євросоюзу. Також варто проводити для власників садиб різного роду навчальні семінари, тренінги, де б обговорювались питання досвіду впровадження системи категоризації, міжнародної стандартизації, сучасні тренди в сільському туризмі, відбувався б обмін досвідом ведення бізнесу і тому подібне.

Таблиця 1 – Загальні рекомендації з управління «вузькими місцями» екологічного туризму
Table 1 – General recommendations for managing eco-tourism bottlenecks

«Вузькі місця галузі»	Рекомендації управління
Нестабільність економічного стану та політичної ситуації	Стабілізація економіки країни, розвиток міжнародних відносин в сфері туризму; завершення бойових дій на Сході
Невідповідність переважної більшості туристичних закладів міжнародним стандартам	Реконструкція засобів розміщення, запровадження стандартів міжнародного зразка, впровадження обов'язкової стандартизації для садиб та інших закладів розміщення в сільському туризмі
Відсутність рекламної програми, якісної та різнопланової продукції про місцевість, культуру і так далі	Державна підтримка та комплексний підхід до рекламування продукту (інтернет, зовнішня реклама, виставки, навчальні семінари і тому подібне) на внутрішньому та міжнародному ринку туристичних послуг.
Відсутність інноваційних проектів, мала кількість наукових досліджень з питань розвитку сільського туризму	Створення позитивного клімату для інноваційних проектів, стимулювання наукових досліджень, шляхом створення грантових програм, проектів, конкурсів
Недостатність державної методичної, організаційної, інформаційної та матеріальної підтримки суб'єктів підприємництва в галузі туризму	Створення системних і комплексних передумов для розвитку сільського туризму, поліпшення функціональної та технічної якості складових національного та регіональних туристичних продуктів, а саме створення вигідних умов ведення бізнесу: кредитні програми, податкова система, реєстрація власного підприємства
Відсутність цілісної системи державного управління туризмом у регіонах	Взаємодія адміністративних органів різних рівнів державного та регіонального управління, а також залучення приватного сектора з метою виконання відповідних державних завдань
Незадовільний стан туристичної, сервісної, інформаційної та соціальної інфраструктури	Покращення стану закладів культури та відпочинку, громадського харчування, інформаційно-туристичних пунктів; створення інформаційного забезпечення в зонах автомобільних доріг державного та міжнародного значення

Перш за все для розвитку туризму необхідно створити й закріпити позитивний імідж України як країни, привабливої для туризму. Необхідно врахувати, що основну частину в'їзних туристів становлять жителі прикордонних країн. З огляду на це актуальним буде просування продукту не тільки на місцевому рівні, але й у країнах-сусідах. Важливо зосередити увагу на цьому аспекті, оскільки в'їзд іноземних туристів є дуже важливим для економічного розвитку України. Адже це ввезення іноземної валюти, підвищення ділової активності та розширення виробництва товарів і послуг, збільшення бюджету за рахунок податків. А також іноземні туристи стимулюють покращення якості надання туристичних послуг. Це можна досягти шляхом створення туристичних представництв за кордоном для пропаганди продукту сільського екологічного туризму. Такі представництва бажано розмістити у великих містах, де зосереджені потенційні клієнти. Також одним із методів просування продукту може бути реклама кампанія в країнах, звідки прибувають іноземні туристи.

Зрозуміло, що створення національної туристичної адміністрації не залежить і повністю не покладається на Спілку СЗТ, але вона має певний вплив на державну політику і наявність такого органу суттєво покращить стан сільського туризму в Україні.

Як показує досвід повне копіювання та користування досвідом розвитку інших країн в будь-якій сфері не завжди має позитивний результат, адже існують різні фактори, які впливають на цей процес, різні політичні та економічні умови, суспільний лад і тому подібне. Проте для ефективного функціонування європейської моделі в Україні доцільним є державне фінансування галузі за такими напрямками:

- розробка стратегічної програми розвитку сільського зеленого туризму та визначення найбільш перспективних туристичних регіонів;
- створення туристичного продукту та туристичних представництв за кордоном для пропаганди цього продукту;
- застосовування сучасних інформаційних технологій;
- маркетингова, рекламно-інформаційна діяльність;
- розробка та створення національного екологічного туристичного Інтернет-порталу;
- стимулювання національних та міжнародних інвесторів, запуск державної кредитної програми для приватних підприємців та підтримки проектів розвитку туристичної інфраструктури;

– приведення нормативно-правової бази туристичної індустрії у відповідність з міжнародними стандартами.

Реалізація вказаних заходів дасть можливість підвищити темпи розвитку сільського туризму.

На сьогодні в Україні діє система екологічної сертифікації та добровільної категоризації «Зелена садиба», яка була запроваджена Спілкою сприяння розвитку туризму. Система розроблена на основі кращих міжнародних зразків спеціалістами громадського науково-природоохоронного центру «Незалежна служба екологічної безпеки» та за підтримки Швейцарського Фонду Співробітництва. Схема сертифікації побудована на принципах зменшення шкідливого впливу агротуристичного об'єкту на екологію, підтримка народних традицій та ремесел, підтримка місцевої економіки, розвиток екологічно-сприятливих видів розваг і відпочинку. Також, як зазначалось в попередніх розділах існує загальна добровільна категоризація «Українська гостинна садиба». Дані програма поширюються серед власників агротуристичних садиб – членів спілки [2]. На підставі цього можна запропонувати введення обов'язкової сертифікації та категоризації «Зелена садиба» та «Українська гостинна садиба». Це призведе до того, що власники садиб будуть зобов'язані переглянути і підвищити рівень обслуговування, покращити стан довкілля садиби, адже повинно бути екологічно чистим та привабливим. Господарі повинні будуть піклуватися про підтримку та поліпшення екологічного стану довкілля, сприяти збереженню ландшафтів та біорізноманіття.

Прикладом вирішення проблем розвитку сільського туризму, а особливо управління на місцевому рівні, може бути створення місцевих осередків Спілки розвитку сільського зеленого туризму в областях країни, районних об'єднань громадян, зацікавлених у розвитку інфраструктури для сільського екологічного туризму.

Ще одним напрямком розвитку екологічного туризму є створення туристичних кластерів. Як показує досвід Польщі цей підхід є досить успішним та дієвим. Туристичний кластер – це концентрація на певній території підприємств індустрії туризму, які взаємодіють між собою з метою створення туристського продукту. Групи підприємств спільно використовують туристські ресурси, інфраструктуру, ринок праці та взаємодоповнюють один одного.

Для України досить перспективними є саме кластери екологічного сільського туризму. Величезні передумови для розвитку цього виду туризму має Карпатський регіон, який славиться своєю колоритністю та красою природи. Також заслуговує на увагу Поділля, Полтавщина, де вже функціонує туристичний кластер «Гоголівські місця Полтавщини».

Висновки. Дане дослідження присвячене управлінню екологічним туризмом включає в себе аналіз сучасної статистики і динаміки відвідувань України іноземними та внутрішніми туристами. Тенденції останніх років були позитивними для України, хоча відвідування в порівнянні із даними до 2013 року багаторазово скоротились. Однак, є достатньо підстав вважати, що кількість іноземних туристів в Україну буде зростати, можливо дані туристи будуть вмотивовані відвідати Україну саме через її сприятливі кліматичні ресурси. Кількість внутрішніх туристів навпаки зменшилась, це пов'язано із тим, що українські туристи все більше прагнуть подорожувати за кордон, у зв'язку із безвізовим режимом. Аналіз туристичних прибуттів по регіонах дав можливість виділити області, що є найбільш перспективні для екологічного туризму – це Львівська, Івано-Франківська, Одеська, Дніпропетровська, Київська, Харківська, Львівська та Полтавська області.

У даному дослідженні розглянуті також основні проблеми екологічного туризму та основні моделі управління туризмом, що практикуються у світі, і на основі моделей запропоновані управлінські дії з покращення ситуації в екологічному туризмі в Україні. Найбільш прийнятною моделлю розвитку індустрії туризму для України є європейська, де основним акцентом є наявність окремої структури – національної туристичної адміністрації. Вона може ефективно здійснювати державну політику у сфері туризму, адже функції чітко розподілені; організаційна структура має розгалужену мережу як у країні, так і за кордоном, а також працює в тісній взаємодії з місцевою владою і приватним бізнесом.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бартошук О. В. Моделі розвитку індустрії туризму (зарубіжний досвід) [Електронний ресурс] / О. В. Бартошук // Все о туризме – образовательный туристический портал – Режим доступу до ресурсу: http://tourlib.net/statti_ukr/bartoshuk.htm.
2. Знак «Зелена садиба» [Електронний ресурс] // RURALTOURISM.COM.UA – Режим доступу до ресурсу: <http://ruraltourism.com.ua/?a=viewmaterial&id=2>.
3. Сердюкова О. М. Сутність сільського зеленого туризму / О. М. Сердюкова. // Економіка та держава. – 2014. – №3. – С. 87–90.

4. Биркович В.І. Сільський зелений туризм – пріоритет розвитку туристичної галузі України. Стратегічні пріоритети / В.І. Биркович // Наук.-аналіт. щокварт. зб. – 2017. – №1(6). – С 137-143.
5. Васильєв В. Сільський зелений туризм або відпочинок у селі / В. Васильєв, П. Горішевський, Н. Васильєва // Туризм сільський зелений: науково-популярний журнал. – 2006. – 63 с.
6. European Federation for Farm and Village Tourism [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.eurogites.org/eurogites/>.
7. Banks, E. 2005. Catastrophic Risk: Analysis and Management. John Wiley & Sons Ltd. DOI: 10.1002/9781118673492.ch7.
8. 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.
9. 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)
10. Державний комітет статистики. [Електронний ресурс] Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tur.htm [Accessed in September 2019].
11. Research report. Scottish enterprise, Perspectives on international best practice green tourism. Final report, Edinburgh, april 2018. – Режим доступу: <http://www.greentourism.org.uk>.

REFERENCES

1. Bartoshuk O. V. Modeli rozvytku industrii turyzmu (zarubizhnyi dosvid)[Models of tourism industry development (foreign experience)][Elektronnyi resurs] / O. V. Bartoshuk // Vse o turyzme – obrazovatelnyi turystycheskyi portal – Rezhym dostupu do resursu: http://tourlib.net/statti_ukr/bartoshuk.htm.
2. Znak «Zelena sadyba» [The Green House sign] [Elektronnyi resurs] // RURALTOURISM.COM.UA – Rezhym dostupu do resursu: <http://ruraltourism.com.ua/?a=viewmaterial&id=2>.
3. Serdiukova O. M. Sutnist silskoho zelenoho turyzmu [The essence of rural green tourism] / O. M. Serdiukova. // Ekonomika ta derzhava. – 2014. – №3. – S. 87–90.
4. Byrkovych V.I. Silskyi zelenyi turyzm – priorytet rozvytku turystychnoi haluzi Ukrainy. Stratehichni priorytety [Rural green tourism is a priority for the development of Ukraine's tourism industry] / V.I. Byrkovych // Naук.-analit. shchokvart. zb. – 2017. – №1(6). – S 137-143.
5. Vasyliiev V. Silskyi zelenyi turyzm abo vidpochynok u seli [Rural green tourism or vacation in the village] / V. Vasyliiev, P. Horishevskiy, N. Vasyliieva // Turyzm silskyi zelenyi: naukovo-populiarnyi zhurnal. – 2006. – 63 s.
6. European Federation for Farm and Village Tourism [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <https://www.eurogites.org/eurogites/>.
7. Banks, E. 2005. Catastrophic Risk: Analysis and Management. John Wiley & Sons Ltd. DOI: 10.1002/9781118673492.ch7.
8. 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.
9. 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)
10. Derzhavnyi komitet statystyky. [State Statistics Committee] [Elektronnyi resurs] Rezhym dostupu: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tur.htm [Accessed in September 2019].
11. Research report. Scottish enterprise, Perspectives on international best practice green tourism. Final report, Edinburgh, april 2018. – Rezhym dostupu: <http://www.greentourism.org.uk>.

РЕФЕРАТ

Горячко К.К. Моделі управління екологічним туризмом в Україні / К. К. Горячко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

У статті наведені основні результати дослідження моделей управління екологічним туризмом в Україні.

Об’єкт дослідження – процес управління екологічним туризмом.

Предмет дослідження – вдосконалення теоретичних засад управління екологічним туризмом в Україні.

Метою дослідження є пошук шляхів вирішення основних проблем екологічного туризму в Україні.

Методи дослідження – метод аналізу та синтезу, графічний метод, дедукції та індукції, узагальнення та систематизації.

В результаті дослідження розглянуто основні тенденції розвитку туристичної галузі України. Досліджені потоки внутрішніх та іноземних туристів за 2010-2018 р., була проаналізована кількість обслуговуваних туристів фізичними особами-підприємцями та юридичними особами, проведений аналіз кількісного стану екосадиб на Україні, виділені основні проблеми екологічного туризму в Україні, запропоновані шляхи покращення ситуації, а також управлінські дії, які на державному рівні можуть покращити стан розвитку екотуризму в Україні. Виявлені тенденції розвитку екологічного туризму останніх років. Визначені передумови зростання відвідуваності України іноземними туристами, можливо дані туристи будуть вмотивовані відвідати України саме через її сприятливі кліматичні ресурси. Аналіз туристичних прибуттів по регіонам дав можливість виділити основні області, що є перспективні для розвитку екологічного туризму, це Львівська, Івано-Франківська, Одеська, Дніпропетровська, Київська, Харківська, Львівська та Полтавська області. Запропоновано вдосконалювати управління галуззю екологічного туризму через діяльність Спілки розвитку сільського зеленого туризму в Україні.

У даному дослідженні розглянуті основні моделі управління в туризмі, що використовуються у світовій практиці, запропоновано перейняти досвід європейської моделі для України.

Результати даного дослідження можуть бути враховані при розробці державної стратегії розвитку туристичної галузі України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СТАН ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ, ЕКОЛОГІЧНИЙ ТУРИЗМ, ТУРИЗМ В УКРАЇНІ, ПЕРСПЕКТИВИ ТУРИЗМУ, ТУРИСТИЧНИЙ ПОТІК.

ABSTRACT

Horiachko K.K. Models of ecological tourism management in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article presents the main results of the study of models of environmental tourism management in Ukraine.

The object of study is the process of managing ecotourism.

The subject of the research is the improvement of theoretical bases of ecological tourism management in Ukraine.

The purpose of the study is to find ways of solving the main problems of ecological tourism in Ukraine. Research methods – analysis and synthesis method, graphical method, deduction and induction, generalization and systematization.

As a result of the research the main tendencies of development of tourist industry of Ukraine are considered. Investigated flows of domestic and foreign tourists for 2010-2018, analyzed the number of tourists served by natural persons-entrepreneurs and legal entities, analyzed the quantitative status of eco-estates in Ukraine, identified the main problems of environmental tourism in Ukraine, proposed ways to improve the situation, as well as management actions that can improve the state of ecotourism in Ukraine at the state level. Trends in the development of eco-tourism in recent years have been identified. The prerequisites for the increase in the number of foreign tourists to Ukraine were identified, it is possible that these tourists will be motivated to visit Ukraine because of its favorable climatic resources. The analysis of tourist arrivals by region gave an opportunity to identify the main areas that are promising for the development of eco-tourism, namely Lviv, Ivano-Frankivsk, Odessa, Dnipropetrovsk, Kiev, Kharkiv, Lviv and Poltava regions. It is proposed to improve the management of the eco-tourism industry through the activities of the Union for Rural green tourism development in Ukraine.

This study examines the major tourism management models used in world practice, proposes to take on the experience of the European model for Ukraine.

The results of this study can be taken into account when developing a state strategy for the development of the Ukrainian tourism industry.

KEYWORDS: STATE OF THE TOURIST INDUSTRY, ECOLOGICAL TOURISM, TOURISM IN UKRAINE, TOURISM PROSPECTS, TOURIST FLOW.

РЕФЕРАТ

Горячко К.К. Модели управления экологическим туризмом в Украине / К. К. Горячко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье приведены основные результаты исследования моделей управления экологическим туризмом в Украине.

Объект исследования – процесс управления экологическим туризмом.

Предмет исследования – совершенствование теоретических основ управления экологическим туризмом в Украине.

Целью исследования является поиск путей решения основных проблем экологического туризма в Украине. Методы исследования – метод анализа и синтеза, графический метод, дедукции и индукции, обобщения и систематизации.

В результате исследования рассмотрены основные тенденции развития туристической отрасли Украины. Исследованы потоки внутренних и иностранных туристов за 2010-2018 г. Было проанализировано количество обслуживаемых туристов физическими лицами-предпринимателями и юридическими лицами, проведен анализ количественного состояния экоусадьб на Украине, выделены основные проблемы экологического туризма в Украине, предложены пути улучшения ситуации, а также управленческие действия, которые на государственном уровне могут улучшить состояние развития экотуризма в Украине. Выявленные тенденции развития экологического туризма последних лет. Определены предпосылки роста посещаемости Украины иностранными туристами, возможно данные туристы будут мотивированы посетить Украину из-за ее благоприятные климатические ресурсы. Анализ туристических прибытий по регионам дал возможность выделить основные области, есть перспективные для развития экологического туризма, это Львовская, Ивано-Франковская, Одесская, Днепропетровская, Киевская, Харьковская, Львовская и Полтавская области. Предложено совершенствовать управление отраслью экологического туризма через деятельность Союза развития сельского зеленого туризма в Украине.

В данном исследовании рассмотрены основные модели управления в туризме, используемые в мировой практике, предложено перенять опыт европейской модели для Украины.

Результаты данного исследования могут быть учтены при разработке государственной стратегии развития туристической отрасли Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СОСТОЯНИЕ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ, ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ТУРИЗМ, ТУРИЗМ В УКРАИНЕ, ПЕРСПЕКТИВЫ ТУРИЗМА, ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОТОК.

АВТОРИ:

Горячко Катерина Костянтинівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри туризму, e-mail: Kateryna13095555@gmail.com, тел. +380932589128, Україна 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1.

AUTHOR:

Horiachko Kateryna Kostyantynivna, National Transport University, associate professor of the Department of tourism, e-mail: esofiychuk@gmail.com, tel. +380932589128, 1, Mykhaila Omelianovycha – Pavlenka Str. Kyiv, Ukraine 01010.

АВТОРЫ:

Горячко Екатерина Константиновна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры туризма, электронная почта: Kateryna13095555@gmail.com, тел. +380932589128, Украина 04208, г. Киев, вул. Украина 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

А.М. Новікова, доктор економічних наук, професор, ДП «ДержавтотрансНДІпроект», Київ, Україна orcid.org/0000-0002-7593-2860.

Л.С. Козак доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки, Національний транспортний університет, Київ, Україна <https://orcid.org/0000-0002-4528-1905>.

REVIEWER:

A.M. Novikova, Doctor of Economics, Professor, State enterprise "State Automobile Research & Development", Kyiv, Ukraine orcid.org/0000-0002-7593-2860.

L.S. Kozak Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine <https://orcid.org/0000-0002-4528-1905>.

ОСОБЛИВОСТІ ОЦІНКИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Гречан А.П., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Grechan.ap@gmail.com, orcid.org/ 0000-0003-3984-9952

Бабич Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, fin2006@ukr.net, orcid.org/ 0000-0003-1602-9290

Парфентьєва О.Г., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, alenagr@ukr.net, orcid.org/ 0000-0002-5946-9490

Наконечна С.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, Rudenkova@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0507-4116

FEATURES OF THE COMPETITIVENESS ASSESSMENT OF THE NATIONAL ECONOMY OF UKRAINE IN THE CONTEXT OF GLOBALIZATION

Grechan A.P., Doctor of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Grechan.ap@gmail.com, orcid.org/ 0000-0003-3984-9952

Babych L.M., PhD (Economics), National Transport University, Kyiv, Ukraine, fin2006@ukr.net, orcid.org/ 0000-0003-1602-9290

Parfentieva O.G. PhD (Economics), National Transport University, Kyiv, Ukraine, alenagr@ukr.net, orcid.org/ 0000-0002-5946-9490

Nakonechna S.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, Rudenkova@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0507-4116

ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Гречан А.П., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Grechan.ap@gmail.com, orcid.org/ 0000-0003-3984-9952

Бабич Л.М., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, fin2006@ukr.net, orcid.org/ 0000-0003-1602-9290

Парфентьева Е.Г. кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, alenagr@ukr.net, orcid.org/ 0000-0002-5946-9490

Наконечная С.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Rudenkova@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0507-4116

Постановка проблеми. Розвиток процесів глобалізації, що викликає виникнення нових економічних відносин між країнами, регіонами, великими містами, транснаціональними корпораціями, боротьба у сфері інновацій та інформаційних технологій неодмінно виводять вивчення конкурентоспроможності на найвищий рівень досліджень. Процеси ж активного включення України у світові економічні відносини об'єктивно створюють і дедалі загострюють одну із ключових проблем – забезпечення довгострокової конкурентоспроможності країни та інструментів її формування шляхом вибору при відкритості внутрішнього ринку ефективних пріоритетних напрямів подальшого розвитку економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Відомо, що питання конкуренції та конкурентоспроможності здавна привертала увагу провідних вчених економічної науки. Основоположниками теорії конкурентоспроможності вважаються А. Сміт і Д. Рікардо, а надалі значний внесок у розробку теорії конкурентних переваг вніс світового рівня вчений М.Портер, а також такі відомі науковці: Л. Абалкін, О. Амоша, О. Білорус, А. Гальчинський, В. Гесць, Я. Жаліло, Р.Фатхутдінов та ін. На сучасному ж етапі розвитку, коли відбуваються надшвидкі динамічні зміни економічної кон'юнктури, втримувати гідні позиції в жорсткій конкурентній боротьбі можуть лише ті суб'єкти (країни, компанії, галузі), які найбільш повно використовують усі впливові чинники конкурентоспроможності. Ось чому нині все більшої уваги приділяється дослідженням, що торкаються обґрунтування комплексу засад щодо виявлення дії існуючих та нових важливих

факторів конкурентоспроможності з визначенням їх місця в системі механізмів в контексті створення конкурентної стратегії країни.

Метою даної наукової статті є обґрунтування сучасних механізмів як ефективних засобів регулювання конкурентоспроможності при формуванні Стратегії економічного та соціального розвитку України.

Виклад основного матеріалу. Логічно, що першоосною конкурентоспроможності слід вважати таке вихідне поняття, як «конкуренція» (від. лат. – *concurrentia*), що і досі в літературі визнається як змагання або зіткнення. Проте, не дивлячись на тривалість ведення в цій царині досліджень, єдиного загальноприйнятого наукового визначення конкуренції, ще не обґрунтовано. Достатньо відомим, зокрема, є визначення вченого-економіста А.Портера, який стверджує, що конкуренція – це динамічний процес, який розвивається на зразок ландшафту, що безперервно змінюється, і на якому з'являються нові товари, нові шляхи маркетингу, нові виробничі процеси та нові ринкові сегменти [1, с. 586]. З поглядів на конкуренцію сучасних науковців найбільшої уваги, на нашу думку, заслуговують висновки Р.А.Фатхутдінова, який вважає, що конкуренція – це процес управління суб'єктом своїми конкурентними перевагами з метою одержання перемоги або досягнення інших цілей у боротьбі з конкурентами за задоволення об'єктивних чи суб'єктивних потреб у межах законодавства або в природних умовах [2].

Важливо, що поряд із відомим все більшого значення набуває і таке оновлене за змістом поняття як гіперконкуренція. Наприклад, С.А. Єрохін пропонує охарактеризувати дану категорію як ситуацію, коли суб'єкти, дедалі більшою мірою зазнаючи сукупного впливу раніше ізольованих один від одного конкурентних факторів, об'єктивно входять у середовище виникнення багатоаспектної, динамічної та агресивної конкуренції [3, с.503-505].

Та, не дивлячись на певні трансформаційні зміни у конкурентному середовищі, у законодавстві України поняття «конкуренція», на наш погляд, поки розглядається дещо спрощено. Так, у Законі України, «Про захист економічної конкуренції» конкуренція трактується лише як «змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку» [4, с.12].

В той же час не можна не враховувати, що дане визначення слугує вихідною позицією всього конкурентного законодавства України, яке загалом ґрунтується на нормах, встановлених Конституцією України, і складається зокрема із законів України «Про захист економічної конкуренції», «Про Антимонопольний комітет України», «Про захист від недобросовісної конкуренції», а також прийнятих відповідно до них нормативно-правових актів. Крім того, межі правомірної поведінки учасників конкурентних правовідносин визначаються окремими статтями Цивільного кодексу України.

З огляду на те, що конкурентні відносини, як і конкуренція, дедалі набувають глобального характеру, доцільно, на нашу думку, глибинно проаналізувати особливості їх регулювання на міжнародному рівні і забезпечити створення власних досконалих механізмів регулювання відносин між суб'єктами підприємницької діяльності, що можуть призводити до посилення монополізації та проявів недобросовісної конкуренції. До того ж в зв'язку з тим, що політика у сфері конкуренції вже не обмежується кордонами певної країни, а все більш відчутно зумовлюється взаємодією національних та міжнародних інституцій, дедалі все більш актуальними постають питання гармонізації національного конкурентного законодавства із міжнародним. В цьому контексті, зокрема в Концепції Загальнодержавної програми розвитку конкуренції національної економіки України на 2014–2024 рр. однією з причин низького рівня конкурентного розвитку зазначено «неврегульованість на законодавчому рівні питань щодо наближення законодавства про захист економічної конкуренції до законодавства Європейського Союзу» [5].

Зрозуміло, що для створення ефективного конкурентного середовища, зважаючи на те, що вітчизняна економічна система в зв'язку із особливостями передовсім історичного розвитку, воєнними впродовж шести років діями на Сході, політичними та іншими факторами зовнішнього впливу відрізняється від економік розвинених країн, а також, без сумніву, пасивний характер державного регулювання конкурентних відносин через відсутність досвіду і фахової підготовки чиновників вищого рівня невідкладним постає посилення активним компонентом зарубіжного досвіду щодо правозастосовної практики провідних країн.

Для цього, в першу чергу, законодавчо слід вже визнати, що конкуренція передовсім – це дієвий засіб регулювання кожним суб'єктом господарювання у суперництві з іншими на ринку

суб'єктами своїх конкурентних переваг для забезпечення стабільної і довготривалої власної конкурентної позиції (конкурентоспроможності) як на внутрішніх, так і у зовнішніх середовищах при дотриманні норм чинного законодавства, вдосконаленні технологічного базису і досягненні у господарській діяльності ефективних економічних і соціальних результатів. Таке трактування характеризує конкуренцію комплексно і з точки зору її місця та ролі в системі засобів управління, і за сутнісним економічним змістом, коли за основу виміру конкурентного суперництва між суб'єктами у всіх його проявах обирається саме конкурентоспроможність.

Принагідно ж не можна не зазначити, що донині так само малодослідженою зокрема вітчизняною економічною наукою залишається і категорія конкурентоспроможності, що більшою мірою пояснюється недостатньо прогнозованими трансформаційними процесами національної економіки, тим більш, що фундаментальна наука, яка впродовж всіх років незалежності мала вкрай мале фінансування і не встигла досконально трактувати нові реалії – в деякій мірі обмежилась припущенням певного споріднення змісту категорій «конкурентоспроможність» та «ефективність». Можливо з цих причин у згаданому Законі «Про захист економічної конкуренції» не надається чітке визначення поняття «конкурентоспроможність», цим також пояснюється і відсутність у даному законі будь-яких посилань на методики розрахунків для суб'єктів господарювання певних показників з конкурентоспроможності.

В широкому розумінні конкурентоспроможність – це зумовлена економічними, соціальними політичними чинниками позиція країни або товаровиробника на внутрішньому та зовнішньому ринках. За умов відкритої економіки вона може визначатися і як здатність країни (підприємства) протистояти міжнародній конкуренції на власному ринку та ринках інших країн. Таким чином, проблема підвищення конкурентоспроможності стосується практично всіх сторін суспільного життя, проте загострення в умовах швидкоплинних змін конкурентної боротьби суб'єктів за збут продукції, за своє місце на ринку змушує і окремі підприємства, і країни в цілому постійно вести пошук нових можливостей та резервів і одночасно вимагає вдосконалення технологічних процесів.

Аналізуючи найбільш популярні трактування конкурентоспроможності чи то на рівні підприємств, чи на макrorівні, можна виокремити такі з точки зору фахівців основоположні характеристики даного поняття: наявність власної мотивації стосовно покращання діяльності; очікування довготривалих позитивних результатів; наявність вагомих конкурентних переваг; можливість і здатність протистояти суперникам, тощо [2]. Проте об'єднуючим підґрунтям щодо більшості позицій як зарубіжних, так і вітчизняних науковців є те, що за основу визначення конкурентоспроможності окремої країни береться показник рівня добробуту на душу працездатного населення, тобто конкурентоспроможність визначається, з одного боку, здатністю країни максимально ефективно використовувати працездатне населення, а з іншого – забезпечувати зростання його доходів шляхом підвищення продуктивності праці та поступового розширення власних економічних можливостей стосовно раціонального збільшення обсягів інвестування в економіку.

Саме з цих позицій вивченням конкурентоспроможності на глобальному рівні і займаються багато аналітичних центрів світу – вагомий внесок у цьому питанні зробили групи зарубіжних вчених з Міжнародного інституту розвитку менеджменту (IMD) (А. Bris, J. Caballero, C. Cabolis та ін.), Всесвітнього економічного форуму (WEF) (С. Browne, G. Corrigan, R. Crotti, X. Sala-i-Martin).

Усе більшого впливу у питанні дослідження конкурентоспроможності національних економік набуває Глобальна федерація рад з конкурентоспроможності (GFCC), яка об'єднує зусилля дослідників конкурентоспроможності з різних країн (Alessandro Golombiewski Teixeira, Lori Schmidt, Alexander Idrisov, H.E. TaeshinKwon, Deborah L. Wince-Smith та ін.). GFCC розроблено власну методику оцінки конкурентоспроможності на основі восьми груп показників, а також створено програмний продукт (The Decoder), який дозволяє аналізувати конкурентоспроможність національної економіки у різних вимірах. Серед центрів дослідження конкурентоспроможності одне з провідних місць займає Інститут Стратегії та Конкурентоспроможності (ISC) Гарвардської школи бізнесу на чолі з М. Портером, науковцями якого досліджуються теоретичні аспекти визначення конкурентоспроможності, питання конкурентоспроможності регіонів, міст та окремих територій, тощо.

Зазначені організації, що вже давно визнані найвідомішими центрами з дослідження конкурентоспроможності на глобальному рівні, конкурентоспроможність національної економіки в широкому розумінні розглядають як здатність країни з урахуванням ряду важливих факторів забезпечити стале зростання процесів національної економіки та високу їх соціальну спрямованість. Вітчизняні економісти, беручи до уваги погляди зарубіжних науковців на визначення

конкурентоспроможності національної економіки, також проводять свої дослідження щодо впливу комплексу факторів, які можуть і дещо різнитися, або ж розглядатись у різних поєднаннях при обґрунтуванні варіантів стратегії рівня національної конкурентоспроможності, проте. єдність підходів базується на тому, що оскільки конкурентоспроможність на макrorівні – це здатність національної економіки виробляти і споживати товари і послуги, взаємодіючи з іншими національними економіками як у зовнішніх, так і у внутрішніх ринкових середовищах з найбільшими економічними ефектами, то її, зазвичай, характеризують як здатність конкурувати завдяки власним конкурентним перевагам.

Конкурентні ж переваги, що виникають у результаті поєднання чинників конкурентоспроможності, вибудовуються у певний логічний ланцюжок (фактори конкурентоспроможності, конкурентні переваги, конкурентоспроможність, конкуренція), заключним і визначальним елементом у якому фігурують провідні фактори впливу. Серед факторів, які впливають на конкурентоспроможність країни, зокрема М. Портер виділяє п'ять головних: рівень розвитку науки і технології, обсяг капіталу, кількість робочої сили, розвиток інфраструктури, інформація. На його думку саме такий системний підхід щодо факторів і є визначальним для характеристики конкурентних переваг країни [1, с. 34,23].

В цьому аспекті переважна більшість вчених також схиляється до багатофакторності процесу визначення міжнародної конкурентоспроможності, що зумовлена процесами глобалізації, а найпоширенішими з них є наступні групи факторів: економічні, соціальні, політичні, інформаційні.

Оскільки фактори конкурентоспроможності – це обставини та умови, що спричиняють конкурентоспроможність, формування їх впливу відбувається поступово разом з еволюціонуванням економічного розвитку. Так, в індустріальній економіці фактори, що визначали економічні переваги країни, ґрунтувалися на ресурсах і географічному їх розташуванні, ці ж чинники забезпечували здебільшого екстенсивне економічне зростання, а з розвитком індустріальної економіки дедалі все більшої ваги набувало новаторство та підвищення продуктивності виробничих процесів.

В глобальній постіндустріальній економіці фактори конкурентоспроможності зосереджуються, передусім, на пріоритетності застосування новітніх інформаційно-комунікаційних технологій, і саме під їх впливом в сучасних економічних умовах все більшого значення набуває впровадження інноваційно-інвестиційних проектів у розвиток, в першу чергу, підприємств реального сектору економіки.

Серед важливих чинників, що визначають місце суб'єктів у конкурентному їх протистоянні на всіх рівнях, неодмінно слід вважати продуктивність праці, що завжди у економічному і соціальному розвитку суспільства відігравала вирішальну роль. Продуктивність, вочевидь, не лише визначає здатність країни підтримувати високий рівень росту ВВП країни, вона також багато в чому визначає характер впровадження і окупності інвестицій, тобто є чи не одним із ключових передумов, що пояснюють потенціал зростання економіки і разом з цим – добробуту громадян.

Це в свою чергу вказує на важливе місце серед чинників національної конкурентоспроможності показників стану макроекономічного середовища, адже економіка не зможе стійко розвиватися до тої пори, поки не буде сформоване стабільне макроекономічне середовище із прийнятним рівнем інфляції, зростаючим ВВП, допустимим дефіцитом бюджету, рівнем державного боргу, тощо.

В той же час ефективне функціонування економіки неможливе без розгалуженої і дієвої інфраструктури – тільки високорозвинена інфраструктура дозволяє усунути так званий «ефект віддаленості регіонів», оскільки об'єднує національний ринок і пов'язує його з ринками інших країн і регіонів, знижуючи при цьому вартість всіх перевезень. До того ж, правильна розгалуженість і висока якість інфраструктури через стимулювання економічного зростання неодмінно також сприятиме підвищенню добробуту громадян. В цьому сенсі неабияка роль належить транспортній сфері, включаючи якісні автотраси, залізниці, порти і повітряні авіалінії, що дозволяє разом із вчасним наданням підприємцями гарантованих населенню транспортних послуг, паралельно забезпечувати раціональне переміщення трудових ресурсів.

Не викликає також сумніву, що для економіки та громадян надто важливим є безперервне енергопостачання і, нарешті, надійна та розгалужена телекомунікаційна мережа, що забезпечує швидкий і необмежений потік інформації і підвищує ефективність економічних процесів в цілому.

Переваги на міжнародному ринку забезпечують і такі конкурентні фактори, як наприклад, кваліфікована робоча сила та її попит на ринку праці, наявність або відсутність у країні дешевої робочої сили, а також суміжних, конкурентоспроможних на міжнародному ринку галузей, тощо. Серед факторів, що забезпечують конкурентоспроможність країни, також визнається і відносна незалежність від коливань світових ринків, від політики інших держав та ін.

Ці та деякі інші фактори конкурентоспроможності в умовах глобалізації при ефективній їх взаємодії в кінцевому підсумку сприяють зростанню обсягів прибутків, що, як відомо, формується на мікрорівні. Тому не дивно, що, розглядаючи фактори конкурентоспроможності макrorівня, дослідники, маючи на увазі, що в конкурентній боротьбі між країнами беруть участь також і підприємства, крупні компанії, великі фірми, тощо, зазначені фактори оцінюють незмінними для всіх, проте, з урахуванням особливостей і масштабності макrorівня (історія країни; рівень відкритості економіки; політична кон'юнктура; наявність сильної держави; наявність союзників; відсутність потужних об'єднаних конкурентів; екологічна ситуація та багато інших елементів у різноманітному поєднанні) вважають доцільним коригувати відповідно до умов функціонування відповідної фінансово-господарської системи.

Значна увага серед економістів також приділяється різним механізмам підвищення конкурентоспроможності, наприклад, освіті та навчанню, технологічному прогресу, високому рівню державного управління, розвитку бізнесу, ефективності створених ринкових умов, тощо. Саме з урахуванням головних факторів на сьогодні у практиці міжнародних досліджень щодо конкурентоспроможності країн вже впродовж більше, ніж трьох десятиліть застосовується найбільш відома, як вже зазначалося, у цій царин методика оцінки конкурентоспроможності країн, що розроблена експертами незалежної міжнародної організації – Всесвітнього економічного форуму (World Economic Forum – WEF), а результати розрахунків за цією методикою щорічно публікуються у доповідях WEF з питань конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Report) [6]. Методика оцінки конкурентоспроможності базується на статичних та динамічних компонентах продуктивності праці, що одночасно і визначає здатність підтримувати високий рівень розвитку країни, доходів на душу населення, вона виступає одним із визначальних засад ступеня повернення інвестицій, накопичувального потенціалу і, в решті, – є необхідною передумовою щодо забезпечення належного рівня конкурентних переваг країни у глобалізованому світі.

Для вимірювання конкурентоспроможності WEF використовують індексний метод, що передбачає розрахунок зведеного індексу на базі агрегування ряду показників, який з 2004 р. отримав назву «Глобальний індекс конкурентоспроможності» (the Global Competitiveness Index – GCI). У сучасній методиці виділяється 12 факторів, які є основними показниками конкурентоспроможності країни. Дані фактори об'єднані у три групи та мають відповідні вагові коефіцієнти: фактори базових вимог (інститути, інфраструктура, макроекономічна стабільність, здоров'я і початкова освіта); фактори, що підвищують ефективність бізнес-середовища (середня, вища і спеціальна/професійна освіта, ефективність товарних ринків, ефективність ринку праці, досконалість фінансових ринків, технологічна готовність, розмір ринку); інноваційні фактори та фактори досконалості бізнесу. Умовно, як нам вдається, їх можна характеризувати як фактори щодо розширення власних економічних можливостей.

Що ж стосується України, то всі, в тому числі і окреслені у групи фактори так само важливі для формування вітчизняної конкурентоспроможності на міжнародному рівні, як, очевидно, і для кожної окремої країни, на якому б континенті вона не знаходилась. Звичайно, ж, що поряд з іншими, наша держава також має свою специфіку стосовно формування відповідних факторів, що визначають рівень її конкурентоспроможності, і, по-суті, достойне місце у світовому порядку на шляху до розвитку нового світотворення. Важливо, на нашу думку, перш за все зосередити увагу на факторах базових вимог, адже за сучасних умов різкого посилення зовнішнього економічного впливу, коли Україна опинилась на зламі інтересів, з одного боку, США і Росії, а з іншого – країн Європейського Союзу, і через ці обставини вже поспіль шести років знаходиться в стані війни із своїм східним сусідом, саме ступінь реалізації потенціалу країни через базові фактори на сьогодні в значній мірі визначає просування України на відповідний щодо світового виміру щабель її конкурентоспроможності.

Зрозуміло, що в першу чергу йдеться про значущість розвитку державних і соціальних інституцій, які, формуючи власну фінансову систему і бізнес-середовище, в свою чергу, визначають як внутрішню, так і зовнішню економічну політику, а, значить, мають особливо вагомий вплив на конкурентоспроможність країни в цілому.

На превеликий жаль, значення сучасних вітчизняних інститутів в контексті формування у світовому рейтингу гідної позиції України стосовно її конкурентоспроможності поки обмежується переважно лише сферою права, коли значна кількість доленосних для держави законів найвищим законодавчим органом приймається у так званому турборежимі, тобто не тільки без намірів з'ясування позицій виборців стосовно доцільності і своєчасності, а навіть зачасту без відповідного кваліфікованого обґрунтування всіх ключових положень, не кажучи вже про відсутність

моделювання наслідків прийняття цих законів, особливо тих, що безпосередньо стосуються ринку землі та ринку праці, як основних прав щодо формування доходів громадян. Як результат – Україна незмінно визнається третьою у світі країною за рівнем корупції, а це означає, що довіра до нашої держави з боку світової спільноти поки не є бажаною.

Наступний базовий фактор конкурентоспроможності – інфраструктура – як відомо, багато в чому визначають географічні передумови стосовно ділової активності країни. Сучасна вітчизняна інфраструктура характеризується більше занепадом українських транспортних сполучень, ніж належним до європейського рівня, який би сприяв інтеграції країни у світову економіку. Тому, без сумніву, роль держави в розвитку інфраструктури є незаперечною і надто важливою, адже необхідно невідкладно формувати ефективний механізм залучення інвестицій у цю стратегічну сферу.

Говорячи про макроекономічну стабільність в контексті забезпечення конкурентоспроможності країни, важливо зацентувати увагу на специфічних особливостях дії даного фактору в сучасних складних для України економічних умовах. По-перше, для того, щоб мати досягнення в економіці країна повинна прагнути до економічного зростання, що насправді ніби і передбачається, адже плани нинішнім урядом ставляться амбітні – майже 8% щорічного росту ВВП. Проте, важливо першочергово з'ясувати за яких чинників буде забезпечуватись будь-яке зростання макропоказників України, адже йдеться про те, щоб це було реальним, що досягається, як відомо, лише за умов ефективного функціонування виробничих процесів, а не, зокрема, довготривалих маніпуляцій з цінними паперами на фондовому ринку. Тому, для України саме економічне зростання слід розглядати як головний фактор макроекономічного розвитку, за якого держава, ставлячи за мету забезпечити економічний ріст у виважено обґрунтованих до щорічного ВВП розмірах, буде його досягати на основі відповідних програм і через науково-технічний розвиток, передусім, вітчизняної промисловості за всіма важливими її складовими, створюючи при цьому нові робочі місця та витісняючи поступово наявні тіньові схеми грошових потоків. Таким чином, фактор макроекономічного розвитку, на нашу думку, важливо розглядати як комплексний базисний фактор конкурентоспроможності, адже його цілеспрямована дія сприятиме одночасно і відновленню промислового виробництва і значному зменшенню обсягів тіньового сектору, який поки залишається незмінно високим.

Підґрунтям щодо реалізації всіх зазначених факторів є здоров'я нації та її початкова освіта, що неодмінно виступає узагальнюючим фактором конкурентоспроможності і одночасно запорукою підвищення продуктивності праці та забезпечення соціального і економічного розвитку суспільства в цілому.

Саме від розвитку та взаємодії, передусім, за усіма базовими чинниками конкурентоспроможності надалі визначатиметься і функціонування факторів другої групи, що торкаються підвищення ефективності бізнес-середовища, і, в свою чергу, потребують все більшого застосування інновацій. А, відповідно, активізація інноваційно-інвестиційної діяльності суб'єктів господарювання в умовах створеного ринкового середовища вимагатиме більшої підтримки на рівні держави щодо забезпечення належного фінансування фундаментальних і прикладних досліджень важливих для стратегічних підприємств інвестиційно-інноваційних проектів.

Загалом то, згідно зазначеної класифікації груп факторів, інноваційний чинник входить до 3-ї групи, він є ніби заключним в системі факторів конкурентоспроможності, проте надто вагомим для сучасної економічної ситуації в Україні, адже, на сьогодні в країні є багато фахівців, особливо молоді, які у вітчизняних закладах вищої освіти отримують високу підготовку у галузі ІТ – технологій і мають високий попит як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку праці. Враховуючи, що в інших країнах оплата праці таких фахівців буває набагато вищою, ніж в Україні, спостерігаються значні міграційні процеси в напрямку їх переміщення на постійне проживання до таких європейських країн, зокрема, як Польща, Чехія, Німеччина, Іспанія. Такі процеси варто негайно призупинити і за рахунок підтримки держави створити умови для отримання відповідних робочих місць з гідною заробітною платою для таких категорій спеціалістів безпосередньо в Україні, оскільки саме фактор інноваційності є чи не найбільш визначальним при оцінці конкурентоспроможності кожної країни.

Таким чином, вказані фактори впливу щодо конкурентоспроможності країни об'єднуються у три групи, кожна з яких характеризується певним субіндексом, при цьому внесок кожного субіндекса в підсумковий показник індексу СС/ для конкретної країни залежить від того, на якому етапі розвитку вона перебуває.

Наприклад, якщо індекс розраховується для країни, яка перебуває в стадії переважаючого впливу базових економічних факторів, то індекс блоку базових чинників береться з вагою 50%, блоку факторів, що підвищують ефективність бізнес-середовища, – з вагою 40%, а блоку інноваційних

факторів і факторів досконалості бізнесу – з вагою 10%, тобто в основу поділу країн в залежності від стадії економічного розвитку покладено модель трьох стадій економічного зростання, запропонована М. Портером, яка і пояснює причинно-наслідковий залежність між конкурентоспроможністю компаній в країні та рівнем розвитку цієї країни в цілому.

Таким чином, оцінюючи конкурентоспроможність країни, необхідно аналізувати значення всіх факторів та їх складників, оскільки сам рейтинг конкурентоспроможності країни практично не здатний пояснити природу цієї конкурентоспроможності. Саме тому у своєму звіті дослідники наводять рейтинги країн за окремими факторами і показниками, що, врешті, дозволяє кожній країні коригувати свою діяльність в залежності від умов економічного розвитку. В даному контексті сама методика вже є ключовою схемою для національних інститутів прогнозувати свій розвиток при формуванні стратегічних пріоритетів на основі порівняльного аналізу структурних показників різних країн щодо їх національної конкурентоспроможності.

Розглядаючи динаміку Індексу Глобальної конкурентоспроможності [6], можна відзначити, що більшість країн СНД випереджає Україну за GCI. При цьому, якщо ще у 2014-2015 рр. Україна посідала дещо краще місце в рейтингу, то у 2017-2018рр. рейтинг її конкурентоспроможності певним чином знизився і наша держава, спустившись на 5 щаблів, зайняла 81 місце замість 76 у 2014 році. Згідно попередніх даних щодо підсумків 2019 року Україна за основними конкурентними позиціями вже зайняла лише 88 місце.

Наведені дані свідчать, що Україна за всіма складниками конкурентоспроможності поки програє більшості розвинених країн світу. Причому при розрахунках складових зведеного індексу найбільше відставання спостерігається за такими чинниками, як «інституції», «інфраструктура», «технологічна готовність», «відповідність бізнесу сучасним вимогам», «інновації».

Одним з найбільш точних способів оцінки економічного розвитку держави як відомо, є показники ВВП на душу населення. За даними звіту Index of Economic Freedom міжнародної організації The Heritage Foundation, зокрема у 2017 році даний показник в Україні становив 2205 \$, це означає, що порівняно з провідними країнами світу ВВП України значно відстає, оскільки посідає 133 місце серед 187 країн світу, тобто швидше наближається до малорозвинених країн, таких як Бурунді, Малаві та Мадагаскар, де рівень зазначеного показника серед розглянутих країн є найменшим [7].

Така ситуація пояснюється переважно екстенсивним розвитком економіки, характерними особливостями для якого в основному є виробництво сировинної ресурсозатратної продукції з низькою доданою вартістю, що не завжди відповідає міжнародним стандартам. При цьому на виробничо-господарську діяльність вітчизняних товаровиробників значно вплинули як несприятливі політикоекономічні умови, значні боргові зобов'язання, тривалий військовий конфлікт, низька інвестиційна привабливість, так і недовіра до органів державного управління через високий рівень корупції, небажання запроваджувати кардинальні зміни у розподільчих процесах з метою усунення тіньових схем при пересуванні товарів через кордон, тощо.

Висновки і пропозиції. Отже, Україна сьогодні стоїть перед новими викликами, які сформовані під впливом зростання відкритості глобальної економіки, посилення невизначеності напрямів та темпів такого зростання. Це вимагає значних змін у стратегічному баченні розвитку національної економіки та визначенні напрямів політики держави щодо забезпечення гідного рівня України на конкурентному глобальному ринку.

Тому актуальним постає питання всеохоплюючого аналізу економічного та соціального стану України в контексті посилення позиції конкурентоспроможності держави на тлі інтенсивного розвитку глобалізаційних процесів, що, в свою чергу, не може не сприяти підвищенню економічного розвитку та рівня життя населення на майбутні періоди.

У результаті багаторічних досліджень, проведених провідними зарубіжними центрами з питань національної конкурентоспроможності був розроблений методичний інструментарій та ряд рекомендацій, які є надто актуальними для сучасних умов розвитку України, адже дотримуючись цих основоположних вимог наша країна може неодмінно домогтися підвищення своєї конкурентоспроможності. Це: стабільне і обґрунтовано передбачуване законодавство; гнучка структура економіки; інвестиції в традиційну і технологічну інфраструктуру; стимулювання приватних заощаджень та внутрішніх інвестицій; підвищення агресивності експорту поряд із залученням прямих іноземних інвестицій; поліпшення якості, оперативності і прозорості управління та адміністрування; взаємозумовленість заробітної плати, продуктивності праці та податків; скорочення розриву між мінімальними і максимальними заробітками в країні і зміцнення середнього

класу; значні інвестиції в освіту, а також безперервне підвищення кваліфікації кадрів; національних особливостей і переваг в контексті глобалізації економіки тощо.

З огляду на зазначене, основними механізмами підвищення конкурентних переваг України має стати здійснення внутрішніх реформ (освітньої, медичної, пенсійної, земельної, судової; запровадження ефективного ринку зайнятості разом із формуванням додаткових робочих місць на відновлених передусім промислових підприємствах тощо) та трансформація векторів зовнішньоекономічної політики разом із окресленням дієвих механізмів залучення зовнішнього інвестування. Невідкладне і продумане запровадження таких механізмів поряд із використанням методик щодо оцінки конкурентоспроможності дасть можливість реально оцінювати власну конкурентну позицію України на міжнародному рівні і стане в той же час передумовою підвищення продуктивності багатогалузевої національної економіки, яка повинна спиратися на потужну технологічну, наукову та інноваційно-інвестиційну базу, а також на високого кваліфікаційного рівня підготовки працівників.

Зазначені чинники та механізми щодо підвищення рівня конкурентоспроможності України мають віднайти своє місце серед національних пріоритетів Стратегії економічного і соціального розвитку на довгостроковий період.

Запорукою ж успішної реалізації такої Стратегії має стати ефективне конкурентне законодавство, саме за допомогою якого Україна, ставлячи за мету забезпечити на ринках добросовісну економічну конкуренцію, має скоординувати діяльність всіх учасників ринкового середовища максимально узгодити основні його положення з конкурентним законодавством країн Європейського Союзу, щоб не допустити посилення негативної тенденції щодо зниження своїх рейтингів за Індексом глобальної конкурентоспроможності. З цією метою важливо і надалі удосконалювати вітчизняне законодавство, розглядаючи конкурентоспроможність національної економіки України передусім як сукупність конкурентних переваг держави, що створюють довготривалі потенційні можливості в умовах чинного законодавства стійко витримувати впродовж відповідного періоду конкурентне протистояння на світових ринках при неодмінно постійному проведенні на пріоритетних засадах ефективної інноваційно-інвестиційної діяльності із залученням на різних рівнях дієвих чинників і механізмів в контексті забезпечення сталого росту продуктивності праці вітчизняних підприємств і на цій основі – прогнозованообґрунтованого зростання економіки та обсягів інвестування передусім у виробничій сфері з кінцевою метою – підвищення реальних доходів українських громадян.

Ось чому при формуванні внутрішньої економічної політики України слід вважати надто важливою на сьогодні необхідність узгодження у часі та просторі напрямів промислової політики як базису для створення комфортних умов підприємницької діяльності щодо виробництва принципово нових товарів (робіт, послуг) та їх здорового просування на світових ринках з активною, сильною й ефективною конкурентною політикою, яка має виступати однією з дієвих форм державного регулювання ринкових відносин і на національному, і на міжнародному рівнях.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Портер М. Международная конкуренция. Конкурентные преимущества стран / Пер. с англ. – Альпина Паблишер, 2016, 947 с.
2. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление. – М.: ИНФРА, 2009. – 312 с.
3. Єрохін С.А. Структурна трансформація національної економіки: теорет. – методол. аспект: Монографія / С.А. Єрохін. – К.: Світ Знань, 2002, с. 525.
4. Закон України «Про захист економічної конкуренції» від 11.01.2001р. № 2210-III// Відомості Верховної Ради України, 2001, №12.
5. Про схвалення Концепції Загальнодержавної програми розвитку конкуренції на 2014-2024 роки. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19 вересня 2012 р. № 690-р// <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/690-2012-%D1%80>
6. The Global Competitiveness Report [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report>
7. Index of Economic Freedom [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.heritage.org/index/about>

REFERENCES

1. Porter M. Mezhdunarodnaya konkurentsia. Konkurentnyye preimushchestva stran [International Competition. Competitive advantages of countries] / Per. s angl. – Al'pina Publisher, 2016, 947 s. [in Ukraine].
2. Fatkhutdinov R.A. Konkurentosposobnost': ekonomika, strategiya, upravleniye [Competitiveness: economics, strategy, management]. – M.: INFRA, 2009. – 312 s. [in Russia].
3. Yerokhin S.A. Strukturna transformatsiya natsional'noyi ekonomiky: teoret. – metodol. aspekt: Monohrafiya [Structural transformation of the national economy: a theory. – methodol. aspect:] / S.A. Yerokhin. – K.: Svit Znan', 2002, s. 525. [in Ukraine].
4. Zakon Ukrayiny «Pro zakhyst ekonomichnoyi konkurentsii» [On Protection of Economic Competition] 11.01.2001r. № 2210-III// Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny, 2001, №12. [in Ukraine]
5. Pro skhvalennya Kontseptsii Zahal'noderzhavnoyi prohramy rozvytku konkurentsii na 2014-2024 roky [Concept of the National Program of Competition Development for 2014-2024] Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 19 veresnya 2012 r. № 690-r// <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/690-2012-%D1%80> [in Ukraine]
6. The Global Competitiveness Report. <http://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report>
7. Index of Economic Freedom Режим доступу: [http:// https://www.heritage.org/index/about](http://https://www.heritage.org/index/about).

РЕФЕРАТ

Гречан А.П. Особливості оцінки конкурентоспроможності національної економіки А.П. Гречан, Л.М. Бабич, О.Г. Парфентьева, С.А. Наконечна // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

Стаття присвячена обґрунтуванню наукових та організаційних підходів щодо формування базових засад та елементів оцінки конкурентоспроможності національної економіки України в контексті подальшої глобалізації економічних процесів.

Об'єкт дослідження – нормативно-правове та методичне забезпечення щодо оцінки конкурентоспроможності національної економіки.

Мета роботи – обґрунтування сучасних механізмів як ефективних засобів регулювання конкурентоспроможності при формуванні стратегії економічного і соціального розвитку на довгостроковий період.

Метод дослідження – теоретико-логічне обґрунтування процесів конкурентоздатності на макрорівні.

Процеси активного включення України у світові економічні відносини ставлять одним із найважливіших завдань забезпечення довгострокової конкурентної позиції на міжнародних ринках. В статті узагальнено досвід щодо ролі і місця законодавчої бази та чинних впливових факторів в системі оцінки конкурентоспроможності національних економік країн світу. Запропоновано внесення змін до чинного конкурентного законодавства України з огляду на нові бачення у трактуванні таких базових понять, як «конкуренція» та «конкурентоспроможність» з подальшим акцентом на сутнісне розуміння даних категорій при визначенні послідовності врахування впливу тих чи інших груп факторів та механізмів з відповідним віддзеркаленням цих процесів і завдань серед національних пріоритетів. Стратегії економічного і соціального розвитку України в контексті забезпечення на довгострокову перспективу стійкої конкурентної позиції вітчизняної національної економіки в умовах подальшої глобалізації.

Результати дослідження можуть бути впроваджені в системі наукових засад щодо формування конкурентної політики України на довгостроковий період. Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук дієвих механізмів формування конкурентної стратегії національної економіки України

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА, ІНДЕКС ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ, ФАКТОРИ НАЦІОНАЛЬНОЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ.

ABSTRACT

Grechan A.P., Babych L.M., Parfentieva O.G., Nakonechna S.A. Features of the competitiveness assessment of the national economy of Ukraine in the context of globalization. Visnyk National Transport

University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article is devoted to substantiation of scientific and organizational approaches to the formation of the bases and elements of assessing the competitiveness of the national economy of Ukraine in the context of further globalization of economic processes.

The object of study is the regulatory and methodological support for assessing the competitiveness of the national economy.

The purpose of the work is the justification of modern mechanisms as effective means of regulating competitiveness in the formation of a long-term economic and social development strategy.

The research method is a theoretical and logical justification of competitive processes at the macro level.

The processes of the active introduction of Ukraine into world economic relations put forward the most important task – ensuring a long-term competitive position in international markets. The article summarizes the experience in the context of the role and place of the legislative base and effective factors in the system of assessing the competitiveness of national economies of different countries. It is proposed to amend the current legislation of Ukraine on competitiveness, taking into account new approaches in the definitions of such concepts as “competition» and “competitiveness» with a further emphasis on an essential understanding of these categories when determining the sequence of influence of various groups of factors and mechanisms on prioritizing national processes and tasks in the Strategy of economic and social development of Ukraine in the context of ensuring a long-term sustainable competitive position national economy in the context of further globalization.

The results of the study can be implemented in the system of scientific foundations for the formation of the competition policy of Ukraine. Predicted areas for possible further research are the search for effective mechanisms for the formation of a competitive strategy for the national economy of Ukraine.

KEYWORDS: COMPETITIVENESS, NATIONAL ECONOMY, GLOBAL COMPETITIVENESS INDEX, FACTORS OF NATIONAL COMPETITIVENESS.

РЕФЕРАТ

Гречан А.П. Особенности оценки конкурентоспособности национальной экономики Украины в условиях глобализации / А.П. Гречан, Л.Н. Бабич, Е.Г. Парфентьева, С.А. Наконечная // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

Статья посвящена обоснованию научных и организационных подходов к формированию основ и элементов оценки конкурентоспособности национальной экономики Украины в контексте дальнейшей глобализации экономических процессов.

Объект исследования – нормативно-правовое и методическое обеспечение оценки конкурентоспособности национальной экономики.

Цель работы – обоснование современных механизмов как эффективных средств регулирования конкурентоспособности при формировании стратегии экономического и социального развития на долгосрочный период.

Метод исследования – теоретико-логическое обоснование процессов конкурентоспособности на макроуровне.

Процессы активного внедрения Украины в мировые экономические отношения выдвигают наиважнейшее задание – обеспечение долгосрочной конкурентной позиции на международных рынках. В статье обобщен опыт в разрезе роли и места законодательной базы и действенных факторов в системе оценки конкурентоспособности национальных экономик разных стран. Предложено внести изменения в действующее законодательство Украины по конкурентоспособности с учетом новых подходов в определениях таких понятий, как «конкуренция» и «конкурентоспособность» с дальнейшим акцентом на сущностное понимание данных категорий при определении последовательности влияния различных групп факторов и механизмов на расстановку приоритетности национальных процессов и заданий в Стратегии экономического и социального развития Украины в контексте обеспечений долгосрочной устойчивой конкурентной позиции отечественной национальной экономики в условиях дальнейшей глобализации.

Результаты исследования могут быть внедрены в системе научных основ по формированию конкурентной политики Украины. Прогнозные направления возможного дальнейшего исследования – поиск действенных механизмов формирования конкурентной стратегии национальной экономики Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ, НАЦИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА, ИНДЕКС ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ, ФАКТОРЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ.

АВТОРИ

Гречан Алла Павлівна, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри економіки, e-mail: Grechan.ap@gmail.com, тел. +380442803016, к. 313, вул. М.Омеляновича-Павленка 1, м. Київ, Україна, 01010, orcid.org/ 0000-0003-3984-9952

Бабич Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: fin2006@ukr.net, к. 424, вул. М.Омеляновича-Павленка 1, м. Київ, Україна, 01010, orcid.org/ 0000-0003-1602-9290

Парфентьева Елена Геннадіївна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри економіки, e-mail: alenagp@ukr.net, тел. +380442803016, к. 313, вул. М.Омеляновича-Павленка 1, м. Київ, Україна, 01010, orcid.org/ 0000-0002-5946-9490

Наконечна Світлана Анатоліївна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: Rudenkova@ukr.net, тел. +380679134947, к. 424, вул. М.Омеляновича-Павленка 1, м. Київ, Україна, 01010, orcid.org/0000-0003-0507-4116

AUTHORS

Grechan A.P, Doctor of Economics, professor, National Transport University, Department of Economics, e-mail: Grechan.ap@gmail.com, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko street 1, 313, orcid.org/ 0000-0003-3984-9952

Babych Lyudmila Nikolaevna, PhD (Economics), National Transport University, Department of Finance, Accounting and Auditing, e-mail, fin2006@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko street 1, 424, orcid.org/ 0000-0003-1602-9290

Parfentjeva O.G. PhD (Economics), senior lecturer, National Transport University, Department of Economics, e-mail: alenagp@ukr.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko street 1, 313, orcid.org/ 0000-0002-5946-9490

Nakonechna Svitlana Anatoliivna, National Transport University, vehicle universitet senior vkladach Department of Finance, Accounting and Auditing, e-mai: Rudenkova@ukr.net, tel. +380679134947, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko street 1,424, orcid.org/0000-0003-0507-4116

АВТОРЫ

Гречан Алла Павловна, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры экономики, e-mail: Grechan.ap@gmail.com, тел. +380442803016, к. 313, ул. М.Омельяновича-Павленко 1, г. Киев, Украина, 01010, orcid.org/ 0000-0003-3984-9952

Бабич Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: fin2006@ukr.net, к. 424, ул. М.Омельяновича-Павленко 1, г. Киев, Украина, 01010, orcid.org/ 0000-0003-1602-9290

Парфентьева Елена Генадьевна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры экономики, e-mail: alenagp@ukr.net, тел. +380442803016, к. 313, ул. М.Омельяновича-Павленко 1, г. Киев, Украина, 01010, orcid.org/ 0000-0002-5946-9490

Наконечная Светлана Анатольевна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры финансов, учета и аудита, e-mai:Rudenkova@ukr.net, тел. +380679134947, к. 424, ул. М.Омельяновича-Павленко 1, г. Киев, Украина, 01010, orcid.org/0000-0003-0507-4116

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Козак Л.С., кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувачка кафедри економіки, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, президент Української академії інвестицій в науку і будівництво, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondarenko Ye.V., Doctor of Economics, professor, President of Ukrainian Academy of investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

Kozak L.S., PhD, professor, head of department of economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПЕРСПЕКТИВ ЛОГІСТИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРОДУКЦІЇ

Гурнак В.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Volinec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Лісняк О.Л., Національний транспортний університет, Київ, Україна, olha.tkatchuk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8041-3918

ACTUAL PROBLEMS OF PROSPECTS OF LOGISTIC SUPPORT OF TRANSPORTATION OF PRODUCTS

Gurnak V.M., Dr., National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Volynets L.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Volinec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Lisniak O.L., National Transport University, Kyiv, Ukraine, olha.tkatchuk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8041-3918

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПЕРСПЕКТИВ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ ПРОДУКЦИИ

Гурнак В.Н., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Volinec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Лисняк О.Л., Киев, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, olha.tkatchuk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8041-3918

Актуальність дослідження. В сфері діяльності транспортно-дорожнього комплексу України перевезення укрупнених партій продукції або цілих маршрутів постійно практикується на автомобільному, морському та річковому транспорті. Відправлення складів вантажних поїздів максимальної маси і довжини з пункту навантаження прямо в місце призначення без переробки на технічних станціях і в АТ «Укрзалізниця» практикується давно. Хоча великого суспільного розголосу це набуло в останні роки завдяки масовому впровадженню на залізничному транспорті маршрутних перевезень зерна в морські порти на експорт.

Огляд публікацій. Результати досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених підтверджують актуальність та проблематику перспектив логістичного забезпечення транспортування продукції. Вагомий внесок у дослідження та розвиток стратегічно важливих питань транспортної системи держави внесли такі вчені як М.Ф. Дмитриченко, Н.І. Богомолова, Т.А. Воркут, В.Г. Шинкаренко, Г.Д. Ейтутіс, А.В. Базилюк, Є.М. Сич, А.П. Гречан, О.В. Бакалінський, Н.М. Колеснікова, В.В. Чорний, С.М. Шкарлет, В.П. Яновська.

Мета публікації – проаналізувати як формують маршрути до відправлення по мережі залізниці України і за кордон, про переваги та труднощі такої роботи з вантажами різної номенклатури.

Виклад основного матеріалу. Взагалі, щоб сформувати маршрут, необхідно зібрати достатню кількість вантажу для відправлення. У середньому маса такого поїзда має становити 5 тис. т., якщо це руда, чорні метали або вугілля, то потрібно 55-57 піввагонів. Для транспортування збіжжя на експорт через морські порти офіційно встановлено, що маршрутний потяг має складатися з 54-х зерновозів. Для перевезення будівельних матеріалів та цементу створюються хоперні та думпкарні вертушки-

потяги. В останні роки широкого розповсюдження набули контейнерні маршрутні потяги, що рухаються за твердими графіками відправлення та прибуття. Це зокрема стало можливим і тому, що в 2019 році морські порти України за оперативними даними вперше за останні 10 років досягли рекордної перевалки понад 1 млн. контейнерів TEU.

При цьому також треба узгодити для всіх маршрутів технічні моменти для того, щоб склад такої маси і довжини міг пройти на ділянках різних залізничних філій слідування всі профілі колії, а одержувач мав фронти для швидкого вивантаження. Якщо такі можливості є, можна зробити заявку на впровадження маршрутних перевезень.

Оперувати маршрутами вигідно всім – відправникам, одержувачам, експедиторам, залізничникам, автомобілістам і морякам. Оскільки вантаж слідує без переробок на станціях, то за рахунок скорочення простою знижуються транспортні витрати і пришвидшується час обороту вагонів. Для відправників та одержувачів скорочується час доставки вантажів. При цьому забезпечується схоронність відправленої продукції; поїзди не простоюють на проміжних та технічних станціях, де вантажі можуть стати здобиччю крадіїв. Це стосується прокату чорних металів, металобрухту, вугілля, добрив, зерна й іншого збіжжя, бо, на жаль, такі реалії сьогодення.

Якщо проаналізувати оперативні статистичні дані стану маршрутизації за 2019 рік по регіональних залізничних філіях, то до номенклатури вантажів в основному входять вугілля, метал, граншлак, руда, кокс, зерно, хімічні та мінеральні добрива, будівельні, промислові та продовольчі товари, вантажі у контейнерах.

Безумовно основними питаннями є необхідність потрібної кількості вантажу та час простою вже завантажених вагонів на під'їздних коліях або на станціях відправлення для накопичення та створення маршрутного потягу. Звичайно ці проблеми легше вирішуються при відправці масових вантажів. Зокрема таких, як руда і чорні метали, вугілля, будівельні матеріали, тощо.

Наприклад, такі рейси формуються з продукції комбінатів Криворізького гірничорудного басейну, потужних металургійних і хімічних підприємств, де ведеться відвантаження руди, флюсів, чорних металів, коксу, хімічних і мінеральних добрив, а також кам'яного вугілля, що відправляється із шахт західного Донбасу.

Як приклад можна навести, зокрема, станцію Кривий Ріг, на якій за 12 місяців 2019 року було прийнято 237 тис. 294 завантажених вагонів від АТ «Південний гірничо-збагачувальний комбінат» і ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг» та відправлено 3 тис. 332 маршрути із гірничорудною сировиною і чорними металами. Збільшили такі відправки і по станції Рядова та через станцію Терни із ПрАТ «Північний гірничо-збагачувальний комбінат, а також через станцію Інгулець – продукцією із ПрАТ «Інгулецький гірничо-збагачувальний комбінат». Хімічні та мінеральні добрива відправляє зі станції Запоріжжя-Кам'янське маршрутами потужне АТ «ДніпроАзот». Маршрути із енергетичним вугіллям, видобутим на ПрАТ «ДТЕК Павлоградвугілля», яким забезпечують низку теплових електростанцій країни, організовують на таких станціях, як Ароматна, Богуславський і Миколаївна-Донецька Дніпровської дирекції залізничних перевезень.

При цьому слід відзначити, що такі маршрутні поїзди їдуть в пункти призначення як для внутрішніх споживачів нашої держави, так і на експорт та мають сировинний характер. Зовсім інше становище з організацією перевезень зернових вантажів та продуктів перемолу, де маршрутні потяги із вагонів-зерновозів відправляються виключно на експорт через морські порти країни. Значна частина врожаю зернових завозиться автомобілями безпосередньо в морські порти.

Оскільки сьогодні дуже багато СГ продукції іде саме на експорт, то більшість поставок відбувається водним транспортом. В першу чергу, цьому сприяє наявність потужних портів Чорного моря та припортових елеваторів. Аграрну продукцію транспортують залізницею та автомобільним транспортом до припортових елеваторів, де проводиться її перевалка із наступним фрахтом суден.

Сьогодні більшість зерна перевозиться за допомогою залізничного транспорту. За оцінкою експертів, на залізницю припадає 2/3 всіх вантажних перевезень. Однак з кожним днем стан української залізниці стає дедалі гіршим. Це пов'язано з великим навантаженням на цей вид транспорту та значним зношенням рухомого складу. Дуже відчувається нестача інвестицій у розвиток залізниці, внаслідок чого відбуваються значні затримки у виділенні вагонів-зерновозів в активні періоди експорту зерна. До того ж стан самих вагонів-зерновозів залишає бажати кращого.

За статистичними даними, на сьогодні 62% вагонів-зерновозів вже мають термін експлуатації від 21 до 30 років, враховуючи граничний нормативний термін експлуатації у 30 років. Нестачу та

незадовільний стан вагонів-зерновозів керівництво «Укрзалізниці» обґрунтовує жадібністю аграріїв, які не хочуть купувати власні вагони-зерновози, а лише вимагають їх від держави. Вагони-зерновози – це продукт специфічний, який не буде використовуватися протягом цілого року (власне, як і приносити прибуток), тому керівництво «Укрзалізниці» вважає придбання таких вагонів справою не надто рентабельною, а отже, не першочерговою.

Головним критерієм для кожного вантажовласника або вантажоодержувача при виборі схеми та виборі виду транспорту для перевезень, зокрема експортних, безумовно виступає собівартість перевезень та встановлені тарифи. Об'єктивно цей показник характеризує витрати на перевезення 1 тонни вантажу або на виконання 1 тонно-кілометру, понесені транспортними підприємствами та організаціями-експортерами при виконанні перевезень. Він визначає ефективність організації транспортного процесу доставки вантажу, включаючи митні та прикордонні процедури.

Маршрутизація перевезень зернових у вагонах для АТ «Укрзалізниця» – це оптимізація перевізних і логістичних процесів, для клієнтів – тверда гарантія максимального експорту зернових культур. Маркетинговий рік (від серпня до квітня), за яким зернові трейдери звикли реалізовувати придбану раніше продукцію в аграріїв України, становить дев'ять місяців. Саме в такий проміжок часу всі гравці на ринку виявляють бажання максимально відвантажити свій товар у морських портах. Маршрутизація – єдиний ефективний логістичний механізм, спроможний це забезпечити за максимально швидкий проміжок часу транспортування. На порядок вища за ефективністю маршрутизація відправлень за твердим графіком, що дозволяє запроваджувати довгострокове планування вантажних перевезень. Завдяки цьому покращиться ефективність, ритмічність та прозорість процесу розподілу ресурсів державної компанії – маршрути за виділеними нитками графіка, звичайні маршрути та повагонні перевезення. Від обрання клієнтом того чи іншого варіанта залежить оперативність подання вагонів, швидкість доставки та, звичайно, ставка плати за користування. Розподіл відбувається в три етапи, залежно від пріоритетності в автоматизованій електронній системі.

Згідно з новим порядком, що набрав чинності у 2019 р. компанія надає перевагу замовникам, які планують графікові маршрутні відправлення. Другий рівень пріоритету – за відправленнями, реалізованими на аукціонах, оголошених через систему ProZorro. На третьому рівні замовники, котрі є власниками елеваторів та під'їзних колій. А в останню чергу задовольняються заявки на повагонні відправлення. Такий порядок впроваджено з метою збільшення частки маршрутних відправлень, а відтак – підвищення ефективності використання залізничного рухомого складу. Але тут потрібно передбачити не лише продаж послуги за ринковою ціною, а й подальше розміщення цих маршрутів у нитці графіка, враховуючи потужності станцій та пропускну спроможність колії, зокрема у портах. Адже неконтрольоване масове прибуття маршрутних із значним перевищенням потужностей переробки вагонів припортових залізничних станцій та терміналів морських портів в 2019 році неодноразово призводило до введення залізничниками конвенційних заборон на відвантаження продукції в ці напрямки через зростання складів на колесах під портами. Проте завдяки організації перевезень зернових вантажів маршрутними поїздами за узгодженими графіками руху з чіткою датою відправлення та прибуття, із прогнозованим терміном перевезення вдалось удвічі прискорити обіг зерновоза – до п'яти – шести діб, а за оперативними даними в цілому за 2019 рік залізничним транспортом перевезено рекордні 40,5 млн. т. зерна. Інтенсивно відвантажують маршрутами зерно крупні холдинги «Кернел», «Нібулон», ТОВ «Компанія «Грейнфілд», понад 80 маршрутних елеваторів. Але виникла велика проблема вивезення зерна з малодіяльних станцій і дільниць через нестачу локомотивної тяги.

В транспортному законодавстві діє норма про те, що залізнична державна компанія зобов'язана приймати до перевезення всі пред'явлені клієнтами вантажі, незважаючи на те, наскільки їй це вигідно. Залізниця належить державі, і саме держава має відповісти на питання, де буде розвиватися виробництво зерна – навколо маршрутних елеваторів чи по всій Україні. Сьогодні є більш ніж 500 станцій, здатних вантажити зерно, але тільки третина з них здатна відправляти маршрути. На інших застосовуються повагонні відправки.

Це ті об'єкти, які працюють у регіонах і від яких залежить їхній розвиток. Сюди включаються і інші вантажі. Так значна частина цементних вантажів – це повагонні відправлення, які в умовах обмеженого тягового ресурсу є вкрай непродуктивними. Потрібні ефективні графіки перевезення

зернових вантажів від тих станцій, які не є маршрутними. Це й стало причиною уваги до приватної тяги.

В суспільстві сьогодні є актуальною тема допуску приватних локомотивів на магістральні лінії. Про це ще 10-15 років тому навіть мови не могло бути. Але в двадцять першому столітті в транспортній галузі України відбуваються кардинальні зміни. Так ще недавно всі державні автопідприємства набули статус приватних або акціонерних товариств. В морських портах працює близько вісімдесяти відсотків приватних стивідорних компаній. З недавнім беззаперечним монополістом в сфері вантажних вагонів Укрзалізницею успішно конкурують приватні зерновози, думпкери, напіввагони багатьох промислових, аграрних та будівельних підприємств і компаній [3].

Наразі виникають проблеми в управлінні рухомим складом відповідно до шаленого зростання кількості вагонів за останній рік, що видно рис.1.

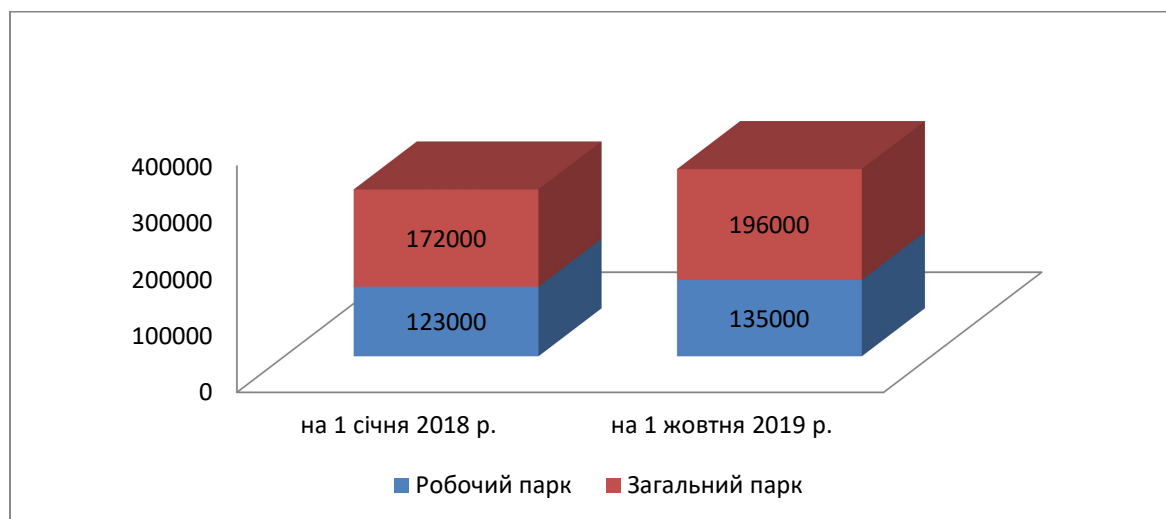


Рисунок 1 – Зростання кількості вантажних вагонів в Україні
Figure 1 – Increase in the number of freight wagons in Ukraine

Причому основний приріст продемонстрував приватний парк, що поповнився на майже 22 тис. одиниць. Це призвело до того, що частка вагонів Укрзалізниці в загальному парку скоротилася до 54%, а якщо брати робочий парк, то до 41%.

Станом на 1 вересня 2019 року наразі робочий парк зерновозів власності Укрзалізниці становить приблизно 10 тис. Це майже на рівні минулого року. Крім того, цього року на 55% збільшено парк приватних вагонів. Йдеться про майже 12 тис. одиниць. У такій ситуації Укрзалізниця працює над збільшенням маршрутизації зернових, що дає змогу ефективніше використовувати рухомий склад і перевозити більшу кількість вантажів, а для невеликих обсягів відвантаження використовуються вагони приватної власності.

Через нестачу магістральних тепловозів та електровозів на залізничному транспорті об'єктивно постало питання про допуск приватних локомотивів промислового залізничного транспорту для роботи на коліях залізничного транспорту загального користування. За різними статистичними даними на під'їзних коліях налічується понад 1500 локомотивів різноманітних серій, з яких більше 900 мають тільки право виїздити на станції примикання залізничного транспорту загального користування. Питання можливості використання їх на ділянках викликало тривалу дискусію в суспільстві серед практиків та науковців.

Нарешті вийшла Постанова Кабінету Міністрів України №1043 2019 року, в якій була прийнята пропозиція Міністерства інфраструктури стосовно реалізації до 4 грудня 2021 р. експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. При цьому брати участь в експерименті зможуть компанії-резиденти України. Вони отримують допуск до роботи на залізничній інфраструктурі відповідно до тимчасового положення і на підставі договору з АТ «Укрзалізниця», а також «несуть відповідальність за безпеку перевезень відповідно до законодавства» [3].

Апріорі цей тяговий рухомий склад має бути технічно справним, сертифікованим для експлуатації в Україні та мати вік у межах нормативного терміну служби, встановленого заводом-виробником. Це так би мовити підхід в загальних рисах, а згідно з Постановою проєкт реалізовуватиметься в три етапи. На першому Міністерство інфраструктури України має затвердити тимчасове положення про порядок допуску приватних локомотивів та визначити перелік учасників. Другий етап – запуск та реалізація, моніторинг стану справ і третій – оцінка результатів та їхнє оприлюднення.

Це досить відповідальна і складна робота щодо визначення експериментальних дільниць та затвердження учасників проєкту. По статистичним даним відомий список дільниць, що найменш вантажонапружені й становлять 15% від загальної протяжності колій. Саме на цих малодіяльних лініях пропонується провести експеримент із впровадження приватної тяги.

Вимоги до учасників проєкту, з позиції Укрзалізниці нині зводяться до чотирьох – п'яти пунктів. Три основних з них стосуються локомотивів, машиністів та безпеки руху. Машиністи повинні пройти відповідну підготовку та мати необхідні допуски. Машиністи повинні мати диплом одного із центрів підготовки персоналу Укрзалізниці («школа машиністів») та допуск до роботи як на серію локомотива, так і на відповідну дільницю.

І ключова вимога експерименту стосується того, що скрізь на підприємстві-учаснику має бути впроваджена система управління безпекою. Мається на увазі, в першу чергу, наявність машиніста-інструктора, який переймається навчанням локомотивних бригад і контролює їхню діяльність. Тобто тут головне – запровадження системи управління безпекою на підприємствах-учасниках проєкту. Разом з тим, на нашу думку не потрібно кожного разу окремо обирати напрямки під бажання заявників, адже це має відбуватися централізовано, планово з встановленням обопільної фінансової відповідальності учасників проєкту при можливому невиконанні тих чи інших техніко-економічних норм.

Попередньо проаналізувавши стан приватних локомотивів можна стверджувати, що полігон їх застосування напевно, це малодіяльні дільниці: там не вистачає локомотивів Укрзалізниці, аби забрати всі заявлені вантажі. Проте важливіше інше: залізниця – єдиний комплекс. Спроба виділити один сегмент і на ньому заробити не приведе у підсумку до підвищення ефективності. Як це зараз відбувається з вагонами. Адже відкриття вагонного ринку практично нічого, крім збільшення вартості перевезення, не дало.

На ринку вантажних перевезень Укрзалізниця не є вже монополістом. Компанія транспортує більше приватного рухомого складу, ніж власного. Приватний парк складає шалену конкуренцію державному товариству в політиці ціноутворення на оренду рухомого складу. Питання в тому, що більшість цих вагонів далеко не нові. Не хотілося б, аби та сама ситуація повторювалася з локомотивами. Не треба стягувати до нас непотріб з усього СНД. Адже старий локомотив зношує інфраструктуру набагато більше, ніж сучасний. Виходячи з цього, необхідно поставити умови, щоб приватники працювали на нових машинах. Чому наші колії мають розбивати старі тепловози з Росії чи Литви? Адже наша держава має негативний досвід масового завезення застарілих легкових автомобілів, так званих «Євроблях» з Польщі, Словаччини, Литви [1].

Крім того, приватна тяга не працюватиме за існуючим тарифом. Її введення призведе до різкого підвищення плати за перевезення. Всі мають це розуміти. Знову ж таки, за аналогією з ринком вагонів, після його відкриття плата підвищилася у 3 – 4 рази, але питання ще складніше – якщо інфраструктуру залишити на старому тарифі, вона не витримає.

Було б дуже доцільно всі ці проблемні питання передбачити в Положенні, яке розробляється Міністерством інфраструктури України, про що вже згадувалось. Кардинально ж ці проблеми можуть бути вирішені прийняттям відповідної Постанови Кабінету Міністрів України.

Зараз в період реформування і намагання приватизувати залізничний транспорт держава повинна визначитися з роллю Укрзалізниці, управляти її розвитком і підтримувати шляхом виділення бюджетних коштів. Адже для конкурента залізничників автомобільного транспорту інфраструктура – автодороги будуються за рахунок бюджету з Дорожнього Фонду. Укрзалізниця, купуючи паливо, сплачує великі суми акцизного збору в Фонд.

Верховна Рада України в 2019 році 19 грудня ратифікувала Гарантійну угоду між Україною та Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР) щодо проєкту електрифікації залізничного напрямку Долинська-Миколиїв-Колосівка. Таким чином, парламентарії узгодили державні гарантії

щодо проєкту переведення на електротягу напрямку до портів Чорного моря. Проєкт важливий для як для Укрзалізниці, так і для країни загалом, бо це ключова ділянка, яка пролягає через Кіровоградську, Миколаївську та Одеську області. Це дасть можливість збільшити пропуск вантажів у напрямку портів, підвищити швидкість руху поїздів на 20 – 25%, скоротити терміни доставки, а також суттєво зменшити експлуатаційні витрати за рахунок економії пального [4].

У рамках проєкту передбачається електрифікація 253 км. ліній, будівництво другої колії та модернізація систем сигналізації та зв'язку на напрямку Долинська-Миколаїв-Колосівка. На реалізацію заходів необхідно понад три роки та 360 млн. євро. Із них 300 млн. євро планується залучити у міжнародних фінансових установ, решта суми – власні кошти Укрзалізниці.

Окрім ЄБРР кредитором проєкту виступає також Європейський інвестиційний банк (ЄІБ). Передбачається, що ці установи спрямують на фінансування робіт по 150 млн євро кожна. Відповідна угода з ЄІБ була ратифікована Парламентом у жовтні 2018 р. Отже, наразі є необхідні гарантії з боку держави для старту реалізації проєкту. Проте на наше переконання поліпшуючи інфраструктуру на всій території країни для ефективних перевезень зернових вантажів потрібно розвивати припортові станції та портові термінали, потрібні нові зерносховища та рівномірне їхнє розташування в регіонах. Безумовно все це дасть змогу швидко транспортувати зернові з будь-якого регіону в чорноморські порти.

Одночасно об'єктивна реальність така, що припортові залізничні станції розташовані в місцях щільної міської забудови і їх подальше розширення є вельми проблематичним питанням.

Варто вже зараз шукати альтернативні варіанти, зокрема, звернути увагу на потребу розвитку інфраструктури на західних кордонах України, через які зернові вантажі прямують на експорт до європейських країн, таких, як Польща, Словаччина, а також до Білорусі. За даними експертів ринку зерна, в Україні функціонує понад 1200 зерносховищ загальною потужністю понад 41 млн т. За зростаючих обсягів виробництва цього недостатньо. Варто добудовувати вже розпочаті та розробляти нові проєкти будівництва зернових складів, а держава має всіляко посприяти цьому шляхом виділення фінансових коштів та спрощення процедури одержання дозволів на землі під будівництво. Щорічно Україна може експортувати в Європу через західні кордони приблизно 5 млн. т. зернових. Тож, потрібно передбачити потужності для зберігання цього обсягу продукції на кордонах, зокрема на таких станціях, як Ковель, Мостиська, Мукачєво, що розташовані найближче до європейської колії. Окрім підготовки до реалізації проєкту за напрямком Долинська-Миколаїв-Колосівка, в планах відповідних органів має бути електрифікація за напрямком Ковель-Ізов-Держжордон [2].

Висновки. Ще раз торкаючись щодо актуальних питань транспортування залізничним транспортом зернових вантажів, то для подальшого зростання їх експорту потрібно не лише вдосконалювати логістику перевезень, а й розвивати інфраструктуру. Зокрема, будувати нові ефективні елеватори та збільшувати пропускну спроможність припортових станцій. Треба визнати той факт, що АТ «Укрзалізниця» в сучасних умовах не може максимально забезпечити потреби ринку в перевезенні зернових, урожаї яких щороку зростають, особливо в пікові періоди. Це неможливо без будівництва додаткових потужностей для зберігання такої продукції. Насамперед у припортових зонах.

За рахунок експертів для ритмічних перевезень зернових упродовж року необхідні додаткові потужності для зберігання приблизно 13 млн. т. вантажів у припортових зонах, які у піковий сезон можна доправляти до портів або залізницею, або автомобільним транспортом. Але у держави немає, на нашу думку, інфраструктурної стратегії в аграрному сегменті – це віддано на розсуд бізнесу. Було б доцільно на державному рівні розглянути можливість пріоритизації перевезень сільськогосподарської продукції залізничним транспортом у піковий період, а також розробити програми стимулювання будівництва сучасних зерносховищ у припортових зонах і на кордонах України із сусідніми державами.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Гурнак В.М. Інтелектуалізація логістичних ланцюгів постачань при виконанні міжнародних перевезень на основі інвайронментальної концепції управління / В.М. Гурнак, І.О. Хоменко, Л.М. Волинець // Збірник тез науково-практичної конференції «Новітні технології сучасного суспільства (НТСС-2019)» (м. Чернігів, 12 грудня 2019р.): Чернігів: Черніг. нац. технол. ун-т, 2019. – С.165-166.

2. Матеріали семінару «Нові правила роботи АТ «Укрзалізниця» з організації перевізного процесу. Графікові маршрутні перевезення й інше», що відбувся під егідою Українського логістичного альянсу та компанії SPL 12 грудня 2019 року в Києві.

3. Медіацентр «Магістраль» ПАТ «Укрзалізниця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://info.uz.ua>

4. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>

REFERENCES

1. V.M. Gurnak, & Khomenko, I. O. & Volynets, L.M. (2019). Intelktualizatsiia lohistychnykh lantsiuhiv postachan pry vykonanni mizhnarodnykh perevezen na osnovi invayronmentalnoi kontseptsii upravlinnia [Intellectualization of logistics supply chains in the performance of international transportation on the basis of the inveroimental management concept]. Proceedings from: Zbirnyk tez naukovo-praktychnoi konferentsii «Novitni tekhnolohii suchasnoho suspilstva» – Proceedings of the Scientific and Practical Conference «Modern Technologies of Modern Society» (pp.165-166). Chernihiv: ChNUT [in Ukrainian].

2. (2019) Materialy seminaru «Novi pravyla roboty AT «Ukrzaliznytsia» z orhanizatsii pereviznoho protsesu. Hrafiukovi marshrutni perevezennia y inshe» [Seminar materials «New rules of work of JSC» Ukrzaliznytsia «on organization of the transport process. Scheduled itineraries and more «] [in Ukrainian].

3. Mediatsentr «Mahistral» PAT «Ukrzaliznytsia [Media Center «Magistral» PJSC «Ukrzaliznytsya». Retrieved from <https://info.uz.ua> [in Ukrainian].

4. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine]. Retrieved from <https://mtu.gov.ua> [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Гурнак В.М. Актуальні проблеми перспектив логістичного забезпечення транспортування продукції / В.М. Гурнак, Л.М. Волинець, О.Л. Лісняк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті проаналізовані актуальні проблеми перспектив логістичного забезпечення транспортування продукції. Досліджено автомобільний, залізничний, авіаційний та водний види транспорту, які функціонують та розвиваються за різними правилами та критеріями, виходячи з своїх відомчих інтересів та пріоритетів. Для будь-якого виду транспорту, в нашій державі, актуальним, на даному етапі розвитку економіки, є завоювання й утримання конкурентних переваг. Сформовано основні напрямки на посилення державної транспортної політики, яка необхідна для доповнення і коригування дій ринкових механізмів з метою забезпечення ефективного, відповідного суспільним інтересам формування транспортної системи держави та ринку транспортних послуг. Можливим вирішенням проблеми є об'єднання сотні середніх та малих автотранспортних компаній і експедиторських фірм в єдиному місці – мультимодальному транспортно-логістичному центрі з наданням комплексу логістичних послуг, що призведе до залучення нових інвестицій до транспортної інфраструктури країни та підвищення рівня надання послуг в сфері логістики.

Об'єкт дослідження – процес логістичного забезпечення транспортування продукції.

Мета дослідження – полягає в тому, щоб проаналізувати як формують маршрути до відправлення по мережі залізниці України і за кордон, про переваги та труднощі такої роботи з вантажами різної номенклатури.

Методи дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

На основі аналізу логістичного забезпечення транспортування продукції виявлено, що за цей час в економіці держави відбулись кардинальні трансформаційні процеси від соціалістичних планових до ринкових відносин та інфраструктурного розвитку. Специфіка діяльності різних видів транспорту зараз в тому, що вони не тільки взаємодіють, але і конкурують між собою в наданні транспортних послуг. Має місце велика конкурентна боротьба на міждержавному рівні за транзитні перевезення вантажів. Доведено, що для подальшого зростання експорту зерна потрібно не лише вдосконалювати логістику перевезень, а й розвивати інфраструктуру країни. Було б доцільно на державному рівні розглянути можливість пріоритизації перевезень сільськогосподарської продукції

різним видом транспортом у піковий період, а також розробити програми стимулювання будівництва сучасних зерно-сховищ у припортових зонах і на кордонах України із сусідніми державами.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – запропонований логістичний підхід, для сталого розвитку економіки та завоювання й утримання конкурентних переваг, які дозволять оперативно враховувати зміни зовнішнього середовища, реагувати на поведінку конкурентів, споживачів, тобто при цьому передбачити і формувати попит та пропозицію в перспективному плані. Саме тому необхідно проводити комплексні заходи, спрямовані на те, щоб перетворити будь-яке товариство на успішне комерційне підприємство, котре надаватиме якісні транспортні послуги. У загальному вигляді стратегічним стає вирішення трьох основних завдань: зменшення витрат компанії, підвищення її доходів та забезпечення максимальної безпеки руху і схоронності вантажів при транспортуванні як на теренах нашої держави, так і за кордоном.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛОГІСТИКА, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, ТРАНСПОРТУВАННЯ ПРОДУКЦІЇ, ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ДЕРЖАВИ, ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, ДЕРЖАВНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА.

ABSTRACT

Gurnak V.M., Volynets L.M., Lisniak O.L. Actual problems of prospects of logistic support of transportation of products. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article analyzes the actual problems of prospects of logistical support of transportation of products. Automobile, railway, aviation and water modes of transport, which function and develop according to different rules and criteria, based on their departmental interests and priorities, were investigated. Conquesting and retaining competitive advantages is relevant for any mode of transport in our country at this stage of economic development. The main directions for strengthening the state transport policy which is necessary to supplement and adjust the actions of market mechanisms in order to ensure the effective, public-interest formation of the state transport system and the transport services market, were formed in this article. A possible solution to the problem is the unification of hundreds of medium-sized and small motor transport companies and freight forwarding companies in one place – a multimodal transport and logistics center with the provision of logistics services. This will attract new investment in the country's transport infrastructure and increase the level of logistics services.

The object of study – the process of logistical support for transportation of products.

The purpose of the study is to analyze the problems of interaction and competition between different modes of transport in the modern conditions and to identify possible directions for their solution in the transport of goods and passengers in order to ensure stable economic development, satisfaction of the needs of the population and social production.

Methods of research – methods of economic, system and comparative analysis.

On the basis of the analysis of the interaction of different types of transport, it was discovered that during this time the cardinal transformational processes from the socialist plans to market relations and infrastructure development took place in the state economy. The specificity of activity of different modes of transport is that they not only interact, but also compete with each other in the provision of transport services. There is a big competition at the interstate level for the transit of goods. It is proved that for further growth of grain export, it is necessary not only to improve the logistics of transportation, but also to develop the infrastructure of the country. It would be appropriate to consider at the state level the possibility of prioritizing the transportation of agricultural products by different modes of transport during the peak period and to develop programs to encourage the construction of modern grain storage facilities in port areas and at the borders of Ukraine with neighboring countries.

Expected assumptions about the development of the object of study – a logistic approach for sustainable economic development is proposed, conquesting and retaining competitive advantages which will allow to promptly take into account changes of the environment, to respond to the behavior of competitors and consumers, that is, provide for and form demand and supply in the prospective plan. That is why it is necessary to carry out complex measures aimed at transforming any company into a successful commercial enterprise, which will provide high-quality transport services. In general, the strategic goal is to solve three main tasks: to reduce the company's expenses, increase its income and ensure the maximum

safety of movement and safekeeping of cargoes during transportation both on the territory of our state and abroad.

KEYWORDS: LOGISTICS, COMPETITIVENESS, TRANSPORTATION OF RODUCTS, THE TRANSPORT SYSTEM OF THE COUNTRY, LOGISTIC SYSTEM, STATE TRANSPORT POLICY.

РЕФЕРАТ

Гурнак В.Н. Проблемы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта государства в современных условиях / В.Н. Гурнак, Л.Н. Волынец, О.Л. Лисняк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье проанализированы актуальные проблемы перспектив логистического обеспечения транспортировки продукции. Исследовано автомобильный, железнодорожный, авиационный и водный виды транспорта, которые функционируют и развиваются по разным правилам и критериям, исходя из своих ведомственных интересов и приоритетов. Для любого вида транспорта, в нашем государстве, актуальным на данном этапе развития экономики является завоевание и удержание конкурентных преимуществ. Сформированы основные направления усиления государственной транспортной политики, которая необходима для дополнения и корректировки действий рыночных механизмов с целью обеспечения эффективного, отвечающего общественным интересам формирования транспортной системы государства и рынка транспортных услуг. Возможным решением проблемы является объединение сотни средних и малых автотранспортных компаний и экспедиторских фирм в единственном месте – мультимодальном транспортно-логистическом центре с предоставлением комплекса логистических услуг, что приведет к привлечению новых инвестиций в транспортную инфраструктуру страны и повышение уровня предоставления услуг в сфере логистики.

Объект исследования – процесс логистического обеспечения транспортировки продукции.

Цель исследования – заключается в том, чтобы проанализировать как формируют маршруты до отправления по сети железной дороги Украины и за границу, о преимуществах и трудностях такой работы с грузами различной номенклатуры.

Методы исследования – методы экономического, системного и сравнительного анализа.

На основе анализа логистического обеспечения транспортировки продукции выявлено, что за это время в экономике государства состоялись кардинальные трансформационные процессы от социалистических плановых к рыночным отношениям и инфраструктурного развития. Специфика деятельности различных видов транспорта сейчас в том, что они не только взаимодействуют, но и конкурируют между собой в предоставлении транспортных услуг. Имеет место большая конкурентная борьба на межгосударственном уровне за транзитные перевозки грузов. Доказано, что для дальнейшего роста экспорта зерна нужно не только совершенствовать логистику перевозок, но и развивать инфраструктуру страны. Было бы целесообразно на государственном уровне рассмотреть возможность приоритизации перевозок сельскохозяйственной продукции различным видом транспортом в пиковый период, а также разработать программы стимулирования строительства современных зернохранилищ в припортовых зонах и на границах Украины с соседними государствами.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – предложенный логистический подход для устойчивого развития экономики и завоевания и удержания конкурентных преимуществ, который позволят оперативно учитывать изменения внешней среды, реагировать на поведение конкурентов и потребителей, то есть при этом предусмотреть и формировать спрос и предложение в перспективном плане. Именно поэтому необходимо проводить комплексные мероприятия, направленные на то, чтобы превратить любую организацию на успешное коммерческое предприятие, которое будет предоставлять качественные транспортные услуги. В общем виде стратегическим становится решение трех основных задач: уменьшение затрат компании, повышение ее доходов и обеспечения максимальной безопасности движения и сохранности грузов при транспортировке как на территории нашего государства, так и за рубежом.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛОГИСТИКА, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ, ТРАНСПОРТИРОВКА ПРОДУКЦИИ, ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ГОСУДАРСТВА, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА.

АВТОРИ:

Гурнак Віталій Миколайович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинець Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: Volinets_3@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Лісняк Ольга Леонідівна, Національний транспортний університет, e-mail: olha.tkatchuk@gmail.com, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-8041-3918

AUTHORS:

Gurnak Vitalii Mykolaiovych, Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Transport Law and Logistics, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Volynets Lyudmila Mykolaevna, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, National Transport University, Associate Professor, Department of Transport Law and Logistics, e-mail: Volinets_3@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Lisniak Olha Leonidivna, National Transport University, e-mail: olha.tkatchuk@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0002-8041-3918

АВТОРЫ:

Гурнак Виталий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волынец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: Volinets_3@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Лисняк Ольга Леонидовна, Национальный транспортный университет, e-mail: olha.tkatchuk@gmail.com, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0002-8041-3918

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Яновська В.П., доктор економічних наук, доцент, Державний університет інфраструктури та технологій, завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazyliuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, head, department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine.

Yanovska V.P., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor, State University of Infrastructure and Technologies, head, Department of Economics, Marketing and Business Administration, Kyiv, Ukraine.

РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ

Дзюба О.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, dzyuba2006@gmail.com, orcid.org/ 0000-0002-2411-5844

Берідзе К.Т., Національний транспортний університет, Київ, Україна, kseniaberidze@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7482-9132

Ярова Р.В., кандидат юридичних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, yarovaruslana@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5525-1059

DEVELOPMENT OF SOCIAL ENTREPRENEURSHIP IN UKRAINE

Dziuba O.M., Candidate of Sciences (Economics), National University of Transport, Kyiv, Ukraine, dzyuba2006@gmail.com, orcid.org/ 0000-0002-2411-5844

Beridze K.T., National Transport University, Kyiv, Ukraine, kseniaberidze@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7482-9132

Yarova R.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, yarovaruslana@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5525-1059

РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В УКРАИНЕ

Дзюба А.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, dzyuba2006@gmail.com, orcid.org/ 0000-0002-2411-5844

Беридзе К.Т., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, kseniaberidze@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7482-9132

Яровая Р.В., кандидат юридических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, yarovaruslana@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5525-1059

Постановка проблеми. В статті досліджено передумови та перспективи діяльності соціальних підприємств в Україні. У науковій спільноті досі дискутується єдина теоретична інтерпретація поняття соціального підприємництва. Розглянемо детально суперечливі питання тлумачення цього поняття. Термін соціальне підприємництво не достатньо однозначно визначено, і його компоненти нечітко висвітлені у науковій літературі. Одним з найбільш суперечливих питань є те, чи формують роботи з проблематики соціального підприємництва незалежний напрям соціально-економічних досліджень. Незважаючи на те, що на сьогодні соціальне підприємництво перетворилося на цілий рух зі своєю ідеологією та місією, не існує єдиного означення цього поняття. Численні визначення акцентують увагу на його різних аспектах та вимірах: неприбутковості у пошуку альтернативних стратегій фінансування задля створення соціальної цінності, соціально відповідальній практиці комерційних структур, залучених у між секторальну взаємодію, засобі полегшення соціальних проблем та пришвидшення соціальних трансформацій.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідниками, які вивчають проблеми сучасного соціального підприємництва в Україні та світовий досвід є: З. Галушка, А. Корнецький, О. Кіреєва, А. Курило, Е. Немкович, О. Овсянюк-Бернадіна, Ж.Крисько, М., Куц, А. Мокій, М.Наумова, І. Салій, О. Сандакова та ін.

Постановка завдання. Проаналізувати процеси становлення і функціонування соціальних підприємств, а також розглянути інструментарій фінансової підтримки їх діяльності; виявити проблемні аспекти функціонування та можливі напрями розвитку соціального підприємництва в Україні.

Основний матеріал. На сьогодні склалося розуміння соціального підприємництва як інноваційної діяльності, спрямованої на вирішення соціальних проблем, здійснення соціальних перетворень та отримання фінансового прибутку. Проте питання пріоритетності цілей такої діяльності залишаються відкритими для дискусії. Більшість авторів вважають, що пріоритетними є соціальні мотиви діяльності, такі як вирішення соціальних проблем, досягнення соціальної справедливості, загального суспільного добробуту. Окремі визначення надають однакового значення соціальним та економічним аспектам діяльності соціальних підприємств – виконуючи соціальну місію, вони є фінансово прибутковими. Б. Хугендорн, Е. Пенінгс і Р. Сурік вказують на існування двох протилежних підходів у трактуванні суті соціального підприємництва: інноваційного та

підприємницького. Відмінності між ними стосуються ступеня інновацій та фінансової прибутковості як критеріїв діяльності соціального підприємства. Для інноваційного підходу основним критерієм визнання підприємства соціальним є інноваційність у забезпеченні соціальних потреб і вирішенні соціальних проблем; отримання прибутку, тиражованість і масштабованість є бажаними, але не обов'язковими. Такий погляд на соціальне підприємництво відстоює, наприклад фундація Ашока [3].

В Україні перші спроби впровадження соціального підприємництва відбулись на початку 2000-х років. Саме з 2004 року словосполучення «соціальне підприємництво» увійшло до українського лексикону після проведення серії тренінгів з експертами США щодо створення соціальних підприємств громадськими організаціями.

В Україні не існує законодавчо затверджених понять «соціальне підприємництво», «соціальне підприємство», «підприємства соціальної економіки». Як результат, діяльність соціальних підприємств регулюється чинними законами, що стосуються існуючих організаційних форм діяльності підприємств чи організацій, тому часто соціальні підприємництва не відрізняють від благодійних установ, а також від підприємництва у класичному його розумінні, хоча вони являють собою діяльність, що пов'язана саме із виробництвом суспільно значущого продукту або послуги. У результаті відсутності законодавчого врегулювання в Україні також відсутні офіційні статистичні дані щодо кількості соціальних підприємств та обсягів їх підприємницької діяльності [4]. Виданий в рамках грантового проекту «Соціальні підприємства в Україні» у 2017 р. другий «Каталог соціальних підприємств» налічує їх 150, перший Каталог у 2013 році налічував лише 46 соціальних підприємств. На думку менеджера програми соціального інвестування Western NIS Enterprise Fund Василя Назарука, реальна цифра може сягати тисяч [5].

Результати аналізу вітчизняної наукової літератури та публікацій свідчить про те, що в Україні сьогодні домінує інноваційний підхід до трактування суті соціального підприємництва, як науковцями, так і серед самими соціальними підприємцями. Більшість суб'єктів соціально-підприємницької діяльності – громадські організації, які у першу чергу зорієнтовані на досягнення соціальних цілей і не мають досвіду розробки та управління бізнес-проектами.

У якості критеріїв, які найбільше відповідають вітчизняному соціальному підприємництву, пропонуються наступні: рентабельність бізнесу, визначені соціальні цілі, реінвестиції прибутків у розширення діяльності і/або їх спрямування на досягнення соціальних цілей, демократичне управління. Окрім вказаних, ми хочемо запропонувати власні, а саме: зайнятість уразливих груп населення, прозора звітність та ефективність роботи уряду країни та інститутів громадянського суспільства.

За даними дослідників, на даний час в країні існують та застосовуються три основні форми соціального підприємництва:

- некомерційні організації, що займаються підприємництвом у сфері своєї основної діяльності;
- некомерційні організації, які відкривають власні підприємства, частина доходів яких йде на фінансування їх соціальних програм;
- підприємства для людей з обмеженими можливостями: компанія звільняється від сплати податку на прибуток, якщо понад 50 % її співробітників – громадяни з обмеженими можливостями.

Не зважаючи на масштабованість як одну з характеристик соціального підприємництва, більшість соціальних підприємств – малі, вони вирішують локальні соціальні проблеми. І зацікавлені в їх розвитку найбільше територіальні громади та місцева влада. У таблиці 1 зображені чинники, що можуть сприяти розвитку соціального підприємництва на рівні регіонів України [7].

Таблиця 1 – Чинники, що сприяють розвитку соціального підприємництва на рівні регіону
Table 1 – Factors contributing to the development of social entrepreneurship at the regional level

ЗОВНІШНІ ЧИННИКИ	ВНУТРІШНІ ЧИННИКИ
Інформування населення про соціальне підприємництво	Підвищення кваліфікації персоналу та залучення компетентних фахівців
Спрощення системи оподаткування	Наявний досвід та імідж
Грантова підтримка	Розвиток виробництва
Пільгове кредитування	Розширення матеріально-технічної бази
Підтримка з боку влади	Розширення спектру послуг
Створення мережі соціальних підприємств, платформ та асоціацій	Пошук нових клієнтів
	Наявність партнерів та волонтерів

Але хоч соціальне підприємництво в Україні має перспективи свого розвитку, що зумовлено активністю частини населення та великою кількістю невирішених соціальних проблем, проте існує ряд чинників, що гальмують його поширення, а саме:

1. В Україні немає закону, який регламентує соціальне підприємництво. Не дивлячись на те, що відсутність законодавчих актів щодо діяльності соціального підприємництва розширює їх самостійність та коло можливостей, соціально підприємництво в Україні ніяким чином не підтримуються державою, їхня діяльність, певною мірою проводиться всупереч загальнодержавній політиці, адже держава офіційно не визнає існування такого інституту, а отже і не сприяє його розвитку і вдосконаленню. Наявність підтримки з боку держави діяльності соціальних підприємств дати змогу офіційно виокремити та узаконити функціонування соціального підприємництва, визначити види діяльності, мету, завдання, оцінити результативність і доцільність, а також побудувати стратегічні цілі щодо вдосконалення та розвитку такого виду діяльності.

2. Слабка поінформованість громадян, підприємств і організацій про соціальне підприємництво. На сучасному етапі розвитку соціального підприємництва в Україні ні влада, ні бізнес, ні населення країни в повній мірі не розуміють переваг, які може надавати успішна діяльність соціального підприємства. Дана ситуація стає причиною інертності та байдужості громадян до діяльності соціальних підприємств, тих програм і заходів, які воно започатковує і бажає реалізувати. Саме тому, актуальним є питання навчання та інформування громадськості про діяльність соціальних підприємств на рівні навчальних, наукових інституцій і широкого кола громадян через засоби масової інформації.

3. Низький рівень публічності та недосконала звітність. Запорукою довіри, як зі сторони органів влади, так і зі сторони громадян та інвесторів є публічна звітність, тобто надання повної інформації щодо діяльності того чи іншого підприємства (сума отриманого прибутку, розподіл прибутку, джерела фінансування і т.д.). Відсутність такої складової може стати причиною гальмування розвитку соціального підприємництва та їхньої участі у покращенні соціальної складової суспільного життя. Так, наприклад, із 150 соціальних підприємств інституцій лише 23 оприлюднили показники прибутковості за 2016 рік [1].

Отож, саме вищезазначені чинники гальмують процес розвитку соціального підприємництва в Україні, однак на противагу їм можна виділити низку факторів, врахування яких допоможе вирішити дані проблеми:

1) інформування населення про соціальне підприємництво (через ЗМІ, у навчальних закладах, соціальних мережах і т.д.);

2) створення мережі соціальних підприємств, що дасть змогу систематизувати, згрупувати та аналізувати їх діяльність;

3) створення відповідного законодавчого поля щодо функціонування соціальних підприємств;

4) підтримка з боку державних і місцевих органів влади [6, с. 185].

Як і будь-яке підприємство, починаючи свою діяльність, соціальне підприємство потребує фінансової допомоги чи підтримки. У більшості випадків воно потребує фінансування протягом всієї своєї діяльності, оскільки головною метою є створення соціальної цінності, а не отримання прибутку. Державна фінансова підтримка соціальних підприємств, яка надається опосередковано для різних організаційно-правових форм бізнесу (громадських організацій, благодійних фондів, інших неприбуткових підприємств, бізнес-структур на загальній і спрощеній системі оподаткування та інше) у зв'язку із відсутністю законодавчої бази щодо функціонування цих підприємств, є такою:

- пільгове оподаткування;
- безвідсоткові або низько відсоткові кредити на розвиток своєї діяльності;
- створення сприятливих умов для ведення бізнесу соціальними підприємствами та реклама їх діяльності, товарів і послуг у засобах масової інформації та соціальних мережах Інтернет;
- сприяння у залученні грантів міжнародних організацій [6, с. 185].

Якщо соціальне підприємство засноване благодійною або громадською організаціями, то воно не сплачує податок на прибуток підприємств. Відповідно до Закону України «Про благодійну діяльність та благодійні організації в Україні» [8] та Закону України «Про громадські об'єднання» [9] такі організації можуть здійснювати підприємницьку діяльність, якщо: це передбачено в статутних документах організації; така діяльність відповідає меті даної організації і сприяє її досягненню; отримання прибутку не є основною метою діяльності; дохід не може бути розподілений між засновниками і учасниками організації і має бути спрямований виключно на досягнення соціальної місії. Таким чином, коли соціальне підприємство створюється юридичною чи фізичною особою, то

воно не отримує жодних податкових пільг щодо своєї діяльності. Натомість громадські чи благодійні організації позбавлені податкового навантаження. Незважаючи на це, організаційна форма більшості зареєстрованих соціальних підприємств в Україні – це фізична особа-підприємець.

Головними суб'єктами вітчизняних соціальних підприємств є: громадська організація + фізична особа-підприємець – 28 % підприємств, громадська організація – 26 %, фізична особа-підприємець – 15 %, ТОВ – 13 %, підприємство як об'єднання громадян – 13 %, благодійний фонд – 2,5 % та приватні підприємства – 2,5 % [5].

Часто соціальне підприємство зорієнтоване на працевлаштування осіб, які не можуть скласти конкуренцію на ринку праці і потребують допомоги (внутрішньо переміщені особи, інваліди, безпритульні, жінки, які зазнали сімейного насилля тощо). Згідно ст. 169 Податкового кодексу України працюючі інваліди 1 та 2 груп мають право на податкову соціальну пільгу [10]. Тому соціальне підприємство отримуватиме пільгу за працевлаштованих осіб з інвалідністю. Впровадження пільг для соціальних підприємств призведе до створення псевдо підприємств задля отримання податкових пільг ведення бізнесу і як наслідок зводячи ідею вирішення соціальних проблем нанівець. Дієвим шляхом допомоги соціальним підприємствам зі сторони держави є надання грантів. Значно ефективніше здійснити видатки розвитку, а саме інвестувати в підприємство, яке займається вирішенням соціальних проблем, ніж продовжувати фінансувати витрати споживання у вигляді щомісячної соціальної допомоги.

Висновки. Для того, аби сприяти інтенсивному розвитку соціального підприємництва в Україні, потрібно не лише використовувати досвід зарубіжних країн, а й сформулювати власну стратегію розвитку із врахуванням усіх особливостей економічної, соціальної та політичної сфер нашої країни. Соціальне підприємництво допомагає підприємцю отримувати прибуток, вирішуючи гострі соціальні проблеми у суспільстві, сприяючи не лише їх усуненню, але й якісно новому розвитку потенціалу населення.

Соціальне підприємництво дасть можливість економити бюджетні кошти на соціальну сферу, підтвердженням чого є активний розвиток таких підприємств у країнах Європи. В макроекономічному вимірі соціальні підприємства, використовуючи інноваційні ресурси, створюватимуть реальне конкурентне середовище та додану вартість, що сприятиме висхідному руху економічної системи в цілому. Це збільшить необхідність наукових досліджень у пошуку оптимальної інституційної бази підтримки соціального підприємництва та внутрішньо організаційного механізму забезпечення їх ефективної діяльності.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Концепція розвитку соціального підприємництва Львівської області (проект) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.agencija.sokal.lviv.ua>
2. Кіреєва О.Б. Соціальне підприємництво як інструмент державної соціальної політики / О.Б.Кіреєва [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.dridu.dp.ua/zbirnik
3. Горішна Н.М. ФЕНОМЕН СОЦІАЛЬНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА: СУТНІСТЬ І КРИТЕРІЇ / Горішна Н.М. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: irbis-nbuv.gov.ua
4. Соціальне підприємництво: від ідеї до суспільних змін. Посібник / Свинчук А.А., Корнецький А.О., Гончарова М.А., Назарук В.Я., Гусак Н.Є., Туманова А.А. – К:ТОВ «ПІДПРИЄМСТВО «ВІ ЕН ЕЙ», 2017 – 188 с.
5. Гулевська-Черниш А. Соціальне підприємництво: європейський зліт vs український реалізм. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://dt.ua/SOCIUM/socialne-pidpriyemnistvo-yeuropeyskiy-zlit-vs-ukrayinskiy-realizm-272250_.htm
6. Галушка З.І. Роль соціального підприємництва у забезпеченні розвитку громад // Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції «Соціальне підприємництво: теорія, практика та міжнародний досвід», КНЕУ, 18 травня 2018 року, ст.182-185
7. Гусак Н. Крайній досвід та сучасні тренди розвитку соціального підприємництва: Україна (результати дослідження) Доповідь на II Всеукраїнському форумі соціальних підприємців. – Київ, 16.11.2016.
8. Закон України «Про благодійну діяльність та благодійні організації» від 26.09.2014 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>
9. Закон України «Про громадські об'єднання» від 26.05.2015 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua>
10. Податковий кодекс України № 655-VIII від 17.07.2015 зі змінами та доповненнями – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua>

REFERENCES

1. Concept of social entrepreneurship development in Lviv region (project) [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.agencija.sokal.lviv.ua>
2. Kireeva OB Social entrepreneurship as an instrument of state social policy / OB Kireeva [Electronic resource]. – Access mode: www.dridu.dp.ua/button
3. Horishna NM THE PHENOMENON OF SOCIAL ENTREPRENEURSHIP: THE ESSENCE AND CRITERIA / Gorishna NM [Electronic resource]. – Access mode: irbis-nbuv.gov.ua
4. AA Svinchuk, AA Kornetsky, MA Goncharova, VY Nazaruk, NE Gusak, AA Tumanova (2017) Social entrepreneurship: from idea to social change. – K: VI ENE ENTERPRISE LLC, 188, [in Ukrainian]
5. Gulevska-Chernysh A. Social Entrepreneurship: European Rise Against Ukrainian Realism. – [Electronic resource]. – Access mode: https://dt.ua/SOCIUM/socialne-pidpriyemnictvo-yevropeyskiy-zlit-vs-ukrayinskiy-realizm-272250_.htm
6. Galushka ZI (May 18 2018) The Role of Social Entrepreneurship in Community Development- Proceedings of the International Scientific and Practical Conference «Social Entrepreneurship: Theory, Practice and International Experience», KNEU, 182-185, [in Ukrainian]
7. Gusak N. (November 16, 2016) Best Experience and Current Trends in Social Entrepreneurship Development: Ukraine (Research Results) Report at the II All-Ukrainian Forum of Social Entrepreneurs. – Kyiv, [in Ukrainian]
8. Law of Ukraine «On Charity and Charitable Organizations» of 26.09.2014 – [Electronic resource]. – Access mode: <http://zakon4.rada.gov.ua>
9. Law of Ukraine «On Public Associations» of May 26, 2015 – [Electronic resource]. – Access mode: <http://zakon4.rada.gov.ua>
10. Tax Code of Ukraine № 655-VIII dated 17.07.2015, as amended – [Electronic resource]. – Access mode: <http://zakon3.rada.gov.ua>

РЕФЕРАТ

Дзюба О.М. Розвиток соціального підприємництва в Україні / О.М. Дзюба, К.Т. Берідзе, Р.В. Ярова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті досліджено передумови та перспективи діяльності соціальних підприємств в Україні, визначено теоретичні основи інституту соціального підприємництва та його соціальну роль; проаналізовано процеси становлення і функціонування соціальних підприємств, а також розглянуто інструментарій фінансової підтримки їх діяльності; виявлено проблемні аспекти функціонування та можливі напрями розвитку соціального підприємництва в Україні.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, пов'язані з розвитком соціального підприємництва в Україні

Мета дослідження є дослідження шляхів розвитку соціального підприємництва в Україні.

Метод дослідження – метод аналізу, аналогії та метод порівнянь

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СОЦІАЛЬНЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО, ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНОСТІ, СОЦІАЛЬНІ ПОТРЕБИ, ПІДПРИЄМСТВА СОЦІАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

ABSTRACT

Dziuba O.M., Beridze K.T., Yarova R.V. Development of Social Entrepreneurship in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article explores the preconditions and prospects of activity of social enterprises in Ukraine, identifies the theoretical foundations of the institute of social entrepreneurship and its social role; the processes of formation and functioning of social enterprises are analyzed, as well as the tools for financial support of their activity; the problem aspects of functioning and possible directions of development of social entrepreneurship in Ukraine are revealed.

Object of the study – social relations related to the development of social entrepreneurship in Ukraine

The purpose of the study is to explore ways to develop social entrepreneurship in Ukraine.

The research method is the method of analysis, analogy and method of comparisons

KEYWORDS: SOCIAL ENTREPRENEURSHIP, INNOVATIVE ACTIVITIES, SOCIAL NEEDS, SOCIAL ECONOMY ENTERPRISES

РЕФЕРАТ

Дзюба А.Н. Развитие социального предпринимательства в Украине / А.Н. Дзюба, К.Т. Беридзе, Р.В. Яровая // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье исследованы предпосылки и перспективы деятельности социальных предприятий в Украине, определены теоретические основы института социального предпринимательства и его социальную роль; проанализированы процессы становления и функционирования социальных предприятий, а также рассмотрен инструментарий финансовой поддержки их деятельности; выявлены проблемные аспекты функционирования и возможные направления развития социального предпринимательства в Украине.

Объект исследования – общественные отношения, связанные с развитием социального предпринимательства в Украине

Цель исследования является исследование путей развития социального предпринимательства в Украине.

Метод исследования – метод анализа, аналогии и метод сравнений

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СОЦИАЛЬНОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО, ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, социальные нужды, ПРЕДПРИЯТИЯ социальной ЭКОНОМИКИ

АВТОРИ:

Дзюба Оксана Миколаївна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: dzyuba2006@gmail.com, тел. +380679644273, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313.

Берідзе Ксенія Тенгізівна, Національний транспортний університет, e-mail: kseniaberidze@gmail.com, тел.: +380937094554, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313.

Ярова Руслана Василівна, кандидат юридичних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри конституційного та адміністративного права, e-mail: yarovaruslana@ukr.net, тел.: +380971123062, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k. 243.

AUTHORS:

Dziuba Oksana, Candidate of Sciences (Economics), National Transport University, Assistant Professor, Department of Economics, e-mail: dzyuba2006@gmail.com, tel.: +380679644273, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k. 313.

Beridze Ksenia, National Transport University, e-mail: kseniaberidze@gmail.com, tel.: +380937094554, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k. 313.

Yarova Ruslana, Candidate of Sciences (Law), National Transport University, Assistant Professor, Department of constitutional and administrative law, yarovaruslana@ukr.net, tel.: +380971123062, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k. 243.

АВТОРЫ:

Дзюба Оксана Николаевна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: dzyuba2006@gmail.com, тел.: +380679644273, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, к. 313.

Беридзе Ксения Тенгизовна, Национальный транспортный университет, e-mail: kseniaberidze@gmail.com, тел. +380937094554, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, к. 313.

Яровая Руслана Васильевна, кандидат юридических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры конституционного и административного права, yarovaruslana@ukr.net, тел.: +380971123062, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, к. 243.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, професор кафедри економіки Національного транспортного університету, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, директор ЗАТ «УКРАКАДЕМІНВЕСТБУД» Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondar N.M., Doctor of Economics, Professor, Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., Doctor of Economics, Professor, Director of CJSC «UKRAKADEMINVESTBUD» Kiev, Ukraine.

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПІДТРИМКА ПІДПРИЄМНИЦТВА В УКРАЇНІ

Дудка Т.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, Dudkatv255@gmail.com., orcid.org/0000-0003-0548-2718

Гайдай Г.Г., Національний транспортний університет, Київ, Україна, ania-gy@ukr.net, orcid.org/0000-0002-1731-9056

Рябоштан Л.Г., Національний транспортний університет, Київ, Україна, vvvega@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Сервірог Т.Ю., Національний транспортний університет, Київ, Україна, servirogtu@gmail.com., orcid.org/0000-0003-0548-2718

CONTROLLED AND REGULATED BUSINESS ACTIVITIES IN UKRAINE

Dudka T.V., National Transport University, Kiev, Ukraine, Dudkatv255@gmail.com., orcid.org/0000-0003-0548-2718

Gaidai G. G., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ania-gy@ukr.net, orcid.org/0000-0002-1731-9056

Ryaboshtan L. G., National Transport University, Kyiv, Ukraine, vvvega@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Serviroh T.U., National Transport University, Kiev, Ukraine, servirogtu@gmail.com., orcid.org/0000-0003-0548-2718

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ПОДДЕРЖКА ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В УКРАИНЕ

Дудка Т.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Dudkatv255@gmail.com., orcid.org/0000-0003-0548-2718

Гайдай А.Г., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, ania-gy@ukr.net, orcid.org/0000-0002-1731-9056

Рябоштан Л.Г., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, vvvega@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Серви́рог Т.Ю., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, servirogtu@gmail.com., orcid.org/0000-0003-0548-2718

Постановка проблеми. Розвиток підприємництва визнається в Україні одним із головних напрямів ринкових реформ і є важливим завданням державної регуляторної політики. Значення підприємництва та його вплив на соціально-економічні перетворення досить великий. Перш за все, це додаткові надходження до державного бюджету, нові робочі місця, розширення виробництва товарів і послуг як промислового, так і побутового призначення, запровадження ноу-хау та інших досягнень науково-технічного прогресу, підвищення добробуту населення тощо.

Держава є суб'єктом економічних відносин, компетенції та можливості якої, щодо створення сприятливих умов для започаткування і здійснення підприємницької діяльності є дуже важливими. Від ефективності економічної політики органів державного управління залежить можливість формування сприятливого та передбачуваного правового поля для розвитку підприємництва і реалізації права на неї, що у свою чергу є невід'ємним компонентом соціально-економічного розвитку та економічної безпеки держави, пріоритетною функцією органів державного управління в умовах ринкової економіки, реалізація якої необхідна для демократизації суспільства, забезпечення добробуту громадян, формування цивілізованого конкурентного середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Забезпечення ефективного регулювання підприємницької діяльності обумовлює велику кількість досліджень відповідної предметної проблематики. Теоретичним і прикладним аспектам визначення сутності та змісту правового

регулювання підприємницької діяльності, а також основних тенденцій у трансформації відповідних дефініцій присвятили свої роботи Є.П. Губін, В.С. Бєлих, В.В. Долинська, І.В. Дойніков, Д.В. Задихайло, О.В. Кушнір, Т.Г. Морозової, А.С. Пєлиха, К. Гамільтона, Т. Гулфасона, А. Ісаксена, О.М. Мельник, В.В. Мачуський, Л.О. Кожура, Ю.В. Сагайдак, М.І. Ямкова та ін. Однак, питання підвищення ефективності чинних механізмів державного регулювання розвитку підприємництва в сучасних умовах в Україні залишаються недостатньо дослідженими.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Цілями статті є правові та економічні засади державного регулювання підприємницької діяльності. Емпіричну базу дослідження склали Конституція та закони України, інші нормативно-правові акти, статистичні дані, а також законодавства інших країн та ЄС, що стосується державного регулювання підприємницької діяльності та її правового забезпечення.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Державне регулювання підприємництва – це система правових, організаційних, адміністративних та регулятивно-контролюючих заходів держави, спрямованих на створення сприятливих умов для становлення та розвитку підприємництва (сприятливого підприємницького середовища) і на його підтримку, а також управління державним сектором економіки для забезпечення ефективності та конкурентоздатності національної економіки.

Під державним регулюванням підприємницької діяльності слід розуміти реалізацію об'єктивності економічної необхідності координування, узгодження діяльності підприємницьких структур з метою досягнення загальної мети макроекономічного розвитку – задоволення суспільних потреб. Отже, досягнення цієї мети в значній мірі залежить від наявності системи управління, форми і методів державного регулювання підприємницької діяльності. [1]

Державна політика підтримки підприємництва – сукупність пріоритетних рішень, які визначають основні напрямки і форми правового, економічного та організаційного сприяння розвитку підприємництва з урахуванням інтересів держави та суб'єктів господарювання. Під державною підтримкою слід розуміти, з одного боку, державне регулювання цього сектору економіки, що передбачає насамперед свідоме формування державними структурами правових, економічних та організаційних форм становлення і розвитку підприємництва, а, з іншого боку, – створення стимулів, використання матеріальних і фінансових ресурсів, які залучаються у сферу підприємництва на пільгових засадах або безоплатно. [7]

Програма державної підтримки підприємництва є складовою частиною комплексу заходів щодо сприяння розвитку ринкових відносин та виходу України з економічної кризи і включення її до системи світових господарських зв'язків. Основною метою програми є реалізація державної політики, спрямованої на захист і підтримку підприємництва, передусім у приватному секторі економіки створення правових і організаційно-економічних умов для його розвитку та формування механізму державного регулювання і координації підприємницької діяльності.

Головними завданнями програми є:

- формування правової бази розвитку і підтримки підприємництва;
- створення системи фінансування, кредитування та страхування підприємницької діяльності;
- забезпечення матеріальних умов розвитку підприємництва;
- формування ринкової інфраструктури та створення конкурентного середовища для забезпечення підприємницької діяльності;
- забезпечення швидкого міжгосподарського, міжгалузевого і міжрегіонального перерозподілу капіталу і робочої сили;
- підготовка кадрів для підприємницької діяльності;
- інформаційна та науково-методична підтримка підприємництва.

Правову базу розвитку підприємництва в Україні утворюють законодавчі та інші нормативно-правові акти, відповідні норми адміністративного, кредитно-фінансового, трудового, цивільного та інших галузей чинного законодавства, основними з яких є Господарський, Податковий та Цивільний кодекси, закони України «Про власність», «Про господарські товариства» та інші.

З 2017 року набрав чинності закон України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» від 1.07.2014 р. №1555-VII, який встановлює правові засади моніторингу державної допомоги суб'єктам господарювання, здійснення контролю та забезпечення захисту та розвитку конкуренції, підвищення прозорості функціонування системи державної допомоги.

Державна підтримка підприємницької діяльності зумовлена необхідністю розвитку національної економіки в ринкових умовах господарювання. Підприємництво – це самостійна, ініціативна, системна, на власний ризик господарська діяльність, що здійснюється суб'єктами господарювання (підприємцями) з метою досягнення економічних і соціальних результатів та отримання прибутку.

Підприємництво сучасного типу характеризується такими загальними особливостями:

- розвитком корпоративного бізнесу поряд із традиційними підприємствами індивідуального та партнерського типу;
- розширенням кредитно-фінансової сфери, що виявляється в широкому спектрі форм фінансового підприємництва, яке відіграє важливу роль у розвитку ринкової інфраструктури;
- зростанням значення орендних відносин, зокрема лізингу як сфери застосування підприємницького потенціалу;
- зростанням ролі інформаційних ресурсів на сучасному етапі науково-технічного прогресу, а відтак, особливим місцем інноваційного підприємництва серед інших видів підприємницької діяльності;
- виникненням та розвитком у межах великих корпорацій внутрішнього підприємництва як особливої його форми за умов інноваційного типу відтворення;
- формуванням ризикового (венчурного) підприємництва та розвитком франчайзингових договірних відносин між дрібними та великими підприємствами; створенням різноманітних підприємницьких структур, які мають право на добровільних засадах об'єднувати свою інноваційну, маркетингову, виробничу, постачальницько-збутову, фінансову та соціальну діяльність. Найбільш поширеними й ефективно діючими у світовій практиці господарювання є такі організаційно-економічні форми діяльності підприємств, асоціації, союзи, спілки, консорціуми, концерни, як конгломерати, холдинги.

Науково-технічна (інноваційна) підтримка зорієнтована на малі підприємства, оскільки вони, як свідчить зарубіжний досвід, є найбільш гнучкими та сприйнятливими для впровадження науково-технічних досягнень.

На сучасному етапі одним з напрямів створення сприятливого підприємницького середовища в Україні є проведення регуляторної реформи, пов'язаної з необхідністю послаблення надмірного державного регулювання підприємництва. Регуляторна реформа є інструментом впровадження державної регуляторної політики, яку на національному рівні здійснює Державний комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва.

Державна регуляторна політика – це постійний і послідовний курс органів виконавчої влади та місцевого самоврядування на впровадження оптимального державного управління в економічній та соціальній сферах, на зменшення їх втручання у діяльність суб'єктів підприємництва, усунення правових, адміністративних, економічних та організаційних перешкод у розвитку господарської діяльності [5].

Розвиток господарської діяльності створює необхідні передумови для розв'язання багатьох економічних та соціальних проблем, що існують в Україні. Підвищення ролі підприємництва є передумовою стабільного економічного зростання та конкурентоспроможності економіки держави, створення нових робочих місць, збільшення податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів.

Проблемним питанням залишається і необґрунтовано великий перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, який постійно розширюється. Одержання ліцензій для здійснення певних видів господарської діяльності потребує багато часу, ресурсів суб'єктів господарювання. Сфера ліцензування перетворилася на одну з найбільш корумпованих та стала механізмом адміністративного тиску на суб'єктів господарювання, в деяких випадках механізм ліцензування використовується для неправомірного обмеження конкуренції під час здійснення господарської діяльності.

Рівень податкового навантаження на суб'єкти господарювання в Україні залишається одним із найвищих у світі. Це, в свою чергу, зумовлює низький рейтинг України за ефективністю системи оподаткування – 174-те місце серед 175 держав. Основними проблемами у цій сфері є велика кількість податків, зборів (обов'язкових платежів), які регулюються значною кількістю законів України, безсистемність та непередбачуваність змін податкового законодавства, а також недосконала система адміністрування податків. Це призводить до непродуктивного навантаження на суб'єкти

господарювання та значних витрат часу і ресурсів для складання податкової звітності. На підготовку, подання податкової звітності, сплату податків суб'єкту господарювання у середньому необхідно витратити понад 2 тисячі годин на рік, що у дев'ять разів перевищує аналогічний показник у Російській Федерації та у п'ять разів – у державах Східної Європи та Центральної Азії.

На сьогодні, що зроблено парламентом і буде враховано пізніше:

- По-перше, 20 вересня 2019 року Верховна Рада ухвалила проект закону №1059 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо стимулювання інвестиційної діяльності в Україні». Він покращує такі індикатори: отримання кредитів, отримання дозволів на будівництво, забезпечення виконання контрактів, вирішення питань неплатоспроможності, реєстрація власності, захист міноритарних інвесторів, реєстрація підприємств.
- По-друге, Верховна Рада 4 жовтня 2019 року схвалила закони, які запроваджують єдиний рахунок для сплати податків і зборів та єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування з 1 січня 2021 року.
- По-третє, 2 жовтня Верховна Рада ухвалила проект закону №1048 «Про внесення змін до Митного кодексу щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів».

Документ забезпечує спрощення митних формальностей для підприємств з високим ступенем довіри. Це відбуватиметься через створення авторизованого економічного оператора, як у ЄС, з перспективою їх взаємного визнання.

- По-четверте, 3 жовтня парламент ухвалив проект закону №1052 «Про внесення змін до закону «Про будівельні норми щодо вдосконалення нормування у будівництві».
- По-п'яте, 3 жовтня ухвалений проект закону щодо захисту права власності. Він передбачає усунення основних юридичних прогалин, які створюють проблеми власникам нерухомості та бізнесу. [8]

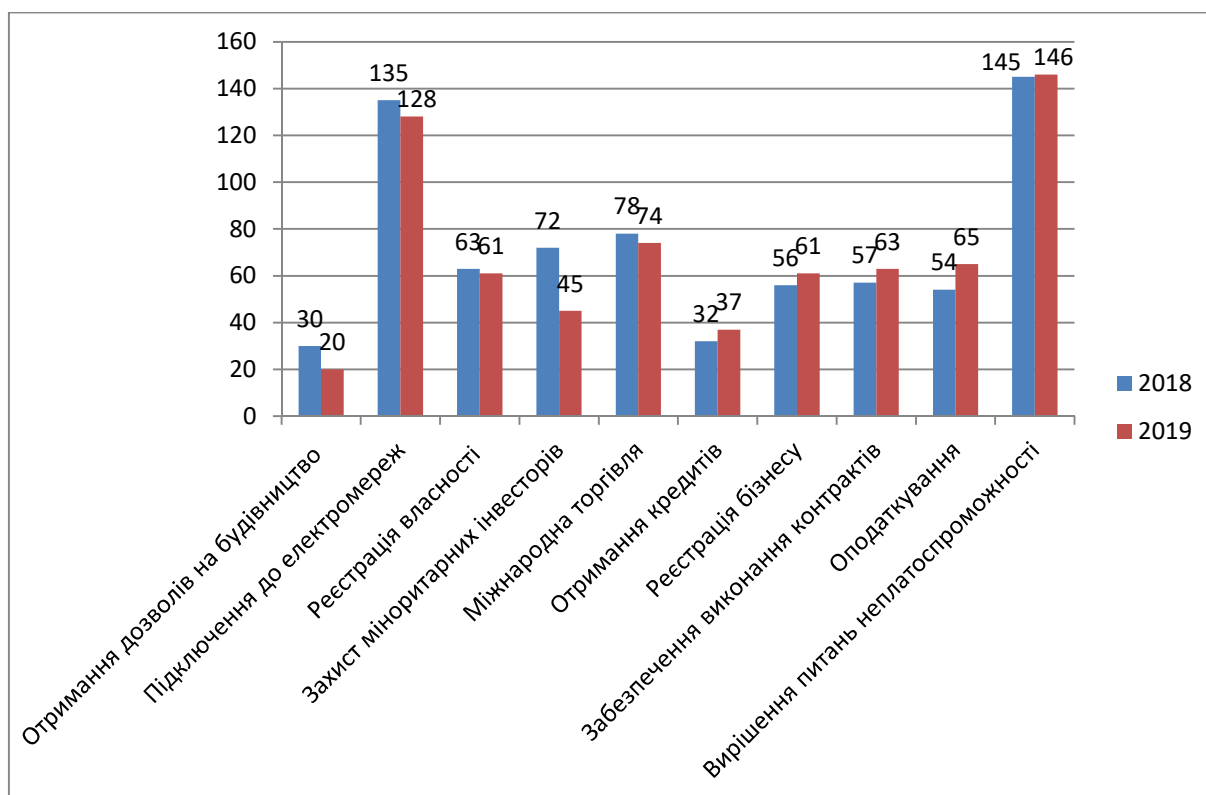


Рисунок 1 – Рейтинг України за категоріями Doing Business в 2018–2019 pp.

Figure 1 – Rating of Ukraine by categories Doing Business in 2018-2019

У 2002 році Світовим банком було започатковано проект «Doing Business» (у перекладі з англійської мови – «Ведення бізнесу») – рейтинг країн щодо легкості ведення підприємницької діяльності. Даний рейтинг охоплює 190 країн і формується на основі 10 показників, які використовуються з метою виявлення реформ, успішних у сфері регулювання підприємницької діяльності та для визначення, де саме й чому саме вони були ефективними. Місця України в рейтингу

конкурентоспроможності та легкості ведення бізнесу стали одними з ключових показників Стратегії-2020. За п'ять років Україна суттєво просунулася в міжнародних бізнес-рейтингах.

Мета Індексу легкості ведення бізнесу (Doing Business) від Світового банку показує регуляторне навантаження на бізнес. Цей індекс складається на основі даних експертного опитування працівників юридичних, інвестиційних та аудиторських компаній, для окремих показників — представників державних органів. Україна посіла 71 місце серед 190 країн світу у рейтингу 2019 року легкості ведення бізнесу, який підготував Світовий банк (між Киргизією і Грецією), що на 5 позицій вище у порівнянні із рейтингом Ведення бізнесу-2018. Україна набрала 68,25 бали зі 100 можливих. Найбільше зростання Україна продемонструвала у номінаціях «міжнародна торгівля» та «виконання контрактних зобов'язань».

Недосконалість державної політики у сфері регулювання господарської діяльності негативно позначається на іміджі України у світі (за результатами, наприклад, щорічної доповіді Світового банку щодо оцінки бізнес-клімату, Україна посіла 128-ме місце серед 175 держав) [3]

У процесі вдосконалення державного регулювання господарської діяльності має бути забезпечено:

1. Залучення неприбуткових об'єднань підприємців до формування основних засад державної регуляторної політики.
2. Безумовне додержання норм законодавства щодо здійснення державного нагляду (контролю) за господарською діяльністю.
3. Спрощення дозвільної системи та мінімізацію видів діяльності, що підлягають ліцензуванню.
4. Удосконалення системи оподаткування.
5. Усунення необґрунтованих перешкод у реалізації підприємницької ініціативи.
6. Посилення фінансової та кредитної підтримки розвитку господарської діяльності.
7. Удосконалення діяльності органів державної влади з питань розвитку господарської діяльності та регуляторної політики.

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

Державне регулювання підприємництва – це система правових, організаційних, адміністративних та регулятивно-контролюючих заходів держави, спрямованих на створення сприятливих умов для становлення та розвитку підприємництва (сприятливого підприємницького середовища) і на його підтримку, а також управління державним сектором економіки для забезпечення ефективності та конкурентоздатності національної економіки. Метою дослідження є детальний розгляд підприємницької діяльності в Україні та її державне регулювання.

Основними недоліками правового забезпечення підприємництва в Україні є: неоднозначність, нестабільність і суперечливість чинної нормативно-правової бази підприємництва; дуже низька виконавча дисципліна щодо нормативно-правових документів; необґрунтованість законодавчих обмежень та вимог, які містяться в окремих нормативно-правових актах.

Шляхами удосконалення державного регулювання розвитку підприємництва в Україні, мають бути:

1. удосконалення чинних правових актів, які гальмують розвиток підприємництва;
2. подальше провадження державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності з метою створення сприятливого підприємницького середовища;
3. активізація фінансово-кредитної та інвестиційної підтримки підприємництва;
4. сприяння створенню інфраструктури розвитку підприємництва;
5. удосконалення податкової системи;
6. формування належного правового середовища для розвитку інноваційної та науково-технічної діяльності.

Розвиток та ефективне функціонування підприємницької діяльності є досить тривалим процесом, який повинен здійснюватися з урахуванням економічного та правового становища країни, існуючих проблем, що перешкоджають діяльності підприємств. Аналізуючи вітчизняну законодавчу базу підприємництва можна сказати, що вплив держави на нього з одного боку доволі значний, а з іншого – недостатньо ефективний. З огляду на це, умови сьогодення вимагають розробки та впровадження дієвих механізмів державного регулювання, які б стимулювали підприємницьку діяльність.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Господарський кодекс України.
2. Цивільний кодекс України.
3. Електронне джерело – DOING BUSINESS-2018. Україна в рейтингу Світового банку легкості ведення бізнесу. – URL: <http://edclub.com.ua/analitika/doing-business2018-ukrayina-v-reytingu-svitovogo-banku-legkosti-vedennya-biznesu>.
4. Електронне джерело – <https://zakon.rada.gov.ua>.
5. Жарая С. В. Механізми державного регулювання підприємницької діяльності на регіональному рівні: шляхи розвитку в Україні та європейська практика: монографія / С.В. Жарая. – К.: Нац. акад. держ. упр. при Президенті України, 2018. – 270 с.
6. Гаман М. В. Державне управління інноваціями: Україна та зарубіжний досвід: навч. посіб. / М. В. Гаман. – К.: Вікторія, 2014. – 311 с.
7. Шлафман Н. Л. Механізми регулювання розвитку підприємницького сектору: монографія / Н. Л. Шлафман; Ін-пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. НАН України. – Херсон: ХНТУ, 2017. – 284 с.
8. Державна політика розвитку підприємництва в Україні : навч. посіб. для студ. вищ. навч.закл. / З. С. Варналій, К. О. Ващенко, В. М. Кампо, О. В. Лібанова ; за заг. ред. К. О. Ващенка. – К.: ДП «Видав. дім «Персонал», 2010. – 306 с.

REFERENCES

1. Commercial code of Ukraine.
2. Civil code of Ukraine.
3. Electronic source – DOING BUSINESS is 2018. Ukraine in rating of the World bank of lightness of doing business. – URL: <http://edclub.com.ua/analitika/doing-business2018-ukrayina-v-reytingu-svitovogo-banku-legkosti-vedennya-biznesu>.
4. Electronic source – <https://zakon.rada.gov.ua>.
5. Garay S.(2018). Mechanism derjavnogo regylyvania pidpriemnitskoi dialnosti [Mechanisms of government control of entrepreneurial activity at regional level ways of development in Ukraine and european practice]. K: [in Ukraine].
6. Gaman M. V. (2014). Derjavne upravlinia innovatsiami [State administration innovations: Ukraine and foreign experience]. K : Viktoriya [in Ukraine].
7. Shlafman N. L.(2017). Mechanism reguluvania rozvitku pidpriemnitskogo sektoru [Mechanisms of adjusting of development an enterprise to the sector]. Kherson: ХНТУ [in Ukraine].
8. Varnaliy Z.S., Vashenko K. O., Kampo V. M, Libanova O. V. (2010). Derjavna politika pozvitku pidpriemnitstva v Ukrainy [Public policy of development of enterprise is in Ukraine]. K.: of DO «Gave out. a house is «Personnel» [in Ukraine].

РЕФЕРАТ

Дудка Т. В. Державне регулювання та підтримка підприємництва в Україні / Т.В. Дудка, Г.Г. Гайдай, Л.Г. Рябоштан, Т.Ю. Сервірог // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті розкриті проблеми правових та економічних засад державного регулювання підприємницької діяльності в Україні. Об'єктом дослідження є підприємницька діяльність в Україні та проблеми які виникають у зв'язку з державним регулюванням підприємницької діяльності.

Цілями статті є: дослідження проблем державного регулювання підприємницької діяльності в Україні та шляхи його вдосконалення.

Метод дослідження – монографічний, аналітичний.

Під державним регулюванням підприємницької діяльності розуміється система правових, організаційних, адміністративних та регулятивно-контролюючих заходів держави, спрямованих на створення сприятливих умов для становлення та розвитку підприємництва (сприятливого підприємницького середовища) і на його підтримку, а також управління державним сектором економіки для забезпечення ефективності та конкурентоздатності національної економіки.

Під державним регулюванням слід розуміти реалізацію об'єктивності економічної необхідності координування, узгодження діяльності підприємницьких структур з метою досягнення

загальної мети макроекономічного розвитку – задоволення суспільних потреб. Отже, досягнення цієї мети в значній мірі залежить від наявності системи управління, форми і методів державного регулювання підприємницької діяльності.

Державна політика підтримки підприємництва – сукупність пріоритетних рішень, які визначають основні напрямки і форми правового, економічного та організаційного сприяння розвитку підприємництва з урахуванням інтересів держави та суб'єктів господарювання. Під державною підтримкою слід розуміти, з одного боку, державне регулювання цього сектору економіки, що передбачає насамперед свідоме формування державними структурами правових, економічних та організаційних форм становлення і розвитку підприємництва, а, з іншого боку, – створення стимулів, використання матеріальних і фінансових ресурсів, які залучаються у сферу підприємництва на пільгових засадах або безоплатно.

Правову базу розвитку підприємництва в Україні утворюють законодавчі та інші нормативно-правові акти, відповідні норми адміністративного, кредитно-фінансового, трудового, цивільного та інших галузей чинного законодавства, основними з яких є закони України «Про власність», «Про господарські товариства», Господарський та Цивільний кодекси.

Державна підтримка підприємницької діяльності зумовлена необхідністю розвитку національної економіки в ринкових умовах господарювання. Підприємництво – це самостійна, ініціативна, системна, на власний ризик господарська діяльність, що здійснюється суб'єктами господарювання (підприємцями) з метою досягнення економічних і соціальних результатів та отримання прибутку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ПІДПРИЄМНИЦТВО, СТРАТЕГІЯ, ДЕРЖАВНИЙ ВПЛИВ, ОРГАНИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ.

ABSTRACT

Dudka T.V., Gaidai G.G., Ryaboshtan L.G., Servirog T.Y. State regulation and support of entrepreneurship in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Technical sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article deals with the problems of legal and economic principles of state regulation of business activity in Ukraine. The object of the study is entrepreneurship in Ukraine and problems that arise in connection with state regulation of entrepreneurial activity.

The goals of the article are: to study the problems of state regulation of entrepreneurial activity in Ukraine and ways to improve it.

Method of research – monographic, analytical.

State regulation means the system of legal, organizational, administrative and regulatory-control measures of the state aimed at creating favorable conditions for the formation and development of entrepreneurship (favorable business environment) and its support, as well as management of the public sector of the economy to ensure the efficiency and competitiveness of the national economy.

State regulation of entrepreneurial activity should be understood as the realization of the objectivity of economic necessity of coordination, coordination of activity of entrepreneurial structures in order to achieve the overall goal of macroeconomic development – meeting public needs. Therefore, the achievement of this goal depends to a large extent on the existence of a system of management, form and methods of state regulation of entrepreneurial activity.

State entrepreneurship support policy is a set of priority decisions that determine the main directions and forms of legal, economic and organizational assistance to entrepreneurship development taking into account the interests of the state and economic entities. State support should mean, on the one hand, the state regulation of this sector of the economy, which involves, first of all, the conscious formation of legal, economic and organizational forms of business formation and development by state structures, and on the other hand, the creation of incentives, the use of material and financial resources, who engage in preferential or free entrepreneurship.

The legal basis for the development of entrepreneurship in Ukraine is formed by legislative and other normative legal acts, corresponding norms of administrative, credit-financial, labor, civil and other branches of current legislation, the main of which are the laws of Ukraine «On Property», «On Business Societies», Business and Civil Codes.

State support for entrepreneurial activity is conditioned by the need to develop the national economy in market conditions. Entrepreneurship is an independent, initiative, systematic, at-risk economic activity carried out by economic entities (entrepreneurs) in order to achieve economic and social results and profit.

KEY WORDS: STATE REGULATION, ENTREPRENEURSHIP, STRATEGY, STATE INFLUENCE, STATE GOVERNMENT BODIES.

РЕФЕРАТ

Дудка Т. В. Государственное регулирование и поддержка предпринимательства в Украине / Т.В. Дудка, А. Г. Гайдай, Л. Г. Рябоштан, Т.Ю. Сервиог // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье раскрыты проблемы правовых и экономических основ государственного регулирования предпринимательской деятельности в Украине. Объектом исследования является предпринимательская деятельность в Украине и проблемы, которые возникают в связи с государственным регулированием предпринимательской деятельности.

Целями статьи являются: исследование проблем государственного регулирования предпринимательской деятельности в Украине и пути его совершенствования.

Метод исследования – монографический, аналитический.

Под государственным регулированием понимается система правовых, организационных, административных и регулятивно-контролирующих мероприятий государства, направленных на создание благоприятных условий для становления и развития предпринимательства (благоприятной предпринимательской среды) и в его поддержку, а также управление государственным сектором экономики для обеспечения эффективности и конкурентоспособности национальной экономики.

Под государственным регулированием предпринимательской деятельности следует понимать реализацию объективности экономической необходимости координации, согласования деятельности предпринимательских структур с целью достижения общей цели макроэкономического развития – удовлетворение общественных потребностей. Следовательно, достижение этой цели в значительной степени зависит от наличия системы управления, форм и методов государственного регулирования предпринимательской деятельности.

Государственная политика поддержки предпринимательства – совокупность приоритетных решений, которые определяют основные направления и формы правового, экономического и организационного содействия развитию предпринимательства с учетом интересов государства и субъектов хозяйствования. Под государственной поддержкой следует понимать, с одной стороны, государственное регулирование этого сектора экономики, предполагает прежде всего сознательное формирование государственных структур правовых, экономических и организационных форм становления и развития предпринимательства, а с другой стороны – создание стимулов, использование материальных и финансовых ресурсов, привлекаемых в сферу предпринимательства на льготных условиях или бесплатно.

Правовую базу развития предпринимательства в Украине образуют законодательные и другие нормативно-правовые акты, соответствующие нормы административного, кредитно-финансового, трудового, гражданского и других отраслей действующего законодательства, основными из которых являются законы Украины «О собственности», «О хозяйственных обществах», Хозяйственный и Гражданский кодексы.

Государственная поддержка предпринимательской деятельности обусловлена необходимостью развития национальной экономики в рыночных условиях хозяйствования. Предпринимательство – это самостоятельная, инициативная, системная, на собственный риск хозяйственная деятельность, осуществляемая субъектами хозяйствования (предпринимателями) с целью достижения экономических и социальных результатов и получением прибыли.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО, СТРАТЕГИЯ, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ВЛИЯНИЕ, органов государственного управления.

АВТОРИ:

Дудка Тамара Вікторівна, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки e-mail: Dudkatv255@gmail.com., +380673783603, Україна, 01010, м Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-0548-2718.

Гайдай Ганна Григорівна, Національний транспортний університет, кафедра економіки, старший викладач, e-mail: Ania-gy@ukr.net, тел.+380683274543, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленка1., к. 313, orcid.org/ 0000-0002-1731-9056

Рябоштан Людмила Григорівна, Національний транспортний університет, кафедра економіки, асистент, Київ, Україна, vvvega@ukr.net, тел.+380688081074, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленка1., к. 313, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Сервірог Тетяна Юріївна, Національний транспортний університет, e-mail: servirogtu@gmail.com., +380637278206, Україна, 01010, м Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-0548-2718.

AUTHORS:

Dudka T. V., National Transport University, Associate Professor, Department of Economics, e-mail: Dudkatv255@gmail.com., +380673783603, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenko, 1, room 313, orcid.org/0000-0003-0548-2718.

Gaidai G. G., National transport University, Department of Economics, senior lecturer, e-mail: Ania-gy@ukr.net, тел.+380683274543, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianov-Pavlenka str. 1, of. 313, orcid.org/0000-0002-1731-9056

Ryaboshtan L.G., National Transport University, Kyiv, Ukraine, vvvega@ukr.net, тел.+380688081074, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianov-Pavlenka str. 1, of. 313 orcid.org//0000-0002-7815-139X

Servirog T.Y., National Transport University, e-mail: servirogtu@gmail.com., +380637278206, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenko, 1, room 207, orcid.org/0000-0003-0548-2718.

АВТОРЫ:

Дудка Тамара Викторовна, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: Dudkatv255@gmail.com., +380673783603, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-0548-2718.

Гайдай Анна Григорьевна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры экономики, e-mail: Ania-gy@ukr.net., +380683274543, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0002-1731-9056

Рябоштан Людмила Григорьевна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, vvvega@ukr.net, тел.+380688081074, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Серви́рог Татьяна Юрьевна, Национальный транспортный университет, e-mail: servirogtu@gmail.com., +380637278206, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0003-0548-2718.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, декан факультету економіки та права, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Президент академії інвестицій в науку і будівництво України.

REVIEWER:

Bondar N. M., Doctor of Economics, Associate Professor, National Transport University, Dean of the Faculty of Economics and Law, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E. V., Doctor of Economics, professor, President of the Academy of investment in science and construction of Ukraine.

ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ ІНКЛЮЗИВНОГО ЗРОСТАННЯ І РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Жулин О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, olgazhulun@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7247-3697

Порицька А.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, alina.ua97@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9176-0712

FORMATION OF A MODEL OF INCLUSIVE GROWTH AND DEVELOPMENT OF UKRAINE

Zhulyn O.V., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine, olgazhulun@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7247-3697

Porytska A.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, alina.ua97@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9176-0712

ФОРМИРОВАНИЕ МОДЕЛИ ИНКЛЮЗИВНОГО РОСТА И РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

Жулын О.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, olgazhulun@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7247-3697

Порицкая А.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, alina.ua97@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9176-0712

Постановка проблеми. Особливості інклюзивного зростання і розвитку економіки активно обговорюються в усьому світі, зокрема на Всесвітньому економічному форумі у Давосі. Кризові явища в соціально-економічній системі України наразі набувають дедалі виразнішого затяжного та загальносистемного характеру, що свідчить про недосконалість антикризового управління як на рівні регіонів, так і на рівні країни. Формування адекватної сучасним реаліям моделі інклюзивного зростання і розвитку України повинно стати основою державної політики соціально-економічного розвитку, яка сприятиме створенню максимальних можливостей для розвитку особистості, її активної участі у всіх сферах життєдіяльності країни, реалізації економічної активності, забезпечення гідної праці та якості життя.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Збільшення наукових інтересів щодо пошуку моделі розвитку соціально-економічних систем, яка ідеально впишеться в економіку знань і сталого розвитку, пов'язане з трансформацією індустріального суспільства в інформаційне. Дослідження сутності інклюзивного економічного зростання і розвитку та основних його характеристик активно обговорюються у зарубіжній науковій літературі, зокрема у працях Дж. Робінсона та Д. Айсемоглу, С. Голандера, Р. Болінга, Е. Райнерта. Серед наукових праць вітчизняних вчених, що вивчали це питання, особливої уваги заслуговують роботи А. Базилюк, О. Жулин, Є. Авдокушина, В. Іванової, Л. Федулової та ін. Проте, незважаючи на доволі пильну увагу з боку науковців до концепції інклюзивного зростання і розвитку, спостерігається багато нерозкритих питань, що і обумовило тему наукової роботи.

Метою статті є узагальнення теоретико-методичних засад інклюзивного зростання і розвитку, проведення аналітичних досліджень та формування моделі інклюзивного зростання і розвитку України.

Основний матеріал дослідження. Сучасний інтерес до найважливішої проблеми – нерівності та бідності, пов'язаний з потенціалом розвитку і стійкості. Незбалансована соціальна модель розвитку, заснована на неоліберальних принципах, призводить до різкого розширення суспільства на багатих і бідних, недовіри до інститутів ринку і демократії, створює загрозу стійкості економічного зростання. Недостатньо лише економічного зростання, щоб говорити про ефективний суспільний розвиток. Макроекономічні показники можуть бути у межах норми або навіть на високому рівні, але при цьому значна частина населення зовсім не буде «включена» в процес створення ВВП, а отже, й у розподіл суспільних благ. Результатом цього стає розширення населення і виникнення супутніх проблем, головною серед яких є бідність [3].

Не можна не погодитися з лауреатом Нобелівської премії А. Сеном, що бідність призводить до безповоротної втрати здібностей. Він вважає, що бідність – це не просто брак грошей, це відсутність

можливостей повною мірою реалізувати свій людський потенціал [6]. У доповіді ООН «Забезпечення сталого розвитку людства: зменшення вразливості й формування життєстійкості» зазначається, що 2,2 млрд людей у світі живуть за/або в межі бідності, що складає більш ніж 12% загальної чисельності населення планети [5]. Тому, ми пропонуємо змінити парадигму максимізації прибутків на парадигму залучення (інклюдії) усіх членів суспільства у соціально-економічні процеси, що призведе до стрімкого і якісного економічного розвитку, завдяки максимальній зайнятості і взаємодії усіх суб'єктів.

Основними передумовами формування моделі інклюдивного росту та розвитку є п'ять складових [7], які формують коло інклюдивного розвитку, що представлено на рис.1.



Рисунок 1 – Коло інклюдивного росту та розвитку
Figure 1 – Circle of inclusive growth and development

1. Створення умов для реалізації можливостей і людського потенціалу, передбачає освіту та навички, а також забезпечення населення базовим сервісом та інфраструктурою, що є важливими для розвитку людини як особистості. Доступність та якість освіти відіграє визначальну роль в процесі розвитку і реалізації людського потенціалу.

2. Правові інститути, бізнес та політична етика, сприяють зниженню рівня корупції, підтримують ефективний розподіл ресурсів та рівні можливості шляхом запобігання корупції. Правила для усіх членів суспільства покращують інвестиційний клімат, бо стимули та інституційна спроможність важливі для того, щоб інвестори могли скористатися рівними умовами, створеними завдяки надійним правовим і конкурентним механізмам. Вони допомагають ефективно спрямувати кошти на створення та підвищення продуктивності інвестиційних можливостей у реальному секторі економіки, а також підтримують споживчий попит та малі підприємства через широкий доступ до фінансових послуг.

3. Справедливий розподіл фінансових ресурсів, в свою чергу сприяє залученню фінансової системи та посередництва в бізнес-інвестуванні. Якщо ці ключові фактори активізації будуть існувати, то відповідно буде створена міцна підприємницька та інвестиційна діяльність, що буде стимулювати конкурентоспроможні галузі та якісні можливості працевлаштування, які, у свою чергу, підтримуватимуть внутрішній попит.

4. Гідна робота, заробітна плата та умови життєдіяльності, передбачають також розвиток підприємництва, бо збільшить зайнятість, зростання заробітних плат та соціальних виплат, а відповідно і внутрішнє споживання товарів і послуг. Відповідно, політика, яка підтримує широкий доступ до кредитів малого бізнесу, фінансування житла, пенсійних заощаджень, допомагає демократизувати формування багатства.

5. Справедливе оподаткування та соціальний захист, передбачає включення фіскальних трансфертів, які поділяються на податкові тарифи та соціальний захист. В свою чергу, вони важливі не тільки для подолання надмірної нерівності, що виникає в результаті несправедливого розподілу, але й для мобілізації ресурсів для підтримки найважливіших державних послуг, таких як освіта та

інфраструктура, які є життєво важливими для створення економічних можливостей, функціонування ринків і, таким чином, створення та стимулювання самого процесу зростання.

Концепція інклюзивного розвитку передбачає, що кожен суб'єкт економіки є важливим, унікальним, цінним для суспільства і має можливості задовольнити свої потреби [2]. Та ґрунтується на пріоритетності розвитку людських ресурсів, досягненні повної зайнятості, підвищенні кваліфікації працівників, гарантування соціальної безпеки та сталого розвитку (рис.2). Інклюзія полягає у адаптації системи до потреб людини. У рамках інклюзивної моделі люди адаптуються, змінюються, враховуючи і задовольняючи потреби кожного члена суспільства [1].

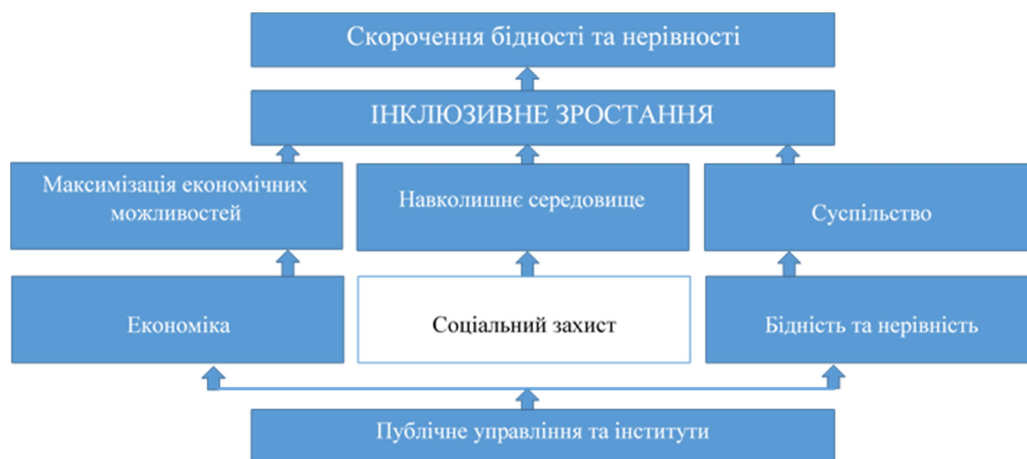


Рисунок 2 – Механізм дії концепції інклюзивного зростання [2]
Figure 2 – The mechanism of action of the concept of inclusive growth [2]

Механізм дії концепції інклюзивного зростання передбачає, що передумовою інклюзивного зростання, яке призводить до скорочення бідності та нерівності є чіткі стратегії розвитку державних органів, підприємств, установ, організацій з урахуванням комплексу зовнішніх і внутрішніх факторів впливу та тенденцій розвитку в конкурентному середовищі, а також у певній галузі суспільного виробництва і держави в цілому. Забезпечення рівних можливостей в сфері освіти, охорони здоров'я та базовій інфраструктурі, незалежно від соціально-економічних умов, статі, місця проживання та етнічних коренів, позитивно відобразиться на розвитку людського капіталу країни та його реалізації. Результатом залучення усіх верств населення стане покращення економічного та соціального стану держави, що призведе до максимізації економічних можливостей. Підсумовуючи можна зазначити, що ключовими аспектами інклюзивного розвитку є інвестиції в людський капітал, створення нових робочих місць, структурна трансформація, прогресивна податкова політика, соціальний захист, недопущення дискримінації, соціальна інтеграція та участь, сильні інститути.

Проаналізувавши сучасний інклюзивний розвиток України, можна зробити висновки, що Україна натеper займає 49-е місце у рейтингу Індекс інклюзивного розвитку (IDI) складає 3,42, тоді як у 2017 році IDI – 3,67 та країна займала 47 позицію. З одного боку, це пояснюється складною політичною ситуацією і та глибокими структурними прогалинами в економіці. Тривалі бойові дії на Сході країни, стирають ефект існуючого прогресу, оскільки вони негативно впливають на найменш забезпечені верстви населення та спонукають талановитих людей залишати країну в пошуках кращих можливостей, а з іншого боку – нестачею коштів на розбудову системи інклюзивних інститутів [8].

Для дослідження структурних змін IDI у 2018 році було складено Рамку Інклюзивного зростання та розвитку для України (рис.3) за даними Всесвітнього економічного форуму. Найбільшу оцінку у загальному індексі інклюзивного розвитку України з максимальних 7 балів мають такі позиції:

- 1) «Освіта та навички» – 5,86;
- 2) «Працевлаштування та трудові соціальні виплати» – 4,78;
- 3) «Базовий сервіс та інфраструктура» – 4,75.

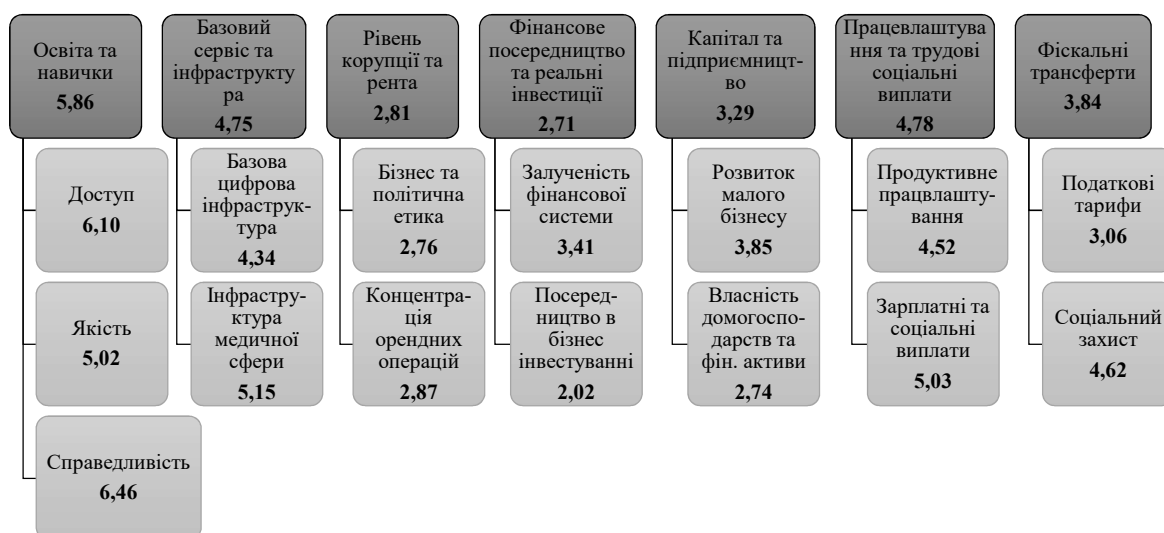


Рисунок 3 – Рамка інклюзивного зростання та розвитку України у 2018 році
Figure 3 – Inclusive growth and development framework for Ukraine in 2018

Ці складові займають такі високі позиції, завдяки впровадженню державою: ЗНО та ЄВІ, дуальної освіти, нового Стандарту початкової освіти, інклюзивного освітнього середовища для дітей з особливими потребами, підвищення кваліфікації вчителів, Молодіжної біржі праці, підписання Пакту заради молоді-2020, соціальної програми «Муніципальна няня», впровадження проекту «Інклюзивний ринок праці для створення робочих місць в Україні 2017-2022 роки», цифрової трансформації середньої школи та розвиток STEM-освіти, запровадження eHealth та е-безпеки, аналітики великих даних (блокчейн, біг-дата), VR/AR (віртуальної реальності), 3D друку в медичній сфері, мережевого покриття 4G, урядової програми «Доступні ліки» і т.д.

Категорія «Рівень корупції та рента» посідає останнє місце за рівнем IDI – 2,81, це найслабше місце у Рамці інклюзивного зростання і розвитку України. Бізнес і наймані працівники лояльно ставляться до корупції, незважаючи на спрощення нагляду проведення державних тендерів за допомогою системи державних закупівель «ProZorro». В аграрному секторі – щорічне збільшення орендної плати за державні земельні ділянки, які мають розрив з приватним сектором у розмірі 2,13 рази за останній рік, а в енергетичному секторі – завищене податкове навантаження на інвесторів газовидобувного сектору. Проведений SWOT-аналіз інклюзивного зростання і розвитку України наведено у табл. 1.

Таблиця 1 – SWOT-аналіз інклюзивного розвитку України
Table 1 – SWOT analysis of inclusive development of Ukraine

Сильні сторони	Слабкі сторони
- Високий рівень людського капіталу - Високий рівень якості надання освітянських послуг та справедливий доступ до освіти будь-яких верств населення - Зростання у доступі до послуг ІТ-сфери та Інтернету - Діджиталізація державних закупівель, медицини та освіти - Зростання рівня соціального захисту населення, що підкріплюється як міжнародними так і внутрішніми програмами надання захисту - Збільшення зайнятості серед молоді - Покращення якості соціальних комунікацій	- Низький рівень залучення іноземного капіталу в економіку країни - Низький рівень свободи бізнесу - Високий рівень корупції - Соціальна нерівність, високий рівень розшарування суспільства за доходами - Недосконалість податкової системи - Відсутність передумов для розвитку малого та середнього бізнесу - Високий рівень еміграції населення
Можливості	Ризики
- Покращення інвестиційної привабливості - Зростання заробітної плати - Створення ефективних інституцій - Збільшення частки відновлювальної енергетики - Комплексне законодавче упровадження політики інклюзивного розвитку - Впровадження сталих технологій енерго- і ресурсокористування та збереження	- Розбалансування структури економіки країни - Погіршення кон'юнктури зовнішніх ринків - Збільшення обсягів тіньової економіки - Погіршення екологічного стану - Зростання фінансово-економічної залежності - Зменшення частки молодого населення в країні

Результати SWOT-аналізу показують, що Україна має достатню кількість сильних сторін, щоб мати перевагу серед країн, що розвиваються, проте можливості, які в країні можуть реалізуватись не завжди підкріпленні законодавчими актами та впровадженні в життя.

Особливим багатством України є люди, які мають високий рівень освіти і кваліфікації, тому держава має забезпечити високу можливість для гідної праці та високої якості життя, щоб знизити рівень еміграції. З приводу слабких сторін, то зазначимо, що зі збільшенням рівня корупції, зростає обсяг тіньової економіки, ланцюговим зв'язком, це призводить до розбалансування структури економіки та фінансово-економічної залежності. Погіршення екологічного стану країни є важливою проблемою, адже саме від цього залежить життя, здоров'я та відтворення населення. До слабких сторін можна віднести те, що законодавча база неготова до впровадження інклюзивного розвитку України, бо потребує залучення фінансових значних фінансових ресурсів.

У результаті проведених аналітичних досліджень було розроблено механізм інклюзивного зростання і розвитку України, що базується на принципах, таких як: доступність, саморегулювання, довіра, прозорість, інтеграція потенціалів та захищеність (рис. 4).



Рисунок 4 – Механізм інклюзивного зростання і розвитку України
Figure 4 – Mechanism of inclusive growth and development of Ukraine

Для ефективної реалізації розробленого механізму в першу чергу необхідно створити сучасні інституцій, розробити та впровадити одні для усіх правила гри, тобто закони і судову систему з верховенством права, незалежні засоби масової інформації та політичне лідерство. Основними методами сприяння інклюзивного розвитку будуть міжнародні програми; фінансування підприємницьких ініціатив; залучення бізнесу через реалізацію програм із соціальної відповідальності. Реалізацією механізму повинні займатись як державні служби, органи місцевого самоврядування, неурядові організації так і бізнес. Генеруванням ідей мають займатись маргінальні групи населення, для подальшого реалізування ідей в життя. Сервісні організації мають займатись організацією виробництва. Формуванням попиту мають зайнятися підприємницькі структури, що зосереджуються на виборі споживачів, а інфраструктура – просуванням послуг та товарів по відповідних ланках.

Дослідник Федулова зазначає, що серед поширених сьогодні інструментів роботи на інклюзивних ринках є розробка карт розвитку ринків, що допомагають знайти нові можливості, відображаючи доступ до водопостачання, кредитування, електрики або послуг телефонного зв'язку. Вони пропонують візуальний огляд потенційних ринків і супроводжуються інформацією про структуру ринків, включаючи дані про постачальників різних товарів і послуг [4].

Важливим кроком у реалізації моделі інклюзивного розвитку повинно стати те, що орієнтація товарів і послуг була спрямована на бідних та мала хорошу доступність для них, далі, повинно бути вливання інвестицій, щоб працівник, в свою чергу, ставав інвестором. Щоб інвестиції мали фінансове підґрунтя, потрібно реструктуризувати і спростити бізнес-процеси, звідси, розвиток бізнесу, можливий і на основі соціальних мереж, при розробці чітких законодавчих норм.

Висновок. Україна має достатню кількість сильних сторін, задля того, щоб реалізувати запропоновану модель інклюзивного розвитку. Залучення усіх членів суспільства у соціально-економічні процеси в країні, забезпечення гідної роботи і оплати праці, доступу до освіти і базової інфраструктури – головні завдання інклюзивної економіки в Україні. Саме завдяки включенню уразливих верств населення в ділову діяльність у різних галузях економіки допоможе запустити механізм інклюзивної бізнес-моделі, як елементу стратегії розвитку країни. Підтримка зі сторони держави національної економіки країни, повинна бути спрямована на оптимальне використання ресурсних можливостей і розвиток людського капіталу, водночас бути комплексною і ґрунтуватися на чітко визначених у часі та просторі національних цілях і пріоритетах.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Базилук А.В. Інклюзивне зростання як основа соціально-економічного розвитку / А.В. Базилук, О.В. Жулин // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 1. – С. 5-12.
2. Малий І. Й. Імплементация концепції інклюзивного розвитку в практику регулювання зайнятості населення [Електронний ресурс] / І. Й. Малий, Л. М. Ємельяненко, К. В. Дзензелюк // Ефективна економіка. – 2018. – № 12. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6776>.
3. Тютюнникова С. В. Інклюзивний розвиток національної економіки як чинник подолання бідності [Електронний ресурс] / С. В. Тютюнникова, К. Л. Пивоварова // Бізнесінформ. – 2018. – № 8. – С. 105–111. Режим доступу : <http://oaji.net/articles/2017/727-1541079352.pdf>.
4. Федулова Л. І. Інклюзивні інновації в системі соціально-економічного розвитку [Електронний ресурс] / Л. І. Федулова // Економіка: реалії часу. – № 3 (25). – 2016. – С. 56–65. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2016/No3/56.pdf>
5. Human Development Report 2014. Sustaining Human Progress: Reducing Vulnerabilities and Building. Resilience. [Electronic resource]. Access mode: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-report-en-1.pdf>.
6. Sen A. Development as Freedom. NY : Alfred A. Knopf, 1999, 366 p.
7. The Inclusive Development Index 2017. World Economic Forum 2017. [Electronic resource]. Access mode: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Forum_IncGrwth_2017.pdf
8. The Inclusive Development Index 2018. Summary and Data Highlights. World Economic Forum. committed to improving the state of the world. [Electronic resource]. Access mode: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Forum_IncGrwth_2018.pdf.

REFERENCES

1. Bazyliuk, A.V., and Zhulyn, O.V. (2015). Inklyuzivne zrostannya yak osnova sotsialnoekonomichnogo rozvitku [Inclusive growth as a basis for socio-economic development]. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University, Vol. 1, 5-12 [in Ukrainian].
2. Mal'yi I. Y., Yemelianenko L. M., Dzenzeliuk K. V. (2018). Implementatsiia kontseptsii inkliuzyvnoho rozvytku v praktyku rehuliuвання zainiatosti naseleennia [Implementation of the concept of inclusive development to employment regulation]. Efektyvna ekonomika – Effective Economy, No. 12. [Electronic resource]. Access mode: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6776> [in Ukrainian].
3. Tiutiunnykova S. V., Pyvovarova K. L. (2018). Inkliuzyvnyi rozvytok natsionalnoi ekonomiky yak chynnyk podolannia bidnosti [Inclusive development of the national economy as a factor of overcoming poverty]. Biznesinform – Businessinform, No. 8, p. 105-111. [Electronic resource]. Access mode: <http://oaji.net/articles/2017/727-1541079352.pdf> [in Ukrainian].
4. Fedulova L. I. (2016). Inkliuzyvni innovatsii v systemi sotsialno-ekonomichnogo rozvytku [Inclusive innovations within social and economic development]. Ekonomika: realii chasu – Economics: time realities, No. 3 (25), p. 56-65. [Electronic resource]. Access mode: <http://economics.opu.ua/files/archive/2016/No3/56.pdf> [in Ukrainian].
5. Human Development Report 2014. Sustaining Human Progress: Reducing Vulnerabilities and Building Resilience. [Electronic resource]. Access mode: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-report-en-1.pdf> [in English].
6. Sen A. Development as Freedom. NY : Alfred A. Knopf, 1999, 366 p. [in English].
7. The Inclusive Development Index 2017. World Economic Forum 2017. [Electronic resource]. Access mode: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Forum_IncGrwth_2017.pdf [in English].
8. The Inclusive Development Index 2018. Summary and Data Highlights. World Economic Forum committed to improving the state of the world. [Electronic resource]. Access mode: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Forum_IncGrwth_2018.pdf [in English].

РЕФЕРАТ

Жулин О.В. Формування моделі інклюзивного зростання і розвитку України / О.В. Жулин, А.О. Порицька // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

У статті досліджено теоретичні аспекти інклюзивного зростання та розвитку, визначено рівень інклюзивного розвитку в Україні, проаналізовано сильні, слабкі сторони, перспективи та ризики інклюзивного розвитку у сучасних умовах економіки країни, розроблено механізм побудови моделі інклюзивного зростання та розвитку України.

Об'єктом дослідження є процес інклюзивного зростання і розвитку.

Метою статті є узагальнення теоретико-методичних засад інклюзивного зростання і розвитку, проведення аналітичних досліджень та формування моделі інклюзивного зростання і розвитку України.

Метод дослідження – методи економічного, системного, порівняльного аналізу, моделювання.

Результати та їх новизна – в сучасних умовах економіки інклюзивний розвиток України на даний час займає 49-е місце у рейтингу IDI з показником 3,42, що значно нижче, ніж це було в 2017 році, коли IDI становив 3,67 та країна займала 47 позицію. За даними Звіту ВЕФ, Україна має найвищі позиції в категоріях «Освіта та навички» – IDI 5,86, «Працевлаштування та трудові соціальні виплати» – IDI 4,78, «Базовий сервіс та інфраструктура» має IDI 4,75. Категорія «Рівень корупції та рента» посідає останнє місце за рівнем IDI 2,81, це і є слабким місцем для економіки України. В роботі проведено SWOT-аналіз інклюзивного розвитку України у сучасних умовах економіки, який визначив сильні, слабкі сторони, перспективи та ризики. У результаті аналітичних досліджень було запропоновано механізм побудови моделі інклюзивного розвитку України, що базується на принципах, таких як доступність, саморегулювання, довіра, прозорість, інтеграція потенціалів та захищеність.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкту дослідження – реалізація розробленої моделі інклюзивного розвитку України може бути потужним поштовхом до змін на законодавчому рівні нашої країни, залученні іноземних інвесторів і переміщення України в лідери на світовій арені.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РОЗВИТОК, ІНКЛЮЗИВНЕ ЗРОСТАННЯ, ІНДЕКС ІНКЛЮЗИВНОГО РОЗВИТКУ, SWOT-АНАЛІЗ, ВСЕСВІТНІЙ ЕКОНОМІЧНИЙ ФОРУМ, МОДЕЛЬ ІНКЛЮЗИВНОГО РОЗВИТКУ.

ABSTRACT

Zhulyn O.V., Porytska A.O. Formation of a model of inclusive growth and development of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The paper investigates theoretical aspects of inclusive growth and development, we determined the level of inclusive development in Ukraine, analyzed the strengths, weaknesses, prospects and risks of inclusive development in modern conditions of the economy developed a mechanism for constructing a model of inclusive development of Ukraine.

The object of the study is process of inclusive growth and development.

Purpose of the study is to summarize theoretical and methodological foundations for inclusive growth and development conduct research and create a model of inclusive growth and development of Ukraine.

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

Results and innovation of the study – in modern conditions of economy of inclusive development of Ukraine is currently ranked 49th place in the rating of the IDI with the index of 3,42, which is significantly lower than it was in 2017, when IDI was 3,67 and the country ranked 47th position. According to the WEF Report, Ukraine has a high position in the categories «Education and skills» IDI of 5,86, «Employment labor and social payments» IDI 4,78, «Basic services and infrastructure» has the IDI of 4,75. The category «Levels of corruption and rent» occupies the last place in terms of 2,81 IDI, this is a weakness of the Ukrainian economy. The paper presents a SWOT analysis of the inclusive development of Ukraine in modern conditions of the economy, which included strengths, weaknesses, prospects and risks. Having considered each key separately and analyzing them as a whole, was the mechanism of constructing a model of inclusive development, based on principles such as accessibility, self-regulation, trust, transparency, integration capabilities and security.

Forecast assumptions about the object of study – the implementation of the model for inclusive development of Ukraine can be a powerful impetus for change at the legislative level in our country, attracting foreign investors and moving Ukraine to the leaders on the world stage.

KEYWORDS: DEVELOPMENT, INCLUSIVE GROWTH, THE INDEX OF INCLUSIVE DEVELOPMENT, SWOT-ANALYSIS, WORLD ECONOMIC FORUM, THE MODEL OF INCLUSIVE DEVELOPMENT.

РЕФЕРАТ

Жулын О.В. Формирование модели инклюзивного роста и развития Украины / О.В. Жулын, А.А. Порицкая // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье исследованы теоретические аспекты инклюзивного роста и развития, определен уровень инклюзивного развития в Украине, проанализированы сильные, слабые стороны, перспективы и риски инклюзивного развития в современных условиях экономики страны, разработан механизм построения модели инклюзивного развития Украины.

Объектом исследования выступает процесс инклюзивного роста и развития.

Целью статьи является обобщение теоретико-методических основ инклюзивного роста и развития, проведения аналитических исследований и формирование модели инклюзивного роста и развития Украины.

Метод исследования – методы экономического, системного, сравнительного анализа, моделирования.

Результаты и их новизна – в современных условиях экономики инклюзивное развитие Украины на данный момент занимает 49-е место в рейтинге IDI с показателем 3,42, что значительно ниже, чем это было в 2017 году, когда IDI составил 3,67 и страна занимала 47 позицию. По данным Отчета ВЭФ, Украина имеет высокие позиции в категориях «Образование и навыки» IDI 5,86, «Трудоустройство и трудовые социальные выплаты» IDI 4,78, «Базовый сервис и инфраструктура» имеет IDI 4,75. Категория «Уровень коррупции и рента» занимает последнее место по уровню IDI 2,81, это и является слабым местом для экономики Украины. В работе проведен SWOT-анализ инклюзивного развития Украины в современных условиях экономики, который предусматривал сильные, слабые стороны, перспективы и риски. В результате аналитических исследований разработан механизм построения модели инклюзивного развития Украины, основанной на принципах, таких как доступность, саморегулирование, доверие, прозрачность, интеграция потенциалов и защищенность.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – реализация разработанной модели инклюзивного развития Украины может быть мощным толчком к изменениям на законодательном уровне нашей страны, привлечении иностранных инвесторов и перемещения Украины в лидеры на мировой арене.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РАЗВИТИЕ, ИНКЛЮЗИВНОЕ РОСТ, ИНДЕКС ИНКЛЮЗИВНОГО РАЗВИТИЯ, SWOT-АНАЛИЗ, ВСЕМИРНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ, МОДЕЛЬ ИНКЛЮЗИВНОГО РАЗВИТИЯ.

АВТОРИ:

Жулин Ольга Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: olgazhulun@gmail.com, тел. +380965112929, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0002-7247-3697

Порицька Аліна Олександрівна, Національний транспортний університет, студентка групи ФТ-I-1м факультету менеджменту, логістики та туризму, e-mail: alina.ua97@gmail.com, тел. +380971027126, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-9176-0712

AUTHOR:

Zhulyn Olga V., PhD, associate professor, National Transport University, associate professor department of finance, accounting and auditing, e-mail: olgazhulun@gmail.com, tel. +380965112929, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, of. 424, orcid.org/0000-0002-7247-3697

Porytska Alina O., Student of the FT-I-1m Faculty of Management, Logistics and Tourism, e-mail: alina.ua97@gmail.com, tel. +380971027126, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, orcid.org/0000-0002-9176-0712

АВТОРЫ:

Жулын Ольга Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: olgazhulun@gmail.com, тел. +380965112929, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, к. 424, orcid.org/0000-0002-7247-3697

Порицкая Алина Александровна, Национальный транспортный университет, студентка группы ФТ-I-1м факультета менеджмента, логистики и туризма, e-mail: alina.ua97@gmail.com, тел. +380971027126, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0002-9176-0712

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Базиліук Антоніна Василівна, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри фінансів, обліку і аудиту, м. Київ, Україна.

Карпенко Оксана Олександрівна, доктор економічних наук, професор, Державний університет інфраструктури та технологій, завідувач кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування, м. Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk Antonina V., PhD., Economics (Dr.), Professor, National Transport University, head of department of finance, accounting and auditing, Kyiv, Ukraine.

Karpenko Oksana, PhD., Economics (Dr.), Professor, State University of Infrastructure and Technology, head of the department of management, public management and administration, Kyiv, Ukraine.

ПРОБЛЕМИ ФІНАНСОВОЇ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ В УКРАЇНІ

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

Чкалова Т.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, chkalova-1994@ukr.net, orcid.org/0000-0003-1003-0484

PROBLEMS OF FINANCIAL DECENTRALIZATION IN UKRAINE

Kozak L.S., Candidate of Sciences (Economics), National University of Transport, Kyiv, Ukraine, lskozak1@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3995-172X

Chkalova T.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, chkalova-1994@ukr.net, orcid.org/0000-0003-1003-0484

ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСОВОЙ ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИИ В УКРАИНЕ

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

Чкалова Т.О., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, chkalova-1994@ukr.net, orcid.org/0000-0003-1003-0484

Постановка проблеми.

Українська держава перебуває на етапі зміни вектора економічного розвитку і оновлення управлінського механізму в контексті євроінтеграційного напрямку, що включає підтримку, прийняття і наближення до європейських стандартів економіко-соціального розвитку та реформування бюджетної політики в напрямі посилення ролі місцевих бюджетів. Це вимагає нового погляду до поняття «бюджет розвитку» у складі бюджетної системи держави, що акцентує на потребі дослідження категорії «бюджет розвитку» та його роль в управлінні місцевими фінансами.

Аналіз досліджень і публікацій.

Дослідження на цю тематику проводили А.Н. Андронов, О.П. Кириленко, Ю.В. Кіндзерський, В.І. Кравченко, О.П. Крайник, С.О. Криниця, В.В. Кулешір, К.В. Павлюк, О.В. Пелехата, І.Г. Ткачук, О.П. Цюпа, І.Я. Чугунов, Л. М. Шаблиста та інші.

Постановка завдання.

Проаналізувати практичне значення бюджету розвитку, огляд стану нормативно-правового забезпечення його функціонування

Основний матеріал.

Місцеві бюджети відіграють важливу роль у забезпеченні економічного і соціального розвитку країни. Вони є основою фінансового забезпечення функцій держави, що здійснюються на рівні адміністративно-територіальних одиниць країни. Формування ресурсів місцевих бюджетів передбачає використання визначених законодавством та рішеннями місцевих органів влади джерел. Видатки місцевих бюджетів спрямовуються на забезпечення розвитку територіальних громад, стимулювання підприємницької діяльності, надання соціальних послуг населенню, вирішення економічних і соціальних проблем на територіальному та місцевому рівнях.

Одним із завдань, які стоять перед українською владою, є реорганізація бюджетної системи з метою забезпечення надання населенню якісних бюджетних послуг, які характеризуватимуться високою ефективністю.

Сьогодні ні в кого не викликає сумніву щодо необхідності проведення децентралізації, що, в кінцевому підсумку, має забезпечити формування самодостатніх територіальних громад, з фінансово спроможними бюджетами, достатніми повноваженнями органів місцевого самоврядування, високим рівнем фінансової незалежності.

Однак, не можна забувати, що, окрім зміни співвідношення державних і місцевих видатків, децентралізація має також забезпечити збалансування структури видатків на різні цілі. На сучасному етапі розвитку бюджетної системи України вона не забезпечує такого балансу, оскільки надзвичайно

висока частка видатків спрямовується на фінансування поточних потреб і занадто низька – для забезпечення капітальних видатків, що здійснюються з бюджету розвитку.

Під поняттям бюджетної децентралізації розуміють процес передачі повноважень (функцій, компетентності, відповідальності) від центральних органів влади до місцевих [1, с. 56].

В європейській правовій літературі зміст фіскальної децентралізації розкривають через такі три аспекти:

1) децентралізація видатків – надання місцевому самоврядуванню фінансових ресурсів на виконання завдань і функцій;

2) децентралізація доходів – закріплення за місцевим самоврядуванням переліку власних доходів, достатніх для належного й якісного виконання встановлених для відповідного рівня місцевого самоврядування завдань і функцій, та право самостійно встановлювати їх розміри;

3) процесуальна й організаційна самостійність – право самостійно, під відповідальність органів, посадових осіб місцевого самоврядування формувати, затверджувати, виконувати фінансові плани, кошториси, бюджети, забезпечувати звітність і контроль тощо [2, с. 155].

Дослідження праць зарубіжних та українських вчених щодо сутності та практики проведення фінансової децентралізації дало змогу узагальнити основні її переваги та ризики (рис. 1). Зазначено, що ризики виникають внаслідок необґрунтованого планування та практичного впровадження децентралізації. У зв'язку з цим зроблено висновок щодо необхідності більш чіткого та науково обґрунтованого планування послідовності впровадження реформи з метою більш повної реалізації її переваг та уникнення ризиків.

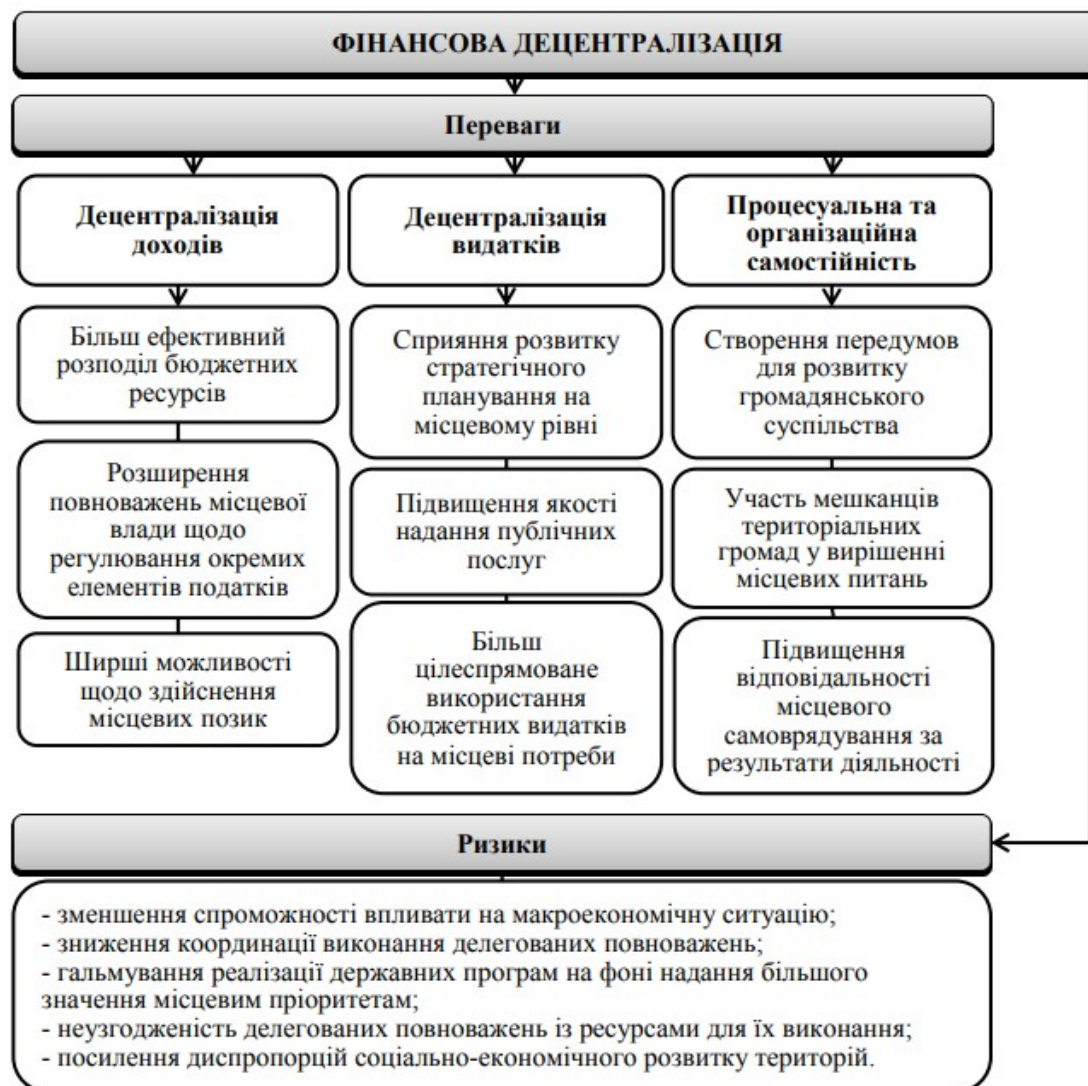


Рисунок 1 – Переваги та ризики фінансової децентралізації
Figure 1 – Benefits and risks of financial decentralization

Проведення інституційних реформ у бюджетній сфері передбачає:

- запровадження нової моделі фінансового забезпечення місцевих бюджетів шляхом розширення їх дохідної бази, спрощення процедури надання місцевих гарантій, здійснення запозичень від міжнародних фінансових організацій, забезпечення бюджетної самостійності та фінансової незалежності;

- запровадження нового механізму бюджетного регулювання, а саме, систему збалансування усіх місцевих бюджетів замінено горизонтальним вирівнюванням податкоспроможності територій за двома податками (податком на прибуток приватних підприємств та податком на доходи фізичних осіб) залежно від рівня надходжень на одного жителя. Вирівнювання за іншими платежами не здійснюється, їх надходження в повному обсязі залишаються у розпорядженні місцевих органів влади, що є стимулом до залучення додаткових надходжень і розширення бази оподаткування;

- забезпечення окремих державних програм і комплексних заходів програмного характеру. Головними розпорядниками коштів визначено галузеві міністерства;

- започаткування переходу від триступеневої до двоступеневої бюджетної моделі та стимулювання громад до об'єднання шляхом надання таким громадам повноважень міст обласного значення та встановлення прямих міжбюджетних відносин з державним бюджетом.

У високорозвинутих країнах у практиці управління місцевими фінансами застосовується концепція двох бюджетів. Зокрема, більшість місцевих урядів США виділяє інвестиційний і поточний бюджети [3, с. 267]. Інвестиційний бюджет як поняття включає в себе ідентифікацію потреб в інвестиційному проєкті, визначення пріоритетів і планування обсягів фінансування в середньостроковому періоді, аналіз фінансового потенціалу, прогнозування, розробку, оцінку інвестиційних проєктів, а також аналіз можливих варіантів фінансування цих проєктів [4, с. 124].

В Україні така концепція реалізується у формі бюджету розвитку. Вперше поняття «бюджет розвитку» було виділено економістом Пітером Ф. Друкером, який запропонував підходи щодо впровадження в бюджетний процес концепції двох бюджетів. Формування бюджету на базі цієї концепції передбачало розмежування бюджетних видатків на видатки споживання та розвитку як на етапі їх планування, так і на етапі фінансування. Перший – звичайний бюджет, кошторис поточних витрат, у якому відображені витрати на підтримку діяльності на існуючому рівні. Другий – спеціальний бюджет витрат майбутнього (перспективного) розвитку, відмінною рисою якого має бути стабільність «і в добрі, і в погані часи» [5, с. 185]. Науковець вказує на необхідність не лише розподіляти видатки, але й забезпечувати незалежність надходжень до двох компонентів.

Що ж стосується нормативно-правового забезпечення функціонування бюджету розвитку в Україні, то тут слід окремо розглянути як регламентується цей інститут закордоном і на міжнародному рівні, а також в національному законодавстві. В країнах європейської спільноти основою виділення інвестиційного бюджету є Європейська хартія місцевого самоврядування, в якій визначено, що «для цілей здійснення позик інвестиційного капіталу місцева влада мають доступ до національного ринку капіталу в межах закону» [6], тобто в цьому нормативному акті були закладені основи місцевих запозичень, надходження від яких є складовою бюджету розвитку.

Поняття бюджету розвитку було введено в українське законодавство у 1997 р. Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні». Так, у цьому Законі дається офіційне визначення бюджету розвитку, а саме: «бюджет розвитку – доходи і видатки місцевого бюджету, як і утворюються і використовуються для реалізації програм соціально-економічного розвитку, зміцнення матеріально-фінансової бази» [7]. Кошти бюджету розвитку спрямовуються на реалізацію програм соціально-економічного розвитку відповідної території, пов'язаних із інвестиційною діяльністю, здійсненням інших заходів щодо розширеного відтворення, а також на погашення місцевого боргу. Бюджет розвитку місцевих бюджетів є складовою їх спеціального фонду.

Однак у законодавстві ще певний час не існувало чіткого переліку доходів і видатків бюджету розвитку. Чіткий перелік доходів і видатків бюджету розвитку вперше було наведено у Бюджетному кодексі України від 21.06.2001 року.

З огляду нормативно-правового забезпечення бачимо, що розвиток «концепції двох бюджетів» в Україні знаходиться в зародковому стані. Хоч і в українському законодавстві існує поняття «бюджет розвитку», призначення м'якого є здійснення капітальних видатків, однак він

розглядається не як окремий бюджет, а як складова частина спеціального фонду місцевого бюджету. Це може призвести до неефективного та нецільового використання коштів бюджету розвитку. Крім того, це суперечить законодавчому визначенню спеціального фонду бюджету, адже відповідно до ст. 13 Бюджетного кодексу України на дходженнями спеціального фонду бюджету є доходи бюджету (включаючи власні надходження бюджетних установ), які мають цільове спрямування [8]. В той же час окремі доходи бюджету розвитку не мають певного конкретно визначеного цільового спрямування, оскільки можуть бути використані на будь-які видатки, що здійснюються з бюджету розвитку. Ще одним негативним моментом сучасного стану функціонування бюджету розвитку є зменшення його ресурсної бази. Так, надходження єдиного податку передано з бюджету розвитку до загального фонду, цим самим значно скорочено можливості щодо акумуляції фінансових ресурсів у бюджеті розвитку для здійснення передбачених законодавством видатків.

З огляду на виявлені недоліки сучасного стану функціонування бюджету розвитку, слід розглянути напрямки удосконалення цього інституту в Україні. Найбільш очевидним і перспективним джерелом мобілізації додаткових джерел, які є частиною власних доходів бюджету розвитку, можуть стати податкові надходження, що зараховуються до відповідного бюджету. На користь такого джерела можна навести кілька аргументів, які представлені нижче:

1) податкові надходження є основним бюджетоутворюючим дохідним джерелом, доходи від них складають понад 80% доходів місцевих бюджетів без урахування міжбюджетних трансфертів. В той же час серед доходів бюджету розвитку не представлено жодного виду податкових надходжень;

2) податкові надходження є найбільш стабільними і прогнозованими серед доходів місцевих бюджетів, вони справляються щорічно з наявної бази оподаткування;

3) зарахування до бюджету розвитку частини податкових надходжень сприяє усвідомленню мешканцями населеного пункту існування прямого зв'язку між сплачуваними податками та покращенням інфраструктури населеного пункту, реалізацією інвестиційних проектів, створенням нових об'єктів для населення.

Якщо говорити про конкретні податки, то, на нашу думку, до бюджетів розвитку має зараховуватись частина надходжень від податку на прибуток підприємств і податку на доходи фізичних осіб. Такий підхід є цілком обґрунтованим, зважаючи на те, що суб'єкт господарювання, який є платником податку, використовує ресурси певної території (у частині податку на прибуток – грошові ресурси, у частині податку на доходи фізичних осіб – трудові ресурси). Органи місцевого самоврядування розраховують на певну компенсацію у вигляді податкових надходжень до місцевих бюджетів, в тому числі й бюджету розвитку, ресурси якого спрямовуються на подальше покращення умов життєдіяльності населення.

Висновки. Бюджетна децентралізація є значним надбанням світової економічної теорії та практики. Процес децентралізації тісно пов'язаний із розширенням громадських свобод і демократизацією суспільства. Однак важливо, щоб запровадження децентралізації відбувалося не лише декларативно, а й на практиці. Як видно з проведеного аналізу, зміни, що, покликані забезпечити децентралізацію, поки що не приносять бажаного результату. Для того, щоб бюджет розвитку реально й ефективно функціонував, необхідно здійснити цілий комплекс заходів. Пріоритетним напрямком реформування бюджету розвитку, на нашу думку, є відокремлення планування, фінансування та моніторингу поточних видатків від видатків, що мають перспективний характер, шляхом запровадження такого механізму, який унеможливило або значно ускладнило переміщення коштів із видатків, що мають капітальний характер, на поточні видатки. Необхідно виокремити бюджет розвитку у самостійний бюджет із власним механізмом планування, фінансування і моніторингу виконання із закріпленими за ним доходами і витратами.

Ще одним перспективним джерелом доходів бюджету є зовнішні позикові ресурси, тобто запозичення у формі облігацій місцевої позики. При цьому важливо, щоб запозичення здійснювалися під конкретні проекти, а відсотки поверталися з доходів від цих проектів. Відповідно, термін запозичення перебуває в прямій залежності від терміну реалізації проекту. Додаткові перспективи такого джерела доходів забезпечуються тим, що місцева влада володіє унікальними можливостями для підвищення привабливості своїх боргових інструментів.

Зокрема, вона може звільнити тримача місцевих боргових цінних паперів від сплати деяких місцевих податків, що широко використовується у світовій практиці. Варто зауважити, що місцеві запозичення набудуть розвитку лише за умови розвинутого фінансового ринку, а також здобуття місцевими органами влади достатньої процедурної та фінансової самостійності для того, щоб позикодавці були впевнені в надійності такого способу вкладання своїх коштів. Проте навіть забезпечення достатніх доходів не дасть бажаного результату без формування надійної системи контролю. Основну увагу слід зосереджувати на контролі за цільовим спрямуванням коштів, а також на контролі за несуперечливістю проектів, які реалізують різні рівні влади, та за їх відповідністю стратегічним напрямкам розвитку регіону.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Василик О.Д. Бюджетна система України / О.Д. Василик, К.В. Павлюк. – К. : Центр навчальної літератури, 2004. – 544 с.
2. Перощук З.І. Деякі правові питання бюджетів та їх складових елементів в умовах бюджетної децентралізації / З.І. Перощук // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер. «Юриспруденція». – Т. 1. – 2014. – № 11. – С. 154–157
3. Косаревиц О. П. Бюджет розвитку місцевих бюджетів / О. П. Косаревиц // Вісник Прикарпатського університету, 2008. – № 6. – С. 265–271. – (Серія «Економіка»)
4. Кулешір В. В. Диверсифікація джерел формування місцевих бюджетів розвитку / В. В. Кулешір // Вісник Дніпропетровського Університету, 2011. – № 5(3). – С. 124–132. – (Серія «Економіка»)
5. Друкер П. Ф. Задачи менеджмента в XXI веке ; пер. с англ. Н. Макарова / П. Друкер. – М., Издат. «Вильямс», 2004. – 272 с.
6. Європейська хартія місцевого самоврядування. Офіційний переклад. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_036 (дата звернення: 13.08.2018)
7. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр> (дата звернення: 22.08.2018)
8. Бюджетний кодекс України. Закон України від 08.07.2010 р. № 2456-VI. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2456-17/page> (дата звернення: 22.08.2018)
9. Річна звітність про виконання бюджетів за 2016 рік. Державна казначейська служба України. URL: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=359194>
10. Річна звітність про виконання бюджетів за 2017 рік. Державна казначейська служба України. URL: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=400657>
11. Річна звітність про виконання бюджетів за 2018 рік. Державна казначейська служба України. URL: <https://www.treasury.gov.ua/ua/file-storage/richnij-zvit-pro-vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu-ukrayini-za-2018-rik>

REFERENCES

1. Vasylyk, O.D. & Pavliuk, K.V. (2004). Biudzhetna systema Ukrainy [Budget system of Ukraine]. Kyiv: Tsentri navchalnoi literatury [in Ukrainian]
2. Peroshchuk, Z.I. (2014). Deiaki pravovi pytannia biudzhativ ta yikh skladovykh elementiv v umovakh biudzhetnoi detsentralizatsii [Some legal issues of budgets and their components in terms of fiscal decentralization]. (Vol. 1). Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu – Scientific journal of International humanitarian university, 11, 154–157 [in Ukrainian]
3. Kosarevych O. P. Biudzhety rozvytku mistsevykh biudzhativ [Development budget in local budgeting]. Visnyk Prykarpatskoho universytetu (Serii «Ekonomika») – Herald of Pre-Carpathian University (Series ‘Economics’), 2008, No. 6, p. 265-271 [in Ukrainian]
4. Kuleshir VV Diversification of sources of formation of local development budgets / VV Kuleshir // Bulletin of the Dnipropetrovsk University, 2011. – № 5 (3). – P. 124–132. – (Economy Series)
5. Drucker P. F. Zadachi menedzhmenta v XXI veke [Management tasks in the 21st century]. Moscow: Viliams, 2004, 272 p. [in Russian]

6. Yevropeiska khartiia mistsevoho samovriaduvannia. Ofitsiinyi pereklad [The European Charter of Local Self-Government. Official translation], from [http:// zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_036](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_036) [in Ukrainian].

7. Pro mistseve samovriaduvannia v Ukraini: Zakon Ukrainy vid 21.05.1997 r. № 280/97-VR [On local self-government in Ukraine, Law of Ukraine of 21.05.1997, No. 280/97-VR], from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/280/97-vr> [in Ukrainian].

8. Biudzhetni kodeks Ukrainy. Zakon Ukrainy vid 08.07.2010 r. № 2456-VI [The Budget Code of Ukraine. Law of Ukraine of 08.07.2010, No 2456-VI], from [http:// zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2456-17/page](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2456-17/page) [in Ukrainian]

9. Biudzhetni kodeks Ukrainy [Budget Code of Ukraine]. (2010, July, 8). Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2456-17/page>.

10. Biudzhets mista Ternopolia [Budget of Ternopil city]. Available at: http://www.rada.te.ua/normativniedokument/byudget_mista_ternop/35135.html.

11. Biudzhetni monitorynh: analiz vykonannia biudzhetu za 2014 rik / IBSED [Budget monitoring: analysis of budget execution 2014 / IBSE]. (2015). Available at: http://www.ibser.org.ua/sites/default/files/kv_iv_2014_monitoring_ukr.pdf

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Проблеми фінансової децентралізації в Україні / Л.С. Козак, Т.О. Чкалова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

На сьогоднішній день Українська держава перебуває на етапі зміни вектора економічного розвитку і оновлення управлінського механізму в контексті євроінтеграційного напрямку, що включає підтримку, прийняття і наближення до європейських стандартів економіко-соціального розвитку та переформатування бюджетної політики в напрямі посилення ролі місцевих бюджетів. Це вимагає нового погляду до поняття «бюджет розвитку» у складі бюджетної системи держави, що акцентує на потребі дослідження категорії «бюджет розвитку» та його роль в управлінні місцевими фінансами.

Об'єкт дослідження – формування місцевих бюджетів в умовах децентралізації.

Мета дослідження є дослідження шляхів соціально-економічного розвитку регіонів України.

Метод дослідження – метод аналізу, аналогії та метод порівнянь

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МІСЦЕВІ БЮДЖЕТИ, ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ, ВИДАТКИ, БЮДЖЕТ РОЗВИТКУ

ABSTRACT

Kozak L.S., Chkalova T.O. Problems of financial decentralization in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

To date, the Ukrainian state is in the process of changing the vector of economic development and updating the governance mechanism in the context of the European integration trend, which includes supporting, adopting and approximating to European standards of economic and social development and reforming budgetary policy in the direction of strengthening the role of local budgets. This requires a new look at the concept of «development budget» within the state's budget system, which emphasizes the need to research the category «development budget» and its role in managing local finances.

The object of the study is the formation of local budgets in the context of decentralization.

The purpose of the study is to study the ways of socio-economic development of Ukrainian regions.

The research method is the method of analysis, analogy and method of comparisons

KEYWORDS: LOCAL BUDGETS, DECENTRALIZATION, EXPENDITURE, DEVELOPMENT BUDGET

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Проблемы финансовой децентрализации в Украине / Л.С. Козак, Т.А. Чкалова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

На сегодняшний день украинское государство находится на этапе изменения вектора экономического развития и обновления управленческого механизма в контексте евроинтеграционного направления, включая поддержку, принятие и приближения к европейским стандартам экономико-социального развития и переформатирование бюджетной политики в направлении усиления роли местных бюджетов. Это требует нового взгляда к понятию «бюджет развития» в составе бюджетной системы государства, подчеркивает необходимость исследования категории «бюджет развития» и его роль в управлении местными финансами.

Объект исследования – формирование местных бюджетов в условиях децентрализации.

Цель исследования является исследование путей социально-экономического развития регионов Украины.

Метод исследования – метод анализа, аналогии и метод сравнений

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: местные бюджеты, децентрализации, РАСХОДЫ, БЮДЖЕТ РАЗВИТИЯ

АВТОРИ:

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, доцент Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: lskozak1@gmail.com, тел. +380675009448, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313

Чкалова Тамара Олександрівна, Національний транспортний університет, e-mail: chkalova-1994@ukr.net, тел. +380967540832, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313

AUTHORS:

Kozak Liudmyla S., Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor National Transport University, Assistant Professor, Department of Economics, e-mail: lskozak1@gmail.com, tel. +380675009448, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k.313

Chkalova Tamara, National Transport University, e-mail: chkalova-1994@ukr.net, tel. +380967540832, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k.313

АВТОРЫ:

Козак Людмила Степановна, кандидат экономических наук, доцент Национального транспортного университета, доцент кафедры экономики, e-mail: lskozak1@gmail.com, тел. +380675009448, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, к.313

Чкалова Тамара Александровна, Национальный университет транспорта, e-mail: chkalova-1994@ukr.net, тел. +380967540832, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омелянович-Павленко, 1, к.313

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, професор кафедри економіки Національного транспортного університету, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, директор ЗАТ "УКРАКАДЕМІНВЕСТБУД" Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondar N.M., Doctor of Economics, Professor, Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., Doctor of Economics, Professor, Director of CJSC "UKRAKADEMINVESTBUD" Kiev, Ukraine.

КОНТРОЛІНГ ЯК ІНСТРУМЕНТ УПРАВЛІННЯ ВИРОБНИЦТВОМ

Корольова О.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, korolyovaokiv@meta.ua, orcid.org/ 0000-0002-3871-0636

Турпак Т.Г., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tasya64@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Гошовська В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, argonita@yandex.ru, orcid.org/0000-0002-5942-5690

CONTROLLING AS AN INSTRUMENT FOR MANUFACTURING MANAGMENT

Korolyova O.I., Ph.D. in Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, korolyovaokiv@meta.ua, orcid.org/ 0000-0002-3871-0636

Turpak T.G., Ph.D. in Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, tasya64@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Hoshovska V.V., Ph.D. in Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, argonita@yandex.ru, orcid.org/0000-0002-5942-5690

КОНТРОЛИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВОМ

Королева О.И., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, korolyovaokiv@meta.ua, orcid.org/ 0000-0002-3871-0636

Турпак Т.Г., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tasya64@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Гошовская В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, argonita@yandex.ru, orcid.org/0000-0002-5942-5690

Постановка проблеми. В умовах економічної кризи особливо гостро постає питання раціонального використання матеріальних і фінансових ресурсів. В зв'язку з зазначеним виникає необхідність в якісній системі контролю, яка б дозволяла протистояти безгосподарності, марнотратству та зловживанням у сфері виробництва. Управління виробничим процесом потребує достовірної та своєчасної інформації про стан виробництва, розмір витрат, ефективність застосовуваної технології, раціональність використання ресурсів. За таких обставин організація дієвої та ефективної системи контролінгу виробничих процесів є першочерговим завданням вітчизняного виробника.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання впровадження контролінгу на виробничих підприємствах досліджувались у працях як вітчизняних, так і закордонних вчених. Зокрема у працях С.Ф.Голова, І.А.Бланка, Т.В.Калантай, Л.А.Сухаревої, М.С.Пушкар, С.Н.Петренко, Ю.П.Аніскіна, А.М.Павлова, В.Б.Івашкевич, А.М.Кармінського, Н.Г.Данілочкіної та інших авторів, які започаткували теоретичне обґрунтування і подальшу розробку даної теми. Утім, проблеми контролю виробничих процесів з урахуванням технічних можливостей підприємств залишилися поза увагою дослідників. Саме необхідністю удосконалення цього напрямку контролю зумовлене обрання теми і її актуальність.

Постановка завдання. Основною метою написання даної статті є визначення проблемних питань контролю виробництва на вітчизняних підприємствах та розробка пропозицій щодо їх вирішення.

Викладення основного матеріалу. Важливою функцією управління кожного підприємства є узгоджена система контролю. Функція ефективного контролю за реалізацією прийнятих управлінських рішень здійснюється шляхом створення системи контролю, розподілом контрольних обов'язків окремих служб та фінансових менеджерів, визначення системи контрольованих показників та оперативним реагуванням на результати здійснення контролю.

Слід зазначити, що контроль здійснюється не тільки з метою накопичення і обробки інформації про господарську діяльність суб'єкта господарювання, але і для аналізу отриманої інформації з погляду її доцільності та вірогідності. Для цього можуть бути використані еталонні показники ефективності використання виробничих потужностей на підприємстві. Еталоном можуть бути максимально можливі значення досліджуваних показників у звітному періоді, розраховані за

внутрішніми нормативами підприємства та еталонні значення досліджуваних показників, розраховані за технічними нормативами експлуатації виробничих потужностей. Використання еталонних показників уможливорює оцінку виробничої діяльності підприємства з позиції ефективності використання виробничих потужностей як в короткостроковому так і в тривалому періоді.

Запропонований до впровадження в практику контролю коефіцієнт використання технічних можливостей і коефіцієнт продуктивності виробничих потужностей (табл. 1) уможливають здійснення контролю ефективності використання та технічного стану виробничих основних засобів підприємства у звітному періоді.

Таблиця 1 – Показники екстенсивного та інтенсивного використання виробничих потужностей
Table 1 – Indicators of extensive and intensive use of production facilities

№	Назва	Формула розрахунку	Розрахунок показників
1	Коефіцієнт використання технічних можливостей	$K_{TM} = \frac{MG_{факт}}{MG_e}$	MG_e – максимально можлива кількість машино-годин за технічними нормативами по машинам та обладнанню, що задіяне безпосередньо на виробництві продукції (визначається за нормативами згідно технічних паспортів та по інструкціям з експлуатації машин та обладнання); $MG_{факт}$ – фактична кількість машино-годин відпрацьованих у звітному періоді (розраховується за показниками лічильників електроенергії та інших приладів, що фіксують витрати енергії).
2	Коефіцієнт технічної продуктивності виробничих потужностей	$K_{ПВП} = \frac{W_{факт}}{W_e}$	де W_e – max. кількість продукції, що може бути виготовлена за 1 машино-годину згідно технічним нормативам використання машин та обладнання; $W_{факт}$ – кількість продукції фактично виготовленої за 1 машино-годину у звітному періоді (визначається шляхом спостереження і контрольних замірів).

В основі розрахунку зазначених коефіцієнтів лежать еталонні показники максимально можливої за технічними нормативами кількості машино-годин та максимальної можливості виготовлення за 1 машино-годину згідно технічних нормативів використання машин та обладнання кількості продукції.

Коефіцієнт використання технічних можливостей визначає ступінь завантаженості виробничих потужностей підприємства у звітному періоді. Він показує частку власних технічних можливостей підприємства використаних у звітному періоді. У табл. 2 наведена методика розрахунку зазначеного показника.

Коефіцієнт використання технічних можливостей уможливорює визначення технічного резерву зростання виробництва у звітному періоді:

1) визначається частка невикористаного у звітному періоді технічного резерву:

$$1 - K_{TM} = 1 - 0,56 = 0,44;$$

2) визначається кількість машино-годин технічного резерву:

$$21600 \times 0,44 = 9504;$$

3) визначається кількість одиниць продукції технічного резерву:

$$9504 \times 29 = 275616.$$

Запропонований коефіцієнт використання технічних можливостей дає досить об'єктивну характеристику ступеня використання виробничих потужностей підприємства у звітному періоді. Розрахований на його основі резерв зростання виробництва є більш обґрунтованим і достовірним оскільки ґрунтується не на умовних середніх базах розрахунку, а науково-обґрунтованих експлуатаційних нормативах та фактичному випуску продукції за 1 машино-годину у звітному періоді.

Таблиця 2 – Розрахунок показників використання виробничих потужностей
Table 2 – Calculation of production capacity utilization indicators

Показник	Факт звітного періоду	Максимально можлива величина показника за технічними нормативами у звітному періоді
Машино-години	$MG_{факт} = 12096$	$MG_e = 21600$
Кількість продукції виготовлена за 1 машино-годину, одиниць	$W_{факт} = 29 \text{ од.}$	$W_e = 32 \text{ од.}$
Коефіцієнт використання технічних можливостей	$KTM = 0,56$	
Коефіцієнт технічної продуктивності виробничих потужностей	$KПВП = 0,91$	

Для сучасного машинобудування досить актуальною є проблема високої зношеності основних засобів: у 2018 р. відсоток зношення основних виробничих фондів підприємств машинобудування склав 60 – 70%, що свідчить про зниження технологічного рівня промисловості [1, 2]; найбільш помітним негативним наслідком екстенсивного розвитку економіки в Україні є переважання застарілих основних фондів з високим ступенем зносу і високим рівнем ресурсомісткості продукції [3]; через використання застарілого обладнання на вітчизняних підприємствах, перевикористання матеріальних ресурсів дуже значне [3, 4].

У зв'язку з зазначеним, вибір методу нарахування амортизації на підприємствах машинобудівної галузі є особливо актуальним питанням по причині, як фізичного так і морального старіння обладнання та необхідності його оновлення. Підприємства обирають один з методів нарахування амортизації основних засобів: прямолінійний; прискореного зменшення залишкової вартості, кумулятивний, зменшення залишкової вартості, виробничий. Більшість з них (окрім виробничого) ґрунтуються на використанні умовних баз, в основі визначення яких лежить орієнтовний строк використання і приналежність основних засобів до певної групи основних фондів. Інтенсивність використання обладнання, як фактор впливу на ступінь його зношеності, при визначенні зносу не враховується. Це є суттєвим недоліком зазначених методів нарахування амортизації.

Таким чином, з урахуванням застосування на підприємстві відмінного від виробничого методу нарахування амортизації машин і обладнання зайнятих у виробництві, амортизаційні витрати, які включаються до собівартості виготовленої продукції, потребують корегування на коефіцієнт використання технічних можливостей підприємства у звітному періоді.

Запропонований коефіцієнт технічної продуктивності виробничих потужностей ($K_{пвп}$) характеризує ступінь придатності основних засобів у звітному періоді та є більш об'єктивним порівняно з коефіцієнтом придатності, розрахованим як відношення залишкової вартості основних засобів до первісної. Зазначений показник може бути розрахований як середній по відношенню до всього виробничого обладнання, так і для групи однорідного обладнання.

Здійснюючи протягом звітного періоду вибіркові спостереження стосовно кількості виготовленої продукції за 1 машино-годину окремих виробничих засобів, за допомогою $K_{пвп}$ підприємство може контролювати поточний технічний стан та якість їх експлуатації. Порівняння показника продуктивності виробничих потужностей за звітний період з аналогічними показниками за попередні періоди дозволяє відстежувати його динаміку і у разі наявності стрибкоподібних коливань з'ясувати причини цих недоліків та вжити заходів для їх усунення. Адже недбале ставлення і недотримання умов експлуатації в процесі використання основних засобів є причиною передчасного виходу з ладу останніх та тягне за собою додаткові витрати на їх утримання і експлуатацію. Впровадження запропонованої форми поточного контролю за ефективністю використання основних засобів виробничого призначення сприяє підвищенню персональної відповідальності робітників цеху за дотримання технічних умов експлуатації машин та обладнання. Сукупний ефект від впровадження даної форми поточного контролю полягає в оптимізації витрат на утримання та експлуатацію виробничих основних засобів.

Втім, слід уточнити, що соціальний ефект від впровадження внутрішньогосподарського контролю витрат на машинобудівних підприємствах не обмежується лише зазначеним переліком. Машинобудування є базовою галуззю, яка забезпечує впровадження нових технологій у виробництво і тим самим сприяє технічному прогресу у промисловому секторі економіки, що є вирішальним чинником розвитку економіки країни. В зв'язку з цим подолання негативних тенденцій екстенсивного розвитку вітчизняного машинобудування постає актуальною проблемою сьогодення та спричинює потребу в розвитку стратегічної форми контролю. З огляду на це, контроль витрат потрібно орієнтувати не тільки на внутрішнє споживання ресурсів, але і розглядати його як засіб оцінки господарської діяльності з погляду застосованої підприємством технології виробництва.

Контроль ефективності виробничої діяльності підприємства доцільно здійснювати зіставленням продуктивності праці, кількості продукції випущеної за 1 машино-годину та рівня витрачання матеріальних ресурсів на підприємстві з аналогічними показниками підприємств-лідерів у даному виді діяльності, тобто з еталонними показниками. Зазначене уможлиблюється впровадженням в практику господарського контролю показників еталонної ефективності виробничої діяльності наведених у табл. 3. Впровадження зазначених показників уможлиблює контроль конкурентоспроможності підприємства і оцінку ефективності виробничого процесу з погляду наближення до еталону, тобто до показників кращих виробників в галузі.

Як показало дослідження, роль внутрішньогосподарського контролю на підприємствах машинобудування не обмежується суто економічними функціями (оцінкою рівня витрат, виявленням невикористаних резервів ефективного використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, раціональне управління ними). Серед основних складових управлінського ефекту внутрішньогосподарського контролю машинобудівних підприємств виокремлюють інформаційний; соціально-виховний; організаційний; економічний.

Серед наведених функцій особливого значення в сучасних умовах розвитку підприємств машинобудівної галузі та формування вітчизняного бізнес-середовища набуває соціально-виховна функція внутрішньогосподарського контролю.

При цьому, соціальна ефективність внутрішньогосподарського контролю проявляється у здатності впливати на результати діяльності підприємства для забезпечення основних соціальних потреб суспільства, а саме: а) забезпечення достатньої якості продукції через контроль виробленої продукції на безпечність її для людського життя; б) збереження навколишнього середовища, поліпшення екологічної ситуації через відмову від шкідливого виробництва та запровадження в технологічний процес альтернативних (нешкідливих) для навколишнього середовища новітніх технологій [5, с. 38].

Висновки і пропозиції. Проведене дослідження дає підстави стверджувати, що амортизація нарахована іншим ніж виробничий метод не може бути об'єктивним критерієм для визначення ступеня придатності або зношеності основних виробничих засобів. Визначення на їх основі показника зношеності або придатності також є умовним і не відображає реального технічного стану основних засобів, оскільки відмінні від виробничого методи нарахування амортизації ґрунтуються на умовних розрахунках і не пов'язані з мірою використання основних засобів. Це спричинює потребу у застосовуванні більш об'єктивних критеріїв ніж термін їх використання. Зокрема, кількість виготовленої продукції за одну відпрацьовану машино-годину.

Для підвищення якості внутрішнього контролю виробництва на підприємстві слід впровадити в його практичну діяльність коефіцієнт використання технічних можливостей і коефіцієнт продуктивності виробничих потужностей, використання яких дасть можливість включати до собівартості продукції більш обґрунтовану суму амортизації, а також оптимізувати витрати на утримання та експлуатацію виробничого обладнання. Доречність та доцільність запропонованих заходів обумовлена досить значним обсягом виробничих накладних витрат у машинобудуванні.

Впровадження коефіцієнтів: еталонної трудомісткості, еталонної продуктивності виробничого обладнання, еталонної матеріаломісткості виробництва розширює перевірну функцію внутрішнього контролю і доповнює його вивченням виробничих витрат з позиції їх наближення до еталону, яким є витрати підприємств-лідерів у галузі. Метою впровадження зазначених показників є контроль виробничого процесу на підприємстві з погляду його відповідності вимогам сучасного науково-технічного прогресу.

Запропоновані заходи дозволяють підвищити якість та об'єктивність внутрішнього контролю, а також сприяють розвитку його стратегічного напрямку.

Таблиця 3 – Показники еталонної ефективності виробничої діяльності
Table 3 – Indicators of reference efficiency of production activity

№	Назва	Формула розрахунку	Характеристика показника
1	Коефіцієнт еталонної трудомісткості	$K_{ET} = \frac{ЛГ_{факт}}{ЛГ_E};$ де: $ЛГ_{факт}$ – фактична кількість людино-годин на виготовлення 1-ці продукції; $ЛГ_E$ – фактична кількість людино-годин на виготовлення аналогічної 1-ці продукції підприємств виробників-світових лідерів	Показник трудомісткості визначається кількістю часу необхідного для виготовлення 1-ці продукції. K_{ET} характеризує ефективність використання підприємством власних трудових ресурсів і міру відставання від еталону за цим параметром. Значення показника знаходиться в межах: $K_{ET} \geq 1$. Різниця $K_{ET} - 1$ показує відстань до еталону. Чим більша ця різниця, тим більша відставань до еталону.
2	Коефіцієнт еталонної продуктивності виробничого обладнання	$K_{EP} = \frac{П_{факт}}{П_E};$ де: $П_{факт}$ – середня кількість продукції виготовленої за 1 машино-годину по підприємству у звітному періоді; $П_E$ – середня кількість продукції виготовленої за 1 машино-годину виробників-світових лідерів	Продуктивність характеризується кількістю продукції випущеної за 1-цю годину. K_{EP} характеризує ефективність застосовуваної підприємством технології виробництва і показує міру відставання від еталону за цим параметром. Значення показника знаходиться в межах: $K_{EP} \leq 1$. Різниця $1 - K_{EP}$ показує відстань до еталону. Чим більша ця різниця, тим більше відставання від лідерів по продуктивності.
3	Коефіцієнт еталонної матеріаломісткості виробництва	$K_{EM} = \frac{ПВ_{\$}^{\phi}}{ПВ_{\$}^E};$ де: $ПВ_{\$}^{\phi}$ – питома вага витрат сировини, матеріалів та енергоресурсів на технологічні цілі в фактичній структурі собівартості продукції; $ПВ_{\$}^E$ – питома вага витрат сировини, матеріалів та енергоресурсів на технологічні цілі в фактичній структурі собівартості продукції підприємств виробників-світових лідерів.	Показник характеризує конкурентоспроможність підприємства у міжнародній торгівлі. Для розрахунку питомої ваги продукції за цінами міжнародного ринку у \$ ($ПВ_{\$}^{\phi}$), потрібно перерахувати фактичну калькуляцію застосовуючи ціни на сировину міжнародного ринку, попередньо вилучивши із статті "інші витрати" інноваційні витрати, які більшість вітчизняних підприємств відносить до загальновиробничих з послідовним розподілом на собівартість готової і реалізованої продукції. Іноземні компанії не включають ці витрати до собівартості продукції, а обліковують їх як окремий об'єкт обліку. Потім визначити питому вагу кожної статті витрат у структурі перерахованої собівартості. Такий перерахунок уможливіє порівняння також і інших статей витрат собівартості, що дозволить визначити напрями пошуку резервів зростання ефективності виробництва. Значення показника знаходиться в межах: $K_{EM} \geq 1$. Різниця $K_{EM} - 1$ показує відстань до еталону. Чим більша ця різниця, тим більша відставань до еталону.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.org.ua>. – 2018
2. Плахотнік О. Дослідження сучасних тенденцій розвитку вітчизняного машинобудування / О. Плахотнік // Збірник наукових праць. – Тернопіль: ТНЕУ, 2014. – С. 58-61.
3. Золотарев А.Н. Повышение продуктивности воспроизводственных процессов (на примере машиностроения) / А.Н. Золотарев. – Х.: Изд. дом "ИНЖЭК". – 2016. – 207 с.
4. Темченко Г. Шляхи зниження ресурсоемності продукції промислових підприємств / Г. Темченко // Економічний аналіз. – 2015. – №7. – С. 346-349.
5. Безверхий К. Ефективність або ефект від впровадження внутрішньогосподарського контролю непрямих витрат промислових підприємств / К. Безверхий // Бухгалтерський облік і аудит. – 2015. – №2. – С. 36-47.

REFERENCES

1. Official site of the State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource]. – Available at: <http://www.ukrstat.org.ua> – 2018. (Ukr)
2. Plahotnik O. Research of the modern tendencies in domestic mechanical engineering development / O. Plahotnik // Scientific works digest. – Ternopil: TNEU, 2014. – P. 58-61. (Ukr)
3. Zolotarov A.N. Increase of the reproduction processes productivity for example, mechanical engineering / A.N. Zolotarov. – H.: Publishing House "INDZEK". – 2016. – 207p. (Rus)
4. Temcenko G. The ways to reduce resource intensity of industrial enterprises / G. Temcenko // Economic analysis. – 2015. – №7. – P. 346-349. (Ukr)
5. Bezverhyy K. Efficiency or effect of introducing indirect costs internal control at industrial enterprises / K. Bezverhyy // Accounting and audit. – 2015. – №2. – P. 36-47. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Корольова О.І. Контролінг як інструмент управління виробництвом / О.І. Корольова, Т.Г. Турпак, В.В. Гошовська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В умовах економічної кризи особливо гостро постає питання раціонального використання матеріальних і фінансових ресурсів. В зв'язку з зазначеним виникає необхідність в якісній системі контролю, яка б дозволяла протистояти безгосподарності, марнотратству та зловживанням у сфері виробництва.

У статті досліджено проблеми контролю виробничих процесів з урахуванням технічних можливостей підприємств.

Доведено доцільність впровадження в практичну діяльність виробничих підприємств показників:

- коефіцієнт використання технічних можливостей (дасть можливість включати до собівартості продукції більш обґрунтовану суму амортизації);
- коефіцієнт продуктивності виробничих потужностей (дасть можливість оптимізувати витрати на утримання та експлуатацію виробничого обладнання);
- коефіцієнтів еталонної трудомісткості, еталонної продуктивності виробничого обладнання, еталонної матеріаломісткості виробництва (розширює перевірну функцію внутрішнього контролю і доповнює його вивченням виробничих витрат з позиції їх наближення до еталону, яким є витрати підприємств-лідерів у галузі).

Метою впровадження зазначених показників є контроль виробничого процесу на підприємстві з погляду його відповідності вимогам сучасного науково-технічного прогресу. Запропоновані заходи дозволяють підвищити якість та об'єктивність внутрішнього контролю, а також сприятимуть розвитку його стратегічного напрямку.

Об'єкт дослідження – система контролінгу на виробництві.

Мета роботи – визначення проблемних питань контролю виробництва на вітчизняних підприємствах та розробка пропозицій щодо їх вирішення.

Методи дослідження – загальнонаукові емпіричні та теоретичні.

Результати статті можуть бути використанні вітчизняними виробничими підприємствами.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВИРОБНИЦТВО, ЕФЕКТИВНІСТЬ, КОНТРОЛІНГ, КОНТРОЛЬ, АМОРТИЗАЦІЯ, ВИТРАТИ, ЕТАЛОННИЙ ПОКАЗНИК.

ABSTRACT

Korolyova O.I., Turpak T.G., Hoshovska V.V. Controlling as an instrument for manufacturing management. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The importance of material and financial resources rational use grows in the context of the economic crisis. In this regard, there is a need of a quality control system, which would make possible to fight mismanagement, squandering and misuse in the production sphere.

This article explores the problems of production processes monitoring taking into account the technical capabilities of enterprises.

The necessity of introducing the following indicators into the practical activities of production enterprises has been proved:

- coefficient of technical capabilities use (will allow to include in the cost of production more reasonable amount of depreciation);
- production capacity coefficient (will optimize the costs of maintaining and operating production equipment);
- coefficients of reference labor input, reference production equipment productivity, reference production intensity (expand the verification function of internal control and supplement it with the study of production costs from the position of their approximation to the standard, which are the costs of leading enterprises in the industry).

The aim of introducing these indicators is to control the production process at the enterprise from the position of its compliance with the requirements of modern scientific and technological progress. The proposed innovations will improve the quality and objectivity of internal control, as well as contribute to the development of its strategic direction.

Object of study – controlling system in production.

The purpose of the study is to identify problematic issues of production control at domestic enterprises and develop proposals for their solution.

Research methods – general scientific empirical and theoretical.

The results of the article can be used by domestic manufacturing enterprises.

KEY WORDS: PRODUCTION, EFFICIENCY, CONTROLLING, THE CONTROL, DEPRECIATION, COSTS, REFERENCE INDICATOR.

РЕФЕРАТ

Королёва О.И. Контроллинг как инструмент управления производством / О.И. Королёва, Т.Г. Турпак, В.В. Гошовская // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В условиях экономического кризиса особенно остро стоит вопрос рационального использования материальных и финансовых ресурсов. В связи с этим возникает потребность в качественной системе контроля, которая бы позволила противостоять бесхозяйственности, расточительству и злоупотреблениям в сфере производства.

В статье исследованы проблемы контроля производственных процессов с учётом технических возможностей предприятий.

Доказана целесообразность внедрения в практическую деятельность производственных предприятий показателей:

- коэффициент использования технических возможностей (позволит включать в себестоимость продукции более обоснованную сумму амортизации);
- коэффициент продуктивности производственных мощностей (позволит оптимизировать расходы на содержание и эксплуатацию производственного оборудования);
- коэффициенты эталонной трудоёмкости, эталонной продуктивности производственного оборудования, эталонной материалоёмкости производства (расширяет проверочную функцию внутреннего контроля и дополняет его изучением производственных расходов с позиции их приближения к эталону, которым являются расходы предприятий-лидеров в отрасли).

Целью внедрения указанных показателей есть контроль производственного процесса на предприятии с позиции его соответствия требованиям современного научно-технического прогресса. Предложенные новшества позволят повысить качество и объективность внутреннего контроля, а также поспособствуют развитию его стратегического направления.

Объект исследования – система контроллинга на производстве.

Цель работы – определение проблемных вопросов контроля производства на отечественных предприятиях и разработка предложений относительно их решения.

Методы исследования – общенаучные эмпирические и теоретические.

Результаты статьи могут быть использованы отечественными производственными предприятиями.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРОИЗВОДСТВО, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, КОНТРОЛЛИНГ, КОНТРОЛЬ, АМОРТИЗАЦИЯ, РАСХОДЫ, ЭТАЛОННЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ.

АВТОРИ:

Корольова Оксана Іванівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: korolyovaokiv@meta.ua, тел.+380505465524, Україна, 01010 м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.к. 424, orcid.org/0000-0002-3871-0636

Турпак Тетяна Григорівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: tasya64@ukr.net, тел. +380676004284, Україна, 01010 м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.к. 424, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Гошовська Валентина Василівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: argonita@yandex.ru, тел. +380936485046, Україна, 01010 м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.к. 424, orcid.org/0000-0002-5942-5690

AUTHOR:

Korolyova Oksana I., Ph.D. in Economics, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: korolyovaokiv@meta.ua, tel. +380505465584, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 424, orcid.org/ 0000-0002-3871-0636

Turpak Tetyana G., Ph.D. in Economics, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: tasya64@ukr.net, tel. +380676004284 Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 424, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Hoshovska Valentyna V., Ph.D. in Economics, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: argonita@yandex.ru, tel. +380936485046 Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 424, orcid.org/0000-0002-5942-5690

АВТОРЫ:

Королева Оксана Ивановна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: korolyovaokiv@meta.ua, тел.+380505465524, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, orcid.org/0000-0002-3871-0636

Турпак Татьяна Григорьевна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: tasya64@ukr.net, тел. +380676004284, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Гошовская Валентина Васильевна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: argonita@yandex.ru, тел. +380936485046, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1.к. 424, orcid.org/0000-0002-5942-5690

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Парасій-Вергуненко І.М., доктор економічних наук, професор, Національний економічний університет, професор кафедри «Обліку в кредитних і бюджетних установах та економічного аналізу» КНЕУ, Київ, Україна

REVIEWER:

Bazyliuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of finances, account and audit, Kyiv, Ukraine.

Parasii-Verhunencko I.M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National economic university, professor of «Accounting in credit and budgetary establishments and economic analysis» department KNEU, Kyiv, Ukraine

ДЕФІНІЦІЇ ПОНЯТЬ «БЕЗПЕКА» ТА «ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА»

Левковець Н.П., Національний транспортний університет, Київ, Україна, nlp08@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5382-5418

DEFENSE STATES «SAFETY» AND «ECONOMIC SECURITY»

Levkovets N.P., National Transport University, Kyiv, Ukraine, nlp08@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5382-5418

ДЕФИНИЦИИ ПОНЯТИЙ «БЕЗОПАСНОСТЬ» И «ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ»

Левковец Н.П., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, nlp08@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5382-5418

Постановка проблеми. Увага до поняття «економічна безпека» пояснюється тим, що ускладнення структури глобальних ринків призводить до підвищення їх нестабільності, що підтверджується фінансовими кризами кінця ХХ – початку ХХІ ст.

У науковій літературі поки що не повністю сформувався термінологічний апарат теоретичних уявлень про сутність економічної безпеки, наслідком чого стає іноді неадекватне розуміння практичних рекомендацій для забезпечення економічної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми економічної безпеки держави привертати увагу багатьох авторів, серед яких можна згадати Л. І. Абалкіна, А. М. Асалиєва, О. М. Бандурку, В. П. Буравльова, В. В. Гетьмана, В. П. Горбуліна, А. Гребліаскаса, Б. В. Губського, В. Є. Духова, Я. А. Жаліла, В. А. Забродського, А. І. Ілларіонова, А. Б. Качинського, В. І. Кириленка, В. Мунтіяна, Ж. Пардіні, К. Я. Петрова, Р. Сімасіуса, А. І. Сухорукова, І. М. Червякова, які розкрили різні аспекти цього поняття, однак чіткого його визначення, адекватного за умов глобалізації фінансових ринків, не було визначено.

Мета статті. Дослідження дефініції понять «безпека» та «економічна безпека» і уточнення його змісту.

Виклад основного матеріалу. У вітчизняній та зарубіжній економічній літературі існує декілька десятків трактувань понять «безпека» та «економічна безпека». У країнах Західної Європи визначення «безпека» стало вживатися наприкінці ХІІ ст. і трактувалося як стан відсутності або нейтралізації загроз, небезпеки, а також створення умов та соціальних інститутів, що його забезпечують [2].

На думку С. М. Шкарлет, категорія «безпека» слов'янському суспільстві з'явилася в середині ХV ст. як реакція на захватницькі посягання Золотої Орди. У ХVІІ ст. дане поняття вже відносять до державних і загальнодержавних. У серпні 1881 р. у царській Росії було прийнято «Положення про заходи щодо охорони державного порядку і громадського спокою», де вперше визначено поняття громадської безпеки [8].

Починаючи з 80-х років ХХ ст. розпочалася широкомасштабна наукова розробка категорії «безпека» установами провідних країн світу, найбільш відомими з них є Лондонський інститут стратегічних досліджень і Стокгольмський інститут досліджень безпеки.

Термін «економічна безпека» вперше був вжитий Ф. Рузвельтом в 1934 р. Втім, офіційного статусу термін набув у рішеннях Генеральної Асамблеї ООН на її 40-й сесії у 1985 р., коли було прийнято резолюцію «Міжнародна економічна безпека». У ній була визначена «необхідність сприяти забезпеченню міжнародної економічної безпеки з метою соціально-економічного розвитку і прогресу кожної країни, особливо країн, що розвиваються, шляхом міжнародного економічного співробітництва і використання потенціалу багатосторонніх і регіональних організацій» [1].

Проблема забезпечення економічної безпеки держави в цілому, та її господарюючих суб'єктів зокрема, викликає значний інтерес серед вчених і практиків.

У зарубіжній та вітчизняній літературі існує багато підходів до тлумачення поняття «економічної безпеки держави» за допомогою таких характеристик:

– стійкість та стабільність, протидія внутрішнім і зовнішнім загрозам, під якими розуміємо міцність і надійність зв'язків між усіма елементами економічної системи, стабільність економічного розвитку держави, стійкість до стримування та знешкодження дестабілізуючих загроз-факторів;

– економічна незалежність, що характеризує насамперед можливість для будь-якого суб'єкта економічної безпеки самостійно приймати і реалізовувати стратегічні економічні та політичні рішення для розвитку, можливість використовувати національні конкурентні переваги для забезпечення стабільності та розвитку;

– самовідтворення та саморозвиток. Ця характеристика передбачає створення необхідних умов для ведення ефективної економічної політики та розширеного самовідтворення, забезпечення конкурентоспроможності національної економіки на світовій арені;

– національні інтереси. Ця характеристика визначає спроможність національної економіки захищати національні економічні інтереси.

Безпека є складним, багатоаспектним поняттям, дослідження якого вимагає проведення його декомпозиції. Г. В. Козаченко, В. П. Понамарьова, О. М. Ляшенко виділяють п'ять ієрархічних рівнів безпеки: глобальний, міжнародний, національний, безпека регіону і підприємства [4]. У свою чергу, в структурі національної безпеки багато вчених [1,3,4,5,6,7] виділяють різні складові, перелік яких наведено в таблиці 1.

Таблиця 1 – Структура національної безпеки

Table 1 – The structure of national security

Автор	Складові
Концепція національної безпеки України	Політична, економічна, соціальна, воєнна, екологічна, науково-технологічна, інформаційна
Г. В. Козаченко, В. П. Понамарьов, О. М. Ляшенко	Економічна, екологічна, демографічна, інформаційна, політична, воєнна
Е. А. Олейников	Політична, економічна, соціальна, воєнна, екологічна, науково-технологічна, інформаційна, культурна, правова, демографічна, генетична, кримінологічна, психологічна
В. Храмов	Економічна, гуманітарна, політична, інформаційна, воєнна, технологічна, екологічна
А. С. Соснин, П. Я. Пригунов	Геополітична, політична, економічна, соціальна, екологічна, науково-технічна, інформаційна, воєнна, демографічна, продовольча, культурологічна, енергоінформаційна

Геополітична, правова, культурологічна, продовольча складові є вузько функціональними та можуть бути розглянуті в аспектах визначених в Концепції: політична, економічна, соціальна, воєнна, екологічна, науково-технологічна, інформаційна безпека. Всі науковці визначають економічну безпеку як одну з найважливіших складових національної безпеки, що забезпечує її захист та реалізацію.

Визначені рівні та складові мають відповідний взаємозв'язок та взаємозалежність. Т. І. Єгорова розглядає такий взаємозв'язок на підставі виникнення суб'єктно-об'єктних відносин економічної безпеки при здійсненні господарчої діяльності. У цілому поділяючи думку автора, слід зазначити, що Т. І. Єгорова пропонує побудову «піраміди економічної безпеки здійснювати...на висхідному принципі «знизу вгору», тому що кожний суб'єкт відносин економічної безпеки має бути зацікавленим у збереженні цих умов на своєму рівні, з метою створення можливостей економічного росту, тобто розширеного відтворення» [3].

Наведений підхід може бути використаний для визначення системної моделі безпеки (рис.1).

Вершиною запропонованої системної моделі безпеки є її міжнародний рівень, де створюються умови для забезпечення безпеки окремих держав та їх господарюючих суб'єктів. Однією з головних характеристик сучасного світового господарства є прогресуюча глобалізація господарського життя. Ядром і головним генератором цього процесу виступають розвинені країни світу – лідери у світовому господарстві. У рамках клубу розвинених країн, єдність господарської діяльності досягла високого ступеню, що знайшло своє відображення в міцному сплетінні їхніх ринків на всіх рівнях.

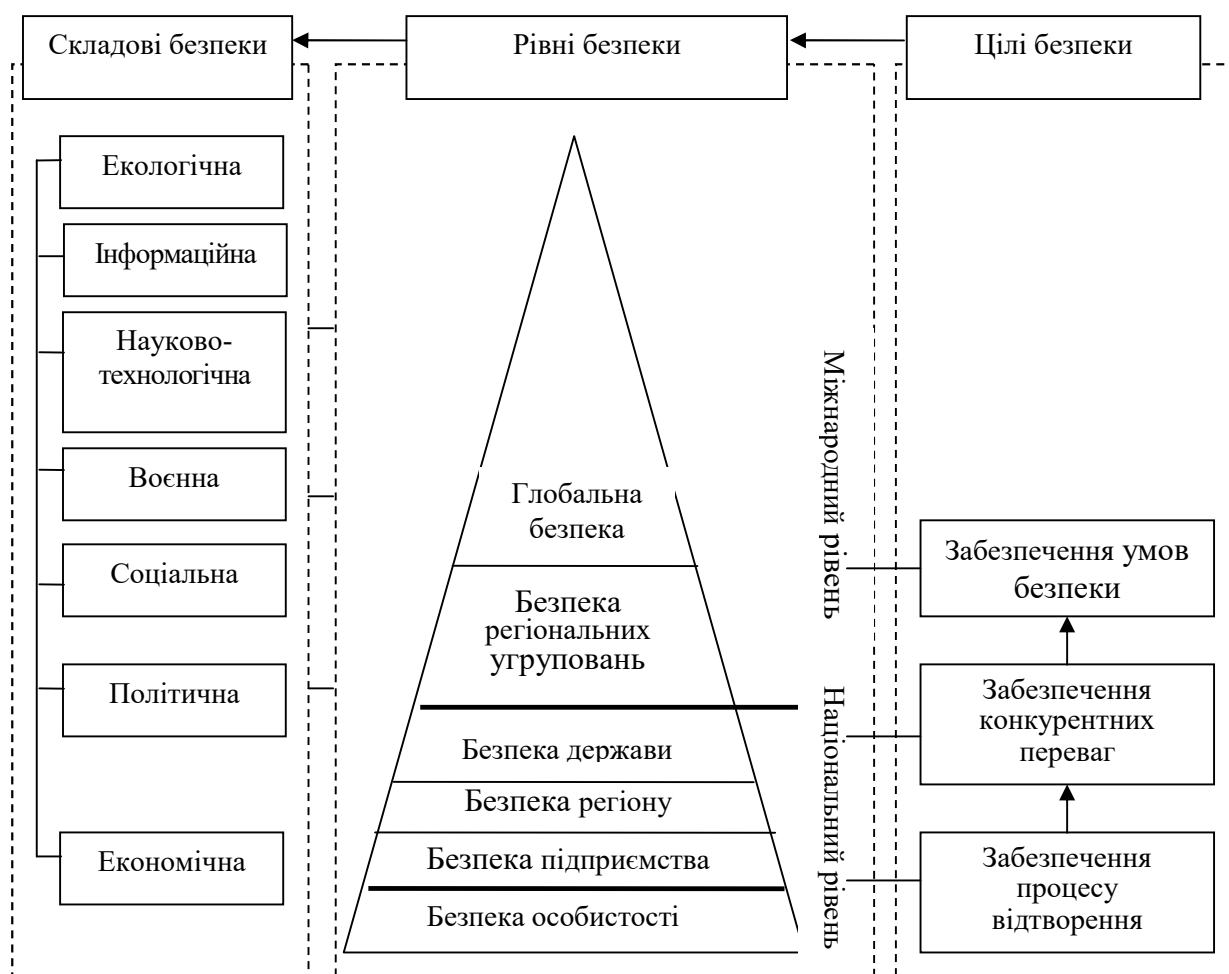


Рисунок 1 – Системна модель безпеки [1,3,5]
Figure 1 – System security model [1,3,5]

За останні десятиріччя виникли потужні торгові й економічні угруповання. Економічна взаємодія цих угруповань суттєво змінює стан господарського розвитку сучасного світу. Зміцнюється феномен глобалізації господарського життя, коли, внаслідок зростаючих інтеграційних зв'язків, життя окремих країн міцно вплітається в світову економіку і не лише здійснює на неї вплив залежно від потужності конкретної країни, але й відчуває з її боку сильний вплив, примушуючи кожен країну узгоджувати свою економічну політику з загальними світовими тенденціями та інтересами партнерів. Так на 42-й сесії Генеральної Асамблеї ООН було прийнято «Концепцію міжнародної економічної безпеки», в якій було визнано, що «досягнення національної економічної безпеки будь-якою державою на шкоду інтересам інших держав неможливе. Заходи щодо зміцнення довіри в міжнародних економічних відносинах мають бути невід'ємною складовою системи міжнародної економічної безпеки» [10].

Багатоаспектні наслідки економічної глобалізації, такі як інтеграція ринків товарів і чинників виробництва, інформатизація суспільних і технологічних зв'язків, поява та активізація інститутів міжнародних економічних відносин, загострення конкуренції, мають специфічні прояви в регіональних економічних угрупованнях та впливають на забезпечення безпеки окремих регіонів.

Проблема забезпечення безпеки на наступному її рівні, національному, не може бути вирішена без створення умов для ефективної участі кожної країни в міжнародному поділі праці, сталого соціально-економічного розвитку кожної країни і світової економіки в цілому, без гармонізації економічних політик окремих країн.

Основним державним документом України вищого рівня є Концепція національної безпеки України. Концепція розвиває основні положення Конституції України щодо створення умов безпеки держави. У даному документі економічна безпека країни визначена як «... спроможність

національної економіки забезпечити свій вільний, незалежний розвиток і утримати стабільність громадянського суспільства та його інститутів, а також достатній оборонний потенціал країни за будь-яких несприятливих умов і варіантів розвитку подій та здатність Української держави до захисту національних економічних інтересів від зовнішніх та внутрішніх загроз» [10].

У структурі національної безпеки економічна безпека посідає особливе місце. Це обумовлено тим, що всі види безпеки так чи інакше не можуть бути достатньою мірою реалізовані без економічного забезпечення.

Стабільність економіки та динамізм її розвитку значною мірою сприяють стабілізації соціальної сфери, об'єднанню різних соціальних груп, подоланню деструктивних конфліктів, збільшенню зайнятості населення, підвищенню якості життя, скороченню числа людей, доходи яких є нижчими за прожитковий мінімум.

Економічна складова істотно впливає на розвиток політичної системи суспільства, її готовність і можливість протистояти діям деструктивних сил. Без належного економічного потенціалу не можна створити і забезпечити діяльність політичних, правових і силових структур, здатних успішно захищати політичні інтереси країни.

Наука, освіта, культура в змозі повною мірою розкривати свої можливості, бути провідним чинником прискорення гуманістичного розвитку суспільства тільки за умов опори на відповідний економічний потенціал. Отже, в національній безпеці економічна складова є базисом, що забезпечує функціонування всіх елементів системи.

В економічній науці та практиці наведено достатня кількість підходів до визначення поняття «економічна безпека держави». Частина авторів або взагалі відкидають необхідність виділення економічної безпеки як особливу сферу досліджень, або інтерпретують її лише як рядовий підвид національної безпеки. Ця позиція чітко визначена, наприклад у П. Г. Белова, який формулює «... принципи не часткових безпек, а єдино можливої – системної безпеки» [3].

Найбільш поширений серед вчених підхід, що виокремлює економічну безпеку у самостійний предмет аналізу, вважаючи її конституційною основою системи національної безпеки в цілому. Втім, і серед учених, що дотримуються цієї позиції, є суттєві розбіжності. Деякі автори пов'язують економічну безпеку перш за все з безпекою макроекономіки, міжнародної економічної системи, включаючи до її проблематики такі питання, як нерівномірність економічного розвитку, зростання заборгованості, розповсюдження голоду, циклічні коливання та інші аспекти загальної дестабілізації світової економіки. Так, А. Архипов, А. Городецький та Б. Михайлов вважають, що «економічна безпека – це спроможність економіки забезпечувати ефективне задоволення суспільних потреб на національному та міжнародному рівнях» [3].

Інші фахівці при визначенні категорії економічної безпеки вважають за головне забезпечення сприятливих умов для найбільш ефективного розвитку національної економіки, включаючи також вільний доступ до іноземних джерел сировини та енергії, стабільність зовнішніх інвестицій і гарантії свободи обміну товарами й послугами. Згідно з цією точкою зору, діяльність із забезпечення економічної безпеки держави має вузько інструментальний характер, спрямований на недопущення переходу параметрів безпеки за граничні значення, захист держави від соціально-політичного вибуху. Так, в роботах В. К. Сенчагова сутність економічної безпеки визначається як «стан економіки й інститутів влади, за яким забезпечується гарантований захист національних інтересів, соціальна спрямованість політики, достатній оборонний потенціал навіть за неприємних умов розвитку внутрішніх і зовнішніх процесів» [3]. Близьким до цього є визначення, запропоноване російським вченим Є. М. Ведутою [3]. Вчені-економісти підкреслюють, що економічна безпека держави – це стан економічної системи, який «характеризується стійкістю по відношенню до впливу внутрішніх та зовнішніх дій, що загрожують суспільству» [7], або при якому «забезпечуються усунення чи нейтралізація загроз її докорінним національно – державним інтересам та самому існуванню» [6]. Узагальнюють різні точки зору на сутність економічної безпеки наукові розробки О. Ф. Новикової, яка пропонує оцінювати економічну безпеку як стан захищеності економічних інтересів особи, суспільства, держави від економічних та інших загроз національній безпеці, які на них впливають [3].

У свою чергу, Т. Єгорова пропонує розглядати проблему економічної безпеки з використанням методології проектного менеджменту, відмінною рисою якої є відношення до події, зміни як до унікального явища (проекту), орієнтованого на досягнення запланованого результату за умови встановлення лімітів бюджету, часу, якості. При цьому будь-який проект, наприклад, проект

організації і функціонування системи економічної безпеки, має наступні характеристики, обумовлені внутрішнім і зовнішнім середовищем: законодавче, адміністративне, інформаційне, фінансове, кадрове оточення проекту, якість, ризики і загрози [5].

Наступна група вчених близька у своїх визначеннях до попередньої групи, але розглядає економічну безпеку держави ширше, ніж просто як інструмент економічної політики держави. Так, наприклад, В. Тамбовцев вважає, що економічна безпека держави – це «сукупність властивостей стану виробничої підсистеми економічної системи, яка забезпечує можливість досягнення цілей усієї системи» [3]. Л. Абалкін трактує економічну безпеку держави як «сукупність умов і чинників, що забезпечують незалежність національної економіки, її стабільність і стійкість, спроможність до постійного оновлення і самовдосконалення» [1]. У свою чергу, Г. Пастернак-Таранушенко визначає економічну безпеку як «стан держави, при якому вона забезпечена можливістю створення та розвитку умов для плідного життя її населення, перспективного розвитку в майбутньому та в зростанні добробуту її мешканців» [7].

Загалом погоджуючись з думкою вчених, слід наголосити, що більшість авторів при визначенні економічної безпеки держави виокремлюють лише інтереси людини, суспільства та держави загалом, при цьому інтересам суб'єктів господарювання – підприємствам, які є основною ланкою економіки держави, не приділяється достатньої уваги. Узагальнюючи думку вчених-економістів, можна зазначити, що національна економічна безпека – це стан захищеності інтересів та зв'язків особи, підприємства та держав від внутрішніх та зовнішніх загроз.

Висновки. В роботі проаналізовано зміст таких категорій, як «безпека» та «економічна безпека держави», розглянуті існуючі підходи до їх визначення. Представлена сутність економічної безпеки держави як стану економіки, для забезпечення якого створюються стійкі і науково обґрунтовані методи нейтралізації негативного впливу внутрішніх і зовнішніх загроз.

Проведений аналіз літературних джерел про трактування економічної безпеки дає змогу зробити висновок, що серед учених-економістів немає єдиної думки щодо визначення її сутності та складових елементів. Подальший розвиток ринкових відносин неможливий без вивчення теоретико-методичних аспектів цієї проблеми і створення ефективного механізму забезпечення економічної безпеки, тому актуальною є проблема розуміння сутності економічної безпеки та чіткого визначення її складових елементів, а також своєчасного виявлення впливу негативних загроз-факторів із метою створення власної системи економічної безпеки, що надасть можливість уникнути руйнівних наслідків становлення національної економіки та забезпечити її конкурентоспроможність.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бандурка О. М., Духов В. Є., Петрова К. Я., Червяков І. М. Основи економічної безпеки: Підручник. – Харків: Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2003. – С. 64.
2. Дацків Р.М. Економічна безпека держави в умовах глобалізаційної конкуренції / Р.М. Дацків. – Львів : Центр Європи, 2006. – 160 с.
3. Економічна безпека України: монографія/ [Федоренко В. Г., Грищенко І. М., Новікова О. Ф., Ольшанська О. В., Мельник А. О., Воронкова Т. Є., Денисенко М. П., Фашевський М. І., Махія Р. А., Джинчарадзе Н. Г., Гайдучкий І. П., Борецька Н. П., Малютін О. К., Бреус С. В., Палиця С. В., Федоренко С. В., Грищенко А. І., Янковець Т. М., Шацька З. Я., Фокіна-Мезенцева К. В., Сидорчук О. Г., Кузнецова А. І., Пінчук Ю. Б., Пясківська М. С.]; за ред. В. Г. Федоренка, І. М. Грищенка, Т. Є. Воронкової –К. : ТОВ «ДКС центр», 2017. – 462с.
4. Козаченко Г. В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення : [монографія] / Г. В. Козаченко, В. П. Пономарьов, О. М. Ляшенко. – К. : Лібра, 2003. – 280 с.
5. Мунтіян В. І. Економічна безпека України / В. І. Мунтіян. – К. : КВІШ, 1998. – 462 с.
6. Основи економічної безпеки : [підручник] / О. М. Бандурка, В. Є. Духов, К. Я. Петрова, І. М. Черняков. – Харків : НУВС, 2003. – 236 с.
7. Пастернак-Таранушенко Г. Економічна і національна безпека держави / Г. Пастернак-Таранушенко // Економіка України. – 1994. – № 2. – С. 51–56.
8. Шкарлет С. М. Еволюція категорії «безпека» в науковому та економічному середовищі / С.М. Шкарлет // Формування ринкових відносин. – 2007. – № 6. – С. 7–12.
9. Закон України “Про основи національної безпеки України” // Відомості Верховної Ради. – 2003. – №39. – Ст. 351.

10. Концепція (основи державної політики) національної безпеки України // Національна безпека України. Відомості Верховної Ради України, 1997, № 10, ст. 85.

REFERENCES

1. Bandurka O. M, Dukhov V. E, Petrova K. Ya., Chervyakov I. M. Fundamentals of Economic Security: Textbook. – Kharkiv: Vt. Nats. un-th o cases, 2003 – С. 64.
2. Datsky R. M. Economic security of the state in the conditions of globalization competition / R. M Datski – Lviv: Center of Europe, 2006. – 160 p.
3. Economic security of Ukraine: monograph / [Fedorenko V. G., Grishchenko I. M., Novikova O. F., Olshanskaya O. V., Melnyk A. O., Voronkova T. E., Denisenko M. P., Fashchevsky M. I., Machina R. A., Gincharadze N. G., Gaiducky I. P., Boretka N. P., Malyutin O. K., Brus S. V., S. Valitsa, Fedorenko S. V., Grishchenko A. I., Yankovets T. M., Shatskaya Z. Ya., Fokina-Mezentseva K. V., Sidorchuk O. G., Kuznetsova A. I., Pinchuk Yu. B., Pyaskovskaya M. S.]; ed. V. G. Fedorenko, I. M. Grishchenko, T. E. Voronkova -K.: DKS Center LLC, 2017. – 462c.
4. Kozachenko G. V. Economic security of the enterprise: the essence and mechanism of support: [monograph] / G. V. Kozachenko, V. P. Ponomarev, O. M. Lyashenko – K.: Libra, 2003. – 280 p.
5. Muntian V.I. Economic security of Ukraine / V.I. Muntian – K.: KVSH, 1998. – 462 p.
6. Fundamentals of economic security: [textbook] / O. M. Bandurka, V. E. The spirits, K. Ya. Petrova, I. M. Chernyakov – Kharkiv: NUVS, 2003. – 236 p.
7. Pasternak-Taranushenko G. Economic and National Security of the State / G. Pasternak-Taranushenko // Economy of Ukraine. – 1994. – No. 2. – P. 51-56.
8. Scarlett S. M. The evolution of the category «security» in the scientific and economic environment / S. M. Scarlett // Formation of market relations. – 2007. – № 6. – P. 7–12.
9. The Law of Ukraine «On the Fundamentals of National Security of Ukraine» / Bulletin of the Verkhovna Rada. – 2003. – No. 39. – Art. 351
10. The Concept (Fundamentals of State Policy) of National Security of Ukraine // National Security of Ukraine. Information from the Verkhovna Rada of Ukraine, 1997, No. 10, art. 85.

РЕФЕРАТ

Левковець Н.П. Дефініції понять «безпека» та «економічна безпека держави» / Н.П. Левковець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В роботі проаналізовано зміст таких категорій, як «безпека» та «економічна безпека держави», розглянуті існуючі підходи до їх визначення. Представлена сутність економічної безпеки держави як стану економіки, для забезпечення якого створюються стійкі і науково обґрунтовані методи нейтралізації негативного впливу внутрішніх і зовнішніх загроз.

Метою статті є дослідження дефініції понять «безпека» та «економічна безпека» і уточнення його змісту.

Об'єктом дослідження є поняття «безпека» та «економічна безпека»

Методи дослідження – порівняльний та експертний аналіз, методи історичного, логічного та системного аналізу.

Проведений аналіз літературних джерел про трактування економічної безпеки дає змогу зробити висновок, що серед учених-економістів немає єдиної думки щодо визначення її сутності та складових елементів. Подальший розвиток ринкових відносин неможливий без вивчення теоретико-методичних аспектів цієї проблеми і створення ефективного механізму забезпечення економічної безпеки, тому актуальною є проблема розуміння сутності економічної безпеки та чіткого визначення її складових елементів, а також своєчасного виявлення впливу негативних загроз-факторів із метою створення власної системи економічної безпеки, що надасть можливість уникнути руйнівних наслідків становлення національної економіки та забезпечити її конкурентоспроможність.

Загалом погоджуючись з думкою вчених, слід наголосити, що більшість авторів при визначенні економічної безпеки держави виокремлюють лише інтереси людини, суспільства та держави загалом, при цьому інтересам суб'єктів господарювання – підприємствам, які є основною ланкою економіки держави, не приділяється достатньої уваги. Узагальнюючи думку вчених-

економістів, можна зазначити, що національна економічна безпека – це стан захищеності інтересів та зв'язків особи, підприємства та держав від внутрішніх та зовнішніх загроз.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: БЕЗПЕКА, ДЕФІНІЦІЇ, ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА, АНАЛІЗ, КОНЦЕПЦІЯ, ПОНЯТТЯ, СКЛАДОВІ, РІВНІ.

ABSTRACT

Levkovets N.P. Definitions of the concepts of «security» and «economic security of the state». Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The content of such categories as «security» and «economic security of the state» is analyzed in the paper, the existing approaches to their definition are considered. The essence of the economic security of the state as a state of the economy, for which stable and scientifically grounded methods of neutralizing the negative impact of internal and external threats are presented.

The purpose of the article is to investigate the definition of «security» and «economic security» and to clarify its content.

The object of the study is the concept of «security» and «economic security».

Research methods – comparative and expert analysis, methods of historical, logical and systematic analysis.

The analysis of the literature on the interpretation of economic security makes it possible to conclude that there is no consensus among economist scholars on the definition of its essence and constituent elements. Further development of market relations is impossible without studying the theoretical and methodological aspects of this problem and creating an effective mechanism for ensuring economic security, so the problem is to understand the essence of economic security and to clearly identify its constituent elements, as well as timely detection of the impact of negative threats-factors in order to create their own system economic security, which will help to avoid the devastating effects of the national economy and to ensure its competitiveness.

In general agreement with the opinion of scientists, it should be emphasized that most authors, in defining the economic security of the state, only distinguish the interests of the individual, society and the state as a whole, while the interests of economic entities – enterprises that are the main link of the state's economy, are not given sufficient attention. Summarizing the opinion of economists, it can be noted that national economic security is a state of protection of interests and ties between individuals, enterprises and states against internal and external threats.

KEYWORDS: SECURITY, DEFINITIONS, ECONOMIC SECURITY, ANALYSIS, CONCEPT, CONCEPTS, COMPOSITIONS, LEVELS.

РЕФЕРАТ

Левковец Н.П. Определения понятий «безопасность» и «экономическая безопасность государства» / Н.П. Левковец // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В работе проанализировано содержание таких категорий, как «безопасность» и «экономическая безопасность государства», рассмотрены существующие подходы к их определению. Представлена сущность экономической безопасности государства как состояния экономики, для обеспечения которого создаются устойчивые и научно обоснованные методы нейтрализации негативного влияния внутренних и внешних угроз.

Целью статьи является исследование дефиниции понятий «безопасность» и «экономическая безопасность» и уточнения его содержания.

Объектом исследования является понятие «безопасность» и «экономическая безопасность».

Методы исследования – сравнительный и экспертный анализ, методы исторического, логического и системного анализа.

Проведенный анализ литературных источников о трактовке экономической безопасности позволяет сделать вывод, что среди ученых-экономистов нет единого мнения относительно определения ее сущности и составляющих элементов. Дальнейшее развитие рыночных отношений невозможен без изучения теоретико-методических аспектов этой проблемы и создание эффективного механизма обеспечения экономической безопасности, поэтому актуальной является проблема понимания сущности экономической безопасности и четкого определения ее составных элементов, а

также своевременного выявления влияния негативных угроз-факторов с целью создания собственной системы экономической безопасности, что позволит избежать разрушительных последствий становления национальной экономики и обеспечить ее конкурентоспособность.

В общем соглашаясь с мнением ученых, следует отметить, что большинство авторов при определении экономической безопасности государства выделяют только интересы человека, общества и государства в целом, при этом интересам субъектов хозяйствования – предприятиям, которые являются основным звеном экономики государства, не уделяется достаточного внимания. Обобщая мнение ученых-экономистов, можно отметить, что национальная экономическая безопасность – это состояние защищенности интересов и связей лица, предприятия и государств от внутренних и внешних угроз.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: БЕЗОПАСНОСТЬ, ДЕФИНИЦИИ, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ, АНАЛИЗ, КОНЦЕПЦИЯ, ПОНЯТИЕ, СОСТАВ, УРОВЕНЬ.

АВТОР:

Левковець Наталія Петрівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри фінанси, облік і аудит, e-mail: nlp08@ukr.net, тел. +380442809937, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, 424 каб., orcid.org/0000-0001-5382-5418.

AUTHOR:

Levkovets Natalia Petrovna, National Transport University, Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: nlp08@ukr.net, tel. +380442809937, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelyanovich-Pavlenko str., 1, of 424, orcid.org/0000-0001-5382-5418.

АВТОР:

Левковец Наталья Петровна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры финансы, учет и аудит, e-mail: nlp08@ukr.net, тел. +380442809937, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, 424 каб., orcid.org/0000-0001-5382-5418.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Бакаєв О. В., заступник директора регіональної філії «Південно-Західної залізниці» ПАТ «Українська залізниця», Київ, Україна.

REVIEWER:

Baziluk A. V., Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Head of the Department of Finance, Accounting and Auditing, Kyiv, Ukraine.

Bakaev O. V., Deputy Director of the South-Western Railway Regional Branch of the Ukrainian Railways PJSC, Kyiv, Ukraine.

УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ СТІЙКІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА

Масалітіна В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, vikusikzausik@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9088-3403

Горобінська І.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Микитко В.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, vlad_mykitko@ukr.net, orcid.org/0000-0002-2148-8848

MANAGEMENT OF FINANCIAL SUSTAINABILITY OF THE ENTERPRISE

Masalitina V.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, vikusikzausik@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9088-3403

Gorobinska I.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Mykitko V.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, vlad_mykitko@ukr.net, orcid.org/0000-0002-2148-8848

УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЯ

Масалитина В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, vikusikzausik@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9088-3403

Горобинская И.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Мыkitko В.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, vlad_mykitko@ukr.net, orcid.org/0000-0002-2148-8848

Постановка проблеми. В сучасних умовах господарювання, а особливо в час соціально-політичної нестабільності та фінансової кризи, перед підприємствами стоїть непросте завдання забезпечення їх сталого та ефективного функціонування. Проте негативно впливають на діяльність підприємств не лише фактори зовнішнього середовища, але й відсутність ефективного механізму управління фінансовою безпекою та забезпечення відповідного рівня фінансової стійкості підприємств, які б могли протистояти постійним змінам в умовах господарювання. Визначення основних складових механізму управління фінансовою стійкістю підприємства належить до найбільш важливих та актуальних сьогодні проблем, оскільки недостатність фінансової стійкості може привести до втрати платоспроможності підприємства, руйнування стратегічного потенціалу та загрози його фінансовій безпеці. Аналіз фінансової стійкості підприємства дає змогу оцінити можливість адаптації підприємства до умов зовнішнього середовища та визначити ступінь його незалежності від зовнішніх джерел фінансування. Тому важливим питанням є визначення основних складових елементів механізму управління фінансовою стійкістю.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Основні аспекти визначення та аналізу фінансової стійкості досліджувались зарубіжними науковцями, серед яких Г.А. Александров, Е. Альтман, С.Г. Беляєва, А.А. Богданов, Е.Дж. Долан, Дж. К. Ван Хорн, І. Бланк, В.В. Іванов, Д.К. Стоун, К.Д. Уолш, А. Шапіро та ін. Широкий спектр питань щодо управління фінансовою стійкістю підприємства та розробки підходів до оцінки фінансової безпеки розкрито в працях вітчизняних науковців, серед яких О.І. Барановський, В.О. Василенко, О.Д. Заруба, Г. В. Козаченко, М.К. Колісник А.М. Поддєрьогін, Г.В. Савицька, Н. І. Строченко, О. С. Стоянова, О.О. Терещенко, Д. В. Шиян, О.В. Ярїй та інші.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Залишаються актуальними питання своєчасного виявлення позитивних і негативних чинників, які впливають на фінансову стійкість підприємства, визначення критеріїв і показників її оцінки, а також формування ефективної системи управління нею.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає у визначенні напрямів вдосконалення системи управління та заходів підвищення рівня фінансової стійкості підприємства через вивчення теоретичних та практичних аспектів досліджуваної проблематики.

Виклад основного матеріалу. У сучасній економічній літературі значна увага приділяється аналізу та управлінню фінансовою стійкістю, проте єдиного методологічного підходу до трактування сутності поняття «фінансова стійкість» не існує.

Так, у багатьох наукових працях це поняття розглядається у вузькому значенні як один з показників фінансового стану, який характеризує:

- стан активів (пасивів) підприємства, що гарантує постійну платоспроможність;
- стан, коли обсяг майна (активів) достатній для погашення зобов'язань, тобто підприємство є платоспроможним;
- стан і структуру активів організації, їх забезпеченість джерелами.

Ю.С. Цал-Цалко зміст поняття «фінансова стійкість» трактує як рівень забезпеченості потреб господарської діяльності фінансовими ресурсами щодо їх наявності, розміщення і використання. На його думку, запорукою виживання підприємства є ефективне використання фінансових ресурсів, під якими розуміють відношення результату до витрат на його одержання, а збільшення цього відношення свідчить про підвищення ефективності господарської діяльності [2, с. 327-345].

Схожу думку має О.Я. Базилінська, яка визначає фінансову стійкість підприємства як залежність підприємства від ефективного управління фінансовими ресурсами, що характеризується оптимальною структурою активів, оптимальним співвідношенням власних і позикових коштів, активів та джерел їх фінансування [1, с. 107-117].

Фінансова діяльність підприємства повинна спрямовуватися на забезпечення систематичного надходження й ефективного використання фінансових ресурсів, дотримання розрахункової і кредитної дисципліни, досягнення раціонального співвідношення власних і залучених коштів, фінансової стійкості з метою ефективного функціонування.

Важливою передумовою забезпечення фінансової безпеки підприємства є якісний фінансовий менеджмент, який являє собою систему, що складається з комплексу дій, методів, принципів розробки та реалізації управлінських рішень. Ефективне фінансове управління дозволяє формувати ресурсний, виробничий, технологічний, фінансовий, інноваційний, кадровий потенціал та забезпечувати необхідний рівень кредитоспроможності підприємства і стабільний економічний розвиток в стратегічній перспективі.

Отже, в сучасних умовах важливе значення повинно приділятися забезпеченню фінансової стійкості, що можливо за умов упровадження стратегічних підходів до управління підприємством.

Актуальним напрямком сталого функціонування суб'єктів господарювання є розробка ефективного механізму управління фінансовою стійкістю. Для визначення поняття механізму управління фінансовою стійкістю підприємства, необхідно дослідити та дати чітке трактування таким поняттям, як «механізм управління підприємством» та «фінансова стійкість підприємства».

Одним з важливих компонентів фінансової стійкості є наявність необхідної кількості фінансових ресурсів, які можна сформулювати лише за умови ефективної роботи й отримання прибутку. Саме прибуток підприємство використовує для погашення своїх зобов'язань перед банками та іншими фінансово-кредитними установами, а також зобов'язань перед акціонерами й інвесторами. Крім цього, прибуток є одним з основних джерел фінансування розширення діяльності, реконструкції та модернізації обладнання чи його повної заміни. В свою чергу для досягнення й підтримання фінансової стійкості важливим є не тільки обсяг прибутку, але і його рівень відносно вкладеного капіталу або витрат, тобто рентабельність діяльності підприємства. Структура джерел фінансування та активів впливає на величину прибутку, характеризує ризик неплатоспроможності.

Визначення стандартизованої межі фінансової стійкості є складним процесом. Загальна стійкість підприємства може бути забезпечена лише за умови стабільної реалізації (своєчасної оплати за поставлену продукцію, виконані роботи, надані послуги) і одержання виручки від реалізації продукції, достатньої за обсягами, щоб виконувати свої зобов'язання перед бюджетом, розрахуватися з постачальниками, працівниками, кредиторами тощо.

Загальна стійкість підприємства насамперед передбачає такий рух його грошових потоків, при якому забезпечується постійне перевищення доходів над витратами. Саме ця рівновага є змістом фінансової стійкості, яка є головною складовою загальної стійкості. Фінансова стійкість відображає такий стан фінансових ресурсів і такий ступінь їхнього використання, при якому у підприємства є можливість вільно маневрувати грошовими коштами, забезпечувати неперервний процес виробництва та реалізації продукції, а також покривати витрати на його розширення та оновлення.

Економічною практикою доведено, що мати лише передову виробничу технологію, дешеву робочу силу або успішно діючу службу з реалізації продукції на сучасному етапі для підприємства вже недостатньо. Зовнішнє середовище організації часто змінюється. Сьогодні для функціонування на

ринку та збереження конкурентоспроможності підприємства повинні постійно планувати свою господарську діяльність. При цьому кожна зміна несе не тільки загрози, але й нові додаткові можливості для досягнення майбутньої економічної вигоди. Підприємство повинно своєчасно виявляти зовнішні та внутрішні фактори нестійкості фінансового стану, здійснювати оперативні й стратегічні зміни для збереження фінансової стійкості.

Необхідно вивчати способи управління фінансами підприємств та використовувати нові підходи, які дозволять повною мірою реалізувати переваги планування фінансової стійкості.

Фінансова стійкість підприємства є якісною характеристикою його фінансового стану і характеризується як здатність підприємства ефективно функціонувати і розвиватися, відзначається достатнім рівнем забезпеченості фінансовими ресурсами та високою ефективністю управління ними, що, в свою чергу, забезпечує його платоспроможність, прибутковість та рентабельність. Ефективне управління фінансовою стійкістю дає змогу підприємству адаптуватися до умов зовнішнього середовища та контролювати ступінь його незалежності від зовнішніх джерел фінансування. Для цього необхідна побудова механізму забезпечення фінансової стійкості підприємства з метою організації ефективної системи взаємодії всіх елементів, які беруть участь у процесі управління фінансовою стійкістю підприємства.

Механізм забезпечення фінансової стійкості слід визначати як систему форм, важелів, прийомів, методів, норм і нормативів, а також нормативно-правового, програмно-технічного, інформаційного та кадрового забезпечення, за допомогою яких на підприємстві досягається такий стан фінансових ресурсів, їх формування, розподілу і використання, який дозволяє підприємству розвиватися на основі зростання прибутку та капіталу при збереженні його платоспроможності та кредитоспроможності в умовах допустимого рівня ризику [6, с.26-31].

Механізм управління фінансовою стійкістю підприємства є частиною загальної системи управління підприємством, що забезпечує вплив на чинники, від яких залежить загальний результат діяльності суб'єкта господарювання.

Процес формування механізму управління фінансовою стійкістю підприємства можна представити у вигляді послідовності пов'язаних між собою етапів, спільною ознакою для кожного з яких є застосування конкретних інструментів реалізації:

1. Визначення цілей, суб'єктів та об'єктів управління: об'єкти – діяльність підприємства або його окремого підрозділу, певний виробничий процес, фінансова діяльність, прибуток, фінансові результати; суб'єкти – керівники вищої ланки, фінансові менеджери, фінансові служби і відділи, аналітики з фінансової безпеки; мета – забезпечення оптимального рівня фінансової стійкості.
2. Виявлення елементів об'єкта управління – оцінювання поточного стану та рівня фінансової стійкості; визначення та оцінювання чинників, що впливають на елементи управління.
3. Визначення методів впливу на чинники управління – застосування інструментарію управління фінансовою стійкістю: засоби, методи, важелі, способи здійснення.
4. Розроблення стратегії забезпечення фінансової стійкості підприємства, узгодження цілі розробленої стратегії із загальною стратегією підприємства.
5. Реалізація стратегії.
6. Моніторинг – аналіз фінансової стійкості підприємства; контроль за виконанням завдань та досягнення оптимального рівня фінансової стійкості підприємства; коригування процесу реалізації стратегії [5, с.2].

Механізм управління фінансовою стійкістю підприємства являє собою невід'ємну частину механізму фінансування суб'єктів господарювання. В межах механізму управління фінансовою стійкістю підприємства складаються окремі фінансові відносини з приводу залучення, використання і розподілу фінансових активів, розрахунків з державою, співробітниками, організаціями та іншими контрагентами. Цей механізм допомагає мобілізувати і розподіляти фінансові активи, які необхідні для здійснення підприємницької діяльності за основними напрямками, та забезпечувати стабільність за умови впливу зовнішніх факторів, у тому числі податкової системи та кредитно-банківської сфери.

До складових елементів механізму управління фінансовою стійкістю відносяться умови та джерела залучення фінансових активів, методи їх формування, які використовуються при визначенні доходів і витрат підприємства. Механізм управління фінансовою стійкістю промислового підприємства можна визначити як систему регулювання процесів залучення, використання і розподілу зовнішніх та внутрішніх фінансових активів підприємства відповідно до його стратегічних цілей в рамках певних фінансових методів, принципів, фінансових важелів і нормативно-правового середовища, враховуючи оперативну, тактичну та стратегічну оцінку фінансової стійкості підприємства (рис.1) [4, с.815-816].

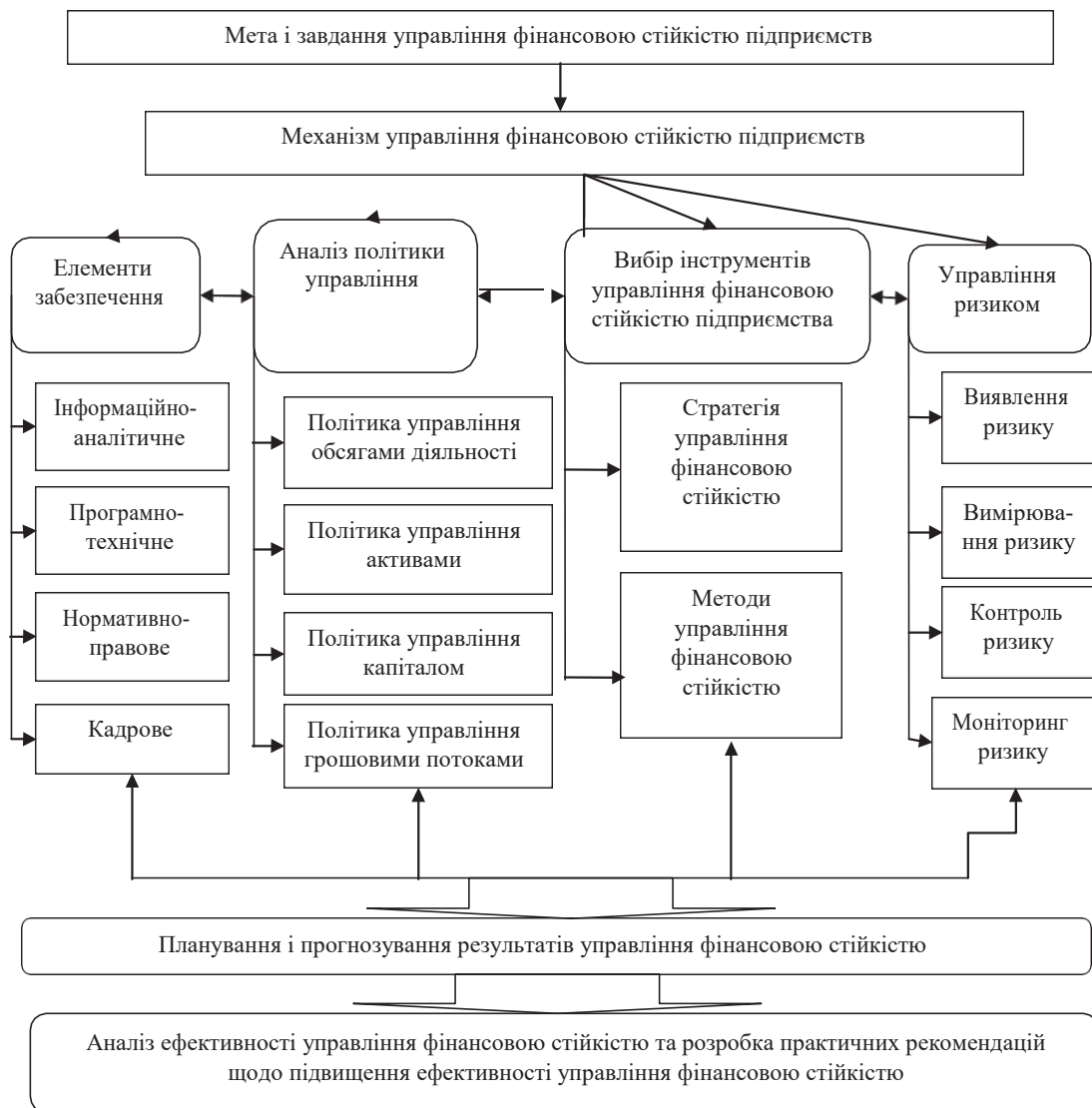


Рисунок 1 – Основні складові механізму управління фінансовою стійкістю підприємства [4,с.815-816]
 Figure 1 – The main components of the mechanism for managing the financial stability of the enterprise [4,с.815-816]

На сьогоднішній день на підприємствах однією з головних проблем є відсутність цілісної стратегії, спрямованої на забезпечення стійкості фінансової і господарської діяльності підприємства та стійкого розвитку у перспективі.

Процес реалізації визначеної головної мети механізму забезпечення фінансової стійкості підприємств повинен бути спрямований на вирішення основних цілей та задач (табл. 1).

Найбільш важливою проблемою ефективного управління фінансовою стійкістю, на нашу думку, є оптимальне розміщення капіталу підприємства. Від того, які асигнування вкладені в основні та обігові кошти, скільки їх перебуває у сфері виробництва і в сфері обігу, в матеріальній та грошовій формі, значною мірою залежать результати виробничо-фінансової діяльності й, відповідним чином, вся фінансова стійкість підприємства.

Основою фінансової стійкості є зважена, раціональна організація й ефективне використання оборотних активів. Політика фінансування оборотних коштів підприємства являє собою складову загальної політики управління його оборотними активами, яка полягає в оптимізації обсягу та складу фінансових джерел їх формування з позицій забезпечення ефективного використання власного капіталу та достатнього рівня фінансової стійкості підприємства.

Можна виділити три основні моделі управління оборотними коштами.

Агресивний підхід до фінансування оборотних активів передбачає, що за рахунок власного і довгострокового позикового капіталу фінансуються необоротні активи підприємства, невелика частка постійної їх частини (не більше половини), в той час як за рахунок короткострокового позикового

капіталу – переважна частина постійної і вся змінна частина оборотних активів. Така модель створює проблеми у забезпеченні поточної платоспроможності і фінансової стійкості. Разом з тим, вона дозволяє проводити операційну діяльність з мінімальною потребою у власному капіталі, а отже, забезпечувати найбільш високий рівень рентабельності [3, с.592]. За такого підходу питома частка поточних активів у складі всіх активів висока, а період оборотності оборотних коштів є досить тривалим. Агресивній моделі управління поточними активами відповідає агресивна модель управління поточними пасивами, за якої у загальній сумі пасивів переважають короткострокові кредити. При цьому у підприємства підвищується рівень ефекту фінансового важеля. Витрати на виплату відсотків по кредитах зростають, тим самим знижуючи рентабельність і створюючи ризик втрати ліквідності.

Таблиця 1 – Цілі та завдання управління фінансовою стійкістю підприємства [7, с.199-202]
Table 1 – Goals and objectives of managing the financial stability of the enterprise [7, с.199-202]

Тип цілі за пріоритетністю		Показники оцінки міри виконання цілі
основна	допоміжна	
Збалансованість активів та пасивів	Достатність власного капіталу	Наявність та обсяг власного оборотного капіталу, величина власних та прирівняних до них оборотних активів, рівень забезпеченості власними оборотними активами господарської діяльності
	Гнучка структура капіталу	Рівень маневреності власних оборотних активів, рівень поточної забезпеченості господарської діяльності оборотними активами
	Організація руху капіталу	Швидкість обороту поточних зобов'язань, в т.ч. кредиторської заборгованості з оплати праці та перед бюджетом, тривалість руху обороту сукупного капіталу
	Забезпеченість власного капіталу для фінансування оборотних активів	Рівень поточної забезпеченості господарської діяльності оборотними активами, рівень забезпеченості власними оборотними активами, коефіцієнти завантаження оборотних коштів, обсяг надлишку (нестачі) робочого, функціонуючого капіталу та загальних джерел формування запасів
Збалансованість доходів і витрат	Достатній рівень рентабельності	Рентабельність сукупного капіталу, чиста рентабельність власного капіталу, визначення факторів впливу на рентабельність власного капіталу за моделлю фірми DuPont
	Зміна структури витратомісткості господарського процесу	Витратомісткість продукції, матеріало- та трудомісткість продукції, частка напівфабрикатів та імпоротної складової в вартості готової продукції
	Збільшення обсягу товарообороту	Обсяг валової, готової, товарної та реалізованої продукції, тривалість операційного та фінансового циклів.
Збалансованість грошових потоків	Забезпечення платоспроможності та самофінансування	Поточна платоспроможність, коефіцієнт втрати (відновлення) платоспроможності, коефіцієнти поточної, швидкої та миттєвої ліквідності
	Зниження дебіторської заборгованості	Оптимальний розмір дебіторської заборгованості, середній період інкасації дебіторської заборгованості та «вік» простроченої заборгованості
	Забезпечення кредитоспроможності	Коефіцієнти обслуговування фінансового боргу, показник достатності грошового потоку, коефіцієнти стійкого та внутрішнього економічного зростання

Консервативний підхід до фінансування оборотних активів передбачає, що за рахунок власного капіталу і довгострокових зобов'язань повинні фінансуватися необоротні активи, постійна частина оборотних активів і близько половини змінної їх частини. Інша половина змінної частини оборотних активів повинна фінансуватися за рахунок короткострокового позикового капіталу. За такого підходу забезпечується високий рівень фінансової стійкості підприємства (за рахунок мінімального обсягу використання короткострокових позикових коштів), однак збільшуються витрати власного капіталу на їх фінансування, що призводить до зниження рівня рентабельності.

Помірний (або компромісний) підхід до фінансування оборотних активів передбачає, що за рахунок власного і довгострокового позикового капіталу мають фінансуватися необоротні активи, постійна частина оборотних активів, в той час як за рахунок короткострокового позикового капіталу – весь обсяг змінної їх частини. Такий тип політики фінансування поточних активів підтримує прийнятний рівень фінансової стійкості підприємства і рентабельність використання власного капіталу, наближену до середньоринкової норми прибутку на капітал.

Таким чином, суть політики управління оборотним капіталом полягає у визначенні достатнього рівня й раціональної структури поточних активів та у визначенні структури і величини джерел їхнього фінансування [8, с.23-27].

Загалом, можна сказати, що метою управління фінансовою стійкістю підприємства є підтримка його фінансової рівноваги, уникнення ризиків для інвесторів і кредиторів та оцінка його заборгованості.

Висновки. Фінансова стійкість є найважливішою та найвагомішою характеристикою фінансово-економічної діяльності підприємства в умовах ринкової економіки. В основі політики управління фінансовою стійкістю лежить необхідність постійного збалансування відношення активів і пасивів, доходів і витрат, позитивних і негативних грошових потоків. Забезпечення фінансової стійкості підприємства дозволить приймати ефективні управлінські рішення з вибору стратегії забезпечення фінансового розвитку і призведе до стабілізації економічного стану та підвищення ефективності діяльності підприємства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Базилінська, О. Я. Фінансовий аналіз теорія і практика / О. Я. Базилінська. – К., 2011. – С. 107-117.
2. Цал-Цалко, Ю. С. Фінансовий аналіз / Ю. С. ЦалЦалко. – К., 2008. – С. 327-345.
3. Фінансовий аналіз : [навч. посіб.] / М.Д. Білик [та ін.]. – К. : КНЕУ, 2005. – С. 592.
4. Тютюнник Ю.М. Фінансовий аналіз : [навч. посіб.] / Ю.М.Тютюнник. – К. : Знання, 2012. – С. 815-816.
5. Управління фінансовою стійкістю підприємства / О.М. Філонич, Я.О. Дряпак. – Полтавський національний технічний університет ім. Ю. Кондратюка.[Електронний ресурс]. – Режим доступу: ir.lib.vntu.edu.ua
6. Притуляк Н. М. Ознаки фінансової стійкості – теоретична основа моделювання факторних систем / Н. М. Притуляк // Економіка. Фінанси. Право. – 2013. – № 1. – С. 26-31.
7. Філонич О. М., Дряпак Я. О. Управління фінансовою стійкістю підприємства / О. М. Філонич, Я. О. Дряпак // Економіка і регіон. – 2014. – № 1(32). – С. 199-202.
8. Донченко Т.В. Теоретичні основи формування механізму управління фінансовою стійкістю підприємства / Т.В. Донченко // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – № 1. – С. 23–27.

REFERENCES

1. Bazilinska, O. Ya. Finansovyi analiz teoriia i praktyka / O. Ya. Bazilinska. – K., 2011. – S. 107-117.
2. Tsal-Tsalko, Yu. S. Finansovyi analiz / Yu. S. TsalTsalko. – K., 2008. – S. 327-345.
3. Finansovyi analiz : [navch. posib.] / M.D. Bilyk [ta in.]. – K. : KNEU, 2005. – S. 592.
4. Tiutiunnyk Yu.M. Finansovyi analiz : [navch. posib.] / Yu.M.Tiutiunnyk. – K. : Znannia, 2012. – S. 815-816.
5. Upravlinnia finansovoiu stiikistiu pidpriemstva / O.M. Filonych, Ya.O. Driapak. – Poltavskyi natsionalnyi tekhnichnyi universytet im. Yu. Kondratiuka.[Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: ir.lib.vntu.edu.ua
6. Prytuliak N. M. Oznaky finansovoi stiikosti – teoretychna osnova modeliuvannia faktornykh system / N. M. Prytuliak // Ekonomika. Finansy. Pravo. – 2013. – № 1. – S. 26-31.
7. Filonych O. M., Driapak Ya. O. Upravlinnia finansovoiu stiikistiu pidpriemstva / O. M. Filonych, Ya. O. Driapak // Ekonomika i rehion. – 2014. – № 1(32). – S. 199-202.
8. Donchenko T.V. Teoretychni osnovy formuvannia mekhanizmu upravlinnia finansovoiu stiikistiu pidpriemstva / T.V. Donchenko // Visnyk Khmelnytskoho natsionalnogo universytetu. – 2010. – № 1. – S. 23–27.

РЕФЕРАТ

Масалітіна В.В. Управління фінансовою стійкістю підприємства / В.В. Масалітіна, І.В. Горобінська, В.А. Микітко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

Стаття присвячена розробці механізму управління фінансовою стійкістю підприємства, визначенню його складових елементів та етапів його формування.

Актуальність обраної теми пояснюється тим, що фінансова стійкість є однією з головних умов життєдіяльності, розвитку й забезпечення високого рівня конкурентоспроможності підприємства, вона впливає на стабільність фінансового стану, можливість виконувати свої зобов'язання; недостатність фінансової стійкості може привести до втрати платоспроможності підприємства, руйнування стратегічного потенціалу та загрози його фінансовій безпеці.

Об'єкт дослідження – фінансова стійкість підприємства.

Мета дослідження – розробка напрямів вдосконалення системи управління та заходів підвищення рівня фінансової стійкості підприємства через вивчення теоретичних та практичних аспектів досліджуваної проблематики.

Методи дослідження – метод пізнання, метод системного аналізу, метод аналізу та синтезу, а також метод порівняння.

В ході дослідження розроблено механізм управління фінансовою стійкістю підприємства, визначено його основні складові елементи, проаналізовано етапи його впровадження, вивчено конкретні інструменти, які можуть використовуватися при його реалізації, наведено основні завдання управління фінансовою стійкістю та узагальнено показники оцінки міри їх виконання.

Процес реалізації механізму забезпечення фінансової стійкості підприємств повинен бути спрямований на вирішення основних цілей та задач: забезпечення збалансованості активів та пасивів передбачає достатність власного капіталу, гнучку структуру капіталу, організацію руху капіталу, забезпеченість власним капіталом для фінансування оборотних активів; забезпечення збалансованості доходів і витрат передбачає достатній рівень рентабельності, зміну структури витратомісткості господарського процесу, збільшення обсягу товарообороту; забезпечення збалансованості грошових потоків передбачає забезпечення платоспроможності, самофінансування та кредитоспроможності, зниження дебіторської заборгованості.

Висновки – в основі політики управління фінансовою стійкістю лежить необхідність постійного збалансування відношення активів і пасивів, доходів і витрат, позитивних і негативних грошових потоків. Вирішення питання забезпечення фінансової стійкості дозволить приймати ефективні управлінські рішення з вибору стратегії забезпечення фінансового розвитку і призведе до стабілізації економічного стану та підвищення ефективності діяльності підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ФІНАНСОВА СТІЙКІСТЬ, УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ СТІЙКІСТЮ, МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВОЮ СТІЙКІСТЮ.

ABSTRACT

Masalitina V.V., Gorobinska I.V., Mykitko V.A. Management of financial sustainability of the enterprise. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article is devoted to the development of a mechanism for managing the financial stability of an enterprise, to determine its constituent elements and stages of its formation.

The topicality of the chosen topic is explained by the fact that financial stability is one of the main conditions of vital activity, development and ensuring a high level of competitiveness of the enterprise, it affects the stability of the financial condition, the ability to fulfill their obligations; lack of financial sustainability can lead to loss of solvency of the enterprise, destruction of strategic potential and threat to its financial security.

The object of study is the financial sustainability of the enterprise.

The purpose of the study is to develop directions for improving the management system and measures to improve the level of financial stability of the enterprise through the study of theoretical and practical aspects of the problem.

Research methods are the method of cognition, the method of system analysis, the method of analysis and synthesis, as well as the method of comparison.

In the course of the research the mechanism of management of financial stability of the enterprise is developed, its main constituent elements are determined, the stages of its implementation are analyzed, specific tools that can be used in its implementation are studied, the main tasks of financial stability

management are summarized and the indicators of evaluation of the degree of their fulfillment are summarized.

The process of implementation of the mechanism of ensuring the financial stability of enterprises should be aimed at the solution of the main goals and objectives: ensuring the balance of assets and liabilities implies sufficient capital, flexible capital structure, organization of capital movements, provision of own capital to finance current assets; ensuring a balance of income and expenses implies a sufficient level of profitability, changing the structure of the expense of the economic process, increasing the volume of turnover; ensuring cash flow balances involves ensuring solvency, self-financing and creditworthiness, reducing receivables.

Conclusions – the need for constant balancing of assets and liabilities, income and expenses, positive and negative cash flows is at the heart of the financial stability management policy. Solving the issue of financial stability will allow you to make effective management decisions on the choice of strategy for financial development and will lead to the stabilization of the economic situation and increase the efficiency of the enterprise.

KEYWORDS: FINANCIAL SUSTAINABILITY, MANAGEMENT OF FINANCIAL SUSTAINABILITY, MECHANISM OF MANAGEMENT OF FINANCIAL SUSTAINABILITY.

РЕФЕРАТ

Масалитина В.В. Управление финансовой устойчивостью предприятия / В.В. Масалитина, И.В. Горобинская, В.А. Мыкитко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

Статья посвящена разработке механизма управления финансовой устойчивостью предприятия, определению его составляющих элементов и этапов его формирования.

Актуальность выбранной темы объясняется тем, что финансовая устойчивость является одним из главных условий жизнедеятельности, развития и обеспечения высокого уровня конкурентоспособности предприятия, она влияет на стабильность финансового состояния, возможность выполнять свои обязательства; недостаточность финансовой устойчивости может привести к потере платежеспособности предприятия, разрушению стратегического потенциала и угрозе его финансовой безопасности.

Объект исследования – финансовая устойчивость предприятия.

Цель исследования – разработка направлений совершенствования системы управления и мер повышения уровня финансовой устойчивости предприятия путем изучения теоретических и практических аспектов исследуемой проблематики.

Методы исследования – метод познания, метод системного анализа, метод анализа и синтеза, а также метод сравнения.

В ходе исследования разработан механизм управления финансовой устойчивостью предприятия, определены его основные составляющие элементы, проанализированы этапы его внедрения, изучены конкретные инструменты, которые могут использоваться при его реализации, приведены основные задачи управления финансовой устойчивостью и обобщены показатели оценки степени их выполнения.

Процесс реализации механизма обеспечения финансовой устойчивости предприятий должен быть направлен на решение основных целей и задач: обеспечение сбалансированности активов и пассивов предполагает достаточность собственного капитала, гибкую структуру капитала, организацию движения капитала, обеспеченность собственным капиталом для финансирования оборотных активов; обеспечение сбалансированности доходов и расходов предусматривает достаточный уровень рентабельности, изменение структуры затратоемкости хозяйственного процесса, увеличение объема товарооборота; обеспечение сбалансированности денежных потоков предусматривает обеспечение платежеспособности, самофинансирования и кредитоспособности, снижение дебиторской задолженности.

Выводы – в основе политики управления финансовой устойчивостью лежит необходимость постоянного сбалансирования соотношения активов и пассивов, доходов и расходов, положительных и отрицательных денежных потоков. Решение вопроса обеспечения финансовой устойчивости позволит принимать эффективные управленческие решения по выбору стратегии обеспечения финансового развития и приведет к стабилизации экономического положения и повышения эффективности деятельности предприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ, УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ, МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ.

АВТОРИ:

Масалітіна Вікторія Володимирівна, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: vikusikzausik@gmail.com, тел. +380969201398, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0002-9088-3403.

Горобінська Ірина Владиславівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, тел. +380677822674, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198.

Микітко Владислав Анатолійович, Національний транспортний університет, студент групи ФТ-І-1м факультету менеджменту, логістики та туризму, e-mail: vlad_mykitko@ukr.net, тел. +380973969371, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-2148-8848.

AUTHORS:

Masalitina Victoria V., National Transport University, Assistant Professor of the Department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: vikusikzausik@gmail.com, tel. +380969201398, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenka, 1, room 424, orcid.org/0000-0002-9088-3403.

Gorobinska Iryna V., National Transport University, Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, tel. +380677822674, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenka, 1, room 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198.

Mykitko Vladislav A., National Transport University, student of the FT-I-1m group of the Faculty of Management, Logistics and Tourism, e-mail: vlad_mykitko@ukr.net, tel. +380973969371, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenka, 1, orcid.org/0000-0002-2148-8848.

АВТОРЫ:

Масалитина Виктория Владимировна, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: vikusikzausik@gmail.com, тел. +380969201398, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, к. 424, orcid.org/0000-0002-9088-3403.

Горобинская Ирина Владиславовна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, тел. +380677822674, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, к. 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198.

Мыкитко Владислав Анатольевич, Национальный транспортный университет, студент группы ФТ-І-1м факультета менеджмента, логистики и туризма, e-mail: vlad_mykitko@ukr.net, тел. +380973969371, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0002-2148-8848

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, ЗАТ «УКРАКАДЕМІНВЕСТБУД», директор, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of Department of Finances, Account and Audit, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, CJSC «UKRAKADEMINVESTBUD», director, Kyiv, Ukraine.

ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ ДОСТАВКОЮ ШВИДКОПСУВНИХ ВАНТАЖІВ

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, melnichenko@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-9694-9824

Богомолова Н.І., доктор економічних наук, Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, Україна, bogomolovan@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5376-2437

ECONOMIC BASICS OF PERISHABLE CARGO DELIVERY MANAGEMENT

Melnychenko O.I., Candidate of Science in Engineering, National Transport University, Kyiv, Ukraine, melnichenko@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-9694-9824

Bohomolova N.I. Doctor of Sciences in Economic, State University of Infrastructure and Technology, Kyiv, Ukraine, bogomolovan@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5376-2437

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОСТАВКОЙ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ

Мельниченко А.И., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, melnichenko@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-9694-9824

Богомолова Н.И., доктор экономических наук, Государственный университет инфраструктуры и технологий, Киев, Украина, bogomolovan@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5376-2437

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Вчасне та якісне задоволення потреб клієнтури щодо доставки продукції є основою ефективного функціонування транспортних підприємств на ринку. Нагальне питання збереження виробничого потенціалу перевізників, адаптації їх діяльності до зміни умов ринкового середовища, пошуку раціональних умов організації взаємодії всіх учасників процесу доставки ґрунтується на розвитку системи управління ланцюгами постачань. Для швидкопсувної продукції, транспортування якої пов'язано з необхідністю забезпечення цілого комплексу організаційно-технологічних умов, управління ланцюгами постачань набуває особливого значення. Водночас, економічні засади управління ланцюгами постачань та оцінка ефективності управління доставкою відносяться до складних завдань прикладної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Дослідженням проблематики розвитку управління процесами доставки вантажів, в тому числі швидкопсувної продукції, займалися вчені та спеціалісти, зокрема, серед публікацій слід виділити результати, представлені в працях таких авторів, як Н.А. Бочарова, Т.А. Воркут, О.І. Платонов, Є.М. Сич, В.В. Чорний, Н.І. Чухрай та ін. [1-7]. Автори концентрують свою увагу на важливій ролі та загальноекономічному значенні логістичного супроводження процесу доставки вантажів як важливої передумови підвищення ефективності транспортно-економічних процесів, методичних засадах вдосконалення процесів управління постачанням, проблемах державного регулювання перевезень, ефективності окремих напрямів розвитку економічної взаємодії учасників доставки, тощо. Між тим, наявна недостатність врахування особливостей фінансово-економічних аспектів управління ланцюгами постачань в частині доходів, витрат, прибутку, особливостей фінансування, інвестиційного розвитку даної сфери. Такі особливості сформують теоретичний базис для поліпшення системи управління доставкою та її ефективністю.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Аналіз теорії та практики функціонування підприємств транспортного сектору свідчить про значну увагу до проблем логістичного забезпечення доставки вантажів, розробки механізму ефективної взаємодії різних учасників. Водночас, економічні засади, на відміну від організаційно-технологічних аспектів управління взаємодією учасників, є недостатньо дослідженими. Врахування особливостей управління постачанням швидкопсувної продукції в межах цілісного організаційно-економічного механізму зумовило постановку мети даного дослідження.

Формулювання мети статті. Метою статті є дослідження економічних засад управління процесами доставки швидкопсувної продукції транспортними підприємствами.

Висвітлення основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням одержаних наукових результатів. Перевезення швидкопсувної продукції вимагають підвищеної уваги, – до збереження якості вантажу, що досягається ретельною підготовкою його до транспортування, чітким виконанням чисельних вимог до навантаження, розміщення, пакування, термінів доставки, тощо. Все це ставить підвищені вимоги до процесу організації перевезень, зокрема в частині узгодженості та координації дій учасників, вимагає дотримання стандартів, якісного планування як процесу, так і результату доставки. Така узгодженість може бути досягнута шляхом логістичного забезпечення процесу транспортування, зокрема, управлінням ланцюгами постачань, і базується на єдиній системі, що охоплює процес перевезення продукції та всі операції, що його супроводжують.

Якщо для більшості вантажів прискорена доставка та якісне логістичне забезпечення є вельмибажаною, але не вкрай необхідною умовою, то для швидкопсувної продукції є нагальна потреба в забезпеченні швидкої доставки точно в строк при повному наданні супровідних послуг щодо оптимальних температурно-вологісних та інших умов транспортування. Недотримання таких умов чи/та порушення термінів доставки може вплинути на псування вантажу, його знецінення, а отже, збитки учасників доставки. Таким чином, доставка швидкопсувної продукції все більше вимагає економічної взаємодії учасників, їх спільних дій на користь кінцевого результату.

В цілому, якщо під «доставкою» розуміють комплекс операцій, що виконується під час представлення швидкопсувної продукції для перевезення (включаючи підготовку вантажу) до отримання її споживачем при збереженні умов транспортування та зберігання, то «управління доставкою» представляє собою цілеспрямовану діяльність з її планування, організації, аналізу здійснення, регулювання, в тому числі ситуативного, що в цілому забезпечує її оптимальну реалізацію, задовольняє потреби учасників.

Управління доставкою спрямоване також на створення таких умов функціонування суб'єктів доставки, за яких відбудеться зростання обсягів доставки, супровідних послуг, продуктивності праці, ін. В свою чергу, поняття «ланцюга постачань» є більш об'ємним, і окрім безпосередньо доставки, охоплює постачальників ресурсів, виробництво, посередників, складські компанії, тощо. Водночас, управління доставкою та управління ланцюгами постачань мають спиратися на спільні організаційно-економічні підходи, що гарантуватиме єдність та цілеспрямованість розвитку виробничого потенціалу виробництва, транспортування та споживання продукції.

Управління доставкою та ланцюгами постачань швидкопсувної продукції слід здійснювати шляхом планування діяльності суб'єктів з врахуванням вимог системного і процесного підходів, а також комплексним вивченням факторів детермінованого та стохастичного характеру, що впливають на виробничо-економічні процеси й зв'язки між ними. Означені фактори розподіляються на чинники внутрішнього та зовнішнього впливу, що визначає можливість керування ними, або потребу адаптації до них. Зовнішні фактори охоплюють економічну політику країни, пріоритетність в розвитку галузей економіки, митне і частково тарифне регулювання, розвиток матеріально-технічного постачання, ін. Внутрішні (керовані) фактори формують внутрішній економічний механізм системи постачання та базуються на обґрунтованих управлінських рішеннях, організації виробництва та праці, мотиваційних важелях, обраних напрямках екстенсивного чи інтенсивного розвитку, тощо.

Якщо фактори впливають на всі процеси доставки швидкопсувної продукції, створюючи відповідні передумови та умови управління її ефективністю, то тенденції розвитку транспортно-логістичних підприємств з урахуванням специфіки перевезень швидкопсувної продукції, ґрунтуються на вимогах забезпечення режимності перевезень, постійної орієнтації на зростаючі потреби споживача, комплексність перевізного процесу у відповідності зі стандартами міжнародного співробітництва та партнерства. Такі вимоги можна систематизувати у вигляді організаційно-економічних принципів, які доцільно покласти в основу ефективної системи управління ланцюгами постачань швидкопсувної продукції, зокрема, головними з них є: системність, інноваційність, координація, збалансованість та ефективність.

Системність. У побудові та функціонуванні певних схем доставки швидкопсувних вантажів знаходиться принцип, який проявляється в інтеграції та чіткій взаємодії (взаємообумовленості, в окремих випадках, підпорядкованості) всіх елементів логістичного ланцюга. Управління ланцюгами постачань базується на достатній тісноті зв'язку між окремими елементами системи, відповідності елементів один одному, наявності спільної мети функціонування (більш повному та вчасному задоволенні потреб у перевезеннях швидкопсувної продукції), а також відповідності елементів такій меті як концептуально, так і ресурсно.

Системність задовольняється побудовою і підтримкою системи якості доставки, в якій важливою є як «якість входу» (якість всіх видів вхідних виробничих ресурсів, а також підготовка вантажу), так і якість процесу (використання сучасних технологій, надійність технічних підсистем, температурно-вологісних режимів, забезпечення термінів доставки, інших умов). Внаслідок такої системи якості доставки забезпечуватиметься відповідність очікувань клієнтів кінцевому результату, – вчасності доставки, збереженості характеристик вантажу, комплексності послуг, відповідності тарифів, наявності ефективного зворотнього зв'язку, тощо.

Інноваційність. Сучасні тенденції в сфері організації, економіки, техніки та технології управління ланцюгами постачань є невід'ємною складовою надання якісних послуг з доставки швидкопсувної продукції та забезпечення конкурентоспроможності на ринку. Інновації дозволяють максимально наблизити транспортування до міжнародних стандартів якості, автоматизувати складові транспортного процесу, мінімізувати втрати часу на всіх ланках ланцюга постачань. Інноваційність як процесів, так і ресурсів (рухомого складу, кваліфікованих спеціалістів, інформаційних систем) пов'язана з процесами пошуку та розміщення інвестицій, визначенням пріоритетності їх напрямів (в умовах обмеженості фінансових ресурсів), пошуку прийнятних джерел, а отже, має ґрунтуватися на дослідженнях інвестиційної привабливості об'єктів, фінансовому плануванні грошових потоків, дослідженні зміни вартості економічних об'єктів.

Координація – тільки чітка взаємоузгодженість всіх елементів системи доставки забезпечить мінімізацію втрат часу та сприятиме отриманню синергетичного ефекту взаємодії учасників. Крім того, координація реалізується на базі стандартизації послуг та робіт і має відбуватися як в техніко-технологічних, так і в організаційно-економічних підсистемах.

Наявність центру координації та інтеграційна політика на підприємствах дозволять вирішити питання погодженості умов, тарифів, спільної системи науково-технічної, технологічної інформації учасників доставки; водночас, координація базується на стандартизації процедур, уніфікації прийомів, методів, інших інструментів, наближенні технічних, екологічних, економіко-управлінських стандартів до міжнародної практики логістичного забезпечення.

Збалансованість. Врахування потреб і знаходження балансу економічних інтересів, обов'язків, прав і відповідальності учасників (певних ланок управління) може стати рушійною силою розвитку сукупного виробничо-економічного потенціалу. В першу чергу, йде мова про взаємодію учасників та збалансування економічних інтересів клієнтів, підприємств-перевізників та держави (їх представників). Такі інтереси збалансовуються шляхом нормативно-правового регулювання, обґрунтованої гнучкої тарифної політики на перевезення та логістичне супроводження. Водночас, побудова тарифів має не просто покривати затрати на послуги, а й містити інвестиційну складову, що опосередковано позитивно вплине на всіх учасників.

Ефективність. Підвищення ефективності суб'єктів ланцюгів постачань є базисом їх подальшого організаційно-економічного розвитку та взаємодії на тривалій стабільній основі. Ефективність забезпечується оптимальним використанням ресурсів і більш повною реалізацією сукупного виробничого потенціалу; останнє не можливе без адаптації системи до змін зовнішнього середовища, а, отже, вимагає формування резервів певних видів ресурсів для забезпечення коливань попиту. Зменшення витрат має відбуватися за рахунок оптимізації логістичного циклу доставки, використання системи контролінгу витрат, посилення зв'язку між складовими системи управління, забезпечення їх відповідності один одному.

Мінімізація загальносистемних втрат в ланцюгах постачань потребує врахування зміни транзакційних витрат, зокрема, витрат економічної взаємодії. Транзакційні витрати пов'язані також з неузгодженістю нормативно-законодавчих актів, неможливістю доставки в режимі «єдиного вікна», непередбаченими діями стейкхолдерів, неефективним (іноді надмірним) контролем, тривалим переговорним процесом, тощо. Мінімізація транзакційних витрат може бути досягнута шляхом організації мультимодальних перевезень за участі єдиного оператора доставки швидкопсувної продукції (відповідального за всі ланки ланцюга доставки).

Окреслені організаційно-економічні принципи на практиці впроваджуються за рахунок механізму управління доставкою – системи, що охоплює об'єкт і суб'єкт управління, спрямовує всі дії та процеси техніко-технологічного та організаційно-економічного характеру на досягнення поставленої мети.

Механізм управління доставкою швидкопсувної продукції представляє собою систему елементів (технічних, технологічних, організаційних, управлінських, фінансових) та їх взаємозв'язків, форм і методів реалізації впливу на фактори ефективності процесу транспортування та супровідних послуг. Результативність механізму досягається синергетичним впливом його

складових, дією важелів та інструментів організаційно-економічного регулювання. Узгодженість елементів механізму управління ланцюгами постачання сприяє збалансуванню економічних інтересів й зусиль суб'єктів доставки.

В цілому, узагальнюючи, слід зазначити, що більш високим стандартам організації процесу доставки швидкокопсувної продукції сприятиме гармонізація законодавства України та міжнародного правового поля у контексті впровадження стандартів якості. Подальша реалізація концепції «єдиного вікна», спрощення процедур контролю, проходження інформації при одночасному посиленні уваги до економічної безпеки всіх учасників доставки, дослідження ризиків втрат часу та інших видів ресурсів, формування спільного інформаційно-аналітичного простору, розвиток партнерства на вітчизняному та міжнародному рівні, – позитивно вплинуть на удосконалення управління постачаннями.

Потребують врахування такі засади підвищення ефективності процесу управління доставкою швидкокопсувної продукції як: розвиток співпраці та партнерства учасників доставки (партнерсько-конкурентні відносини); удосконалення спеціалізованої підготовки транспортними закладами освіти та післядипломної освіти фахівців з управління ланцюгами постачань; дослідження ринку та диверсифікація транспортних і супровідних послуг; спрощення процедур у відповідності з ефективною міжнародною практикою та стандартами якості; обґрунтований аутсорсинг окремих операцій; посилення страхового захисту, здебільшого, в частині страхування відповідальності.

Зазначене спирається на нагальну потребу перегляду політики держави в частині підтримки економічної взаємодії суб'єктів та забезпечення організаційно-правових основ функціонування та розвитку підприємств різних видів транспорту з метою їх більш повної інтеграції в процеси переміщення вантажів ланцюгами постачань, в тому числі це стосується встановлення чітких вимог і процедур щодо захисту інвестора, встановлення статусу та обов'язків оператора змішаних перевезень, надання можливості застосування більш гнучкого ціноутворення на транспорті послуги (зокрема в сфері залізничного транспорту), державної підтримки в питаннях фінансування інфраструктурних проектів, ін.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальшої роботи у даному напрямку. Дослідження особливостей управління доставкою швидкокопсувної продукції підтверджує необхідність регулювання такого процесу на засадах логістики, зокрема, концепції управління ланцюгами постачань. Забезпечення системності, інноваційності, посилення рівня координацію та збалансованості при орієнтації на загальну ефективність сприятиме зростанню обсягів та якості таких перевезень.

Формування ефективного механізму управління постачаннями швидкокопсувної продукції посилить цілеспрямованість дій різних учасників з метою збалансування їх економічних інтересів та оптимізації фінансово-економічних наслідків їх взаємодії. В цілому такий механізм сприятиме упорядкуванню діяльності учасників та підвищенню їх конкурентоспроможності на ринку транспортно-логістичних послуг, а отже, ефективності функціонування. При цьому, подальших наукових досліджень потребують умови реалізації такого механізму для підприємств різних видів транспорту з урахуванням їх технологічної та економічної взаємодії.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Афанасьєв, К.М. Модель оптимізації системи управління ланцюгами постачань / К.М. Афанасьєв // Інфраструктура ринку. 2017. -№ 6. С.- 250-253.
2. Бочарова Н. А. Удосконалення структури механізму формування ланцюга постачань / Н. А. Бочарова // Економіка транспортного комплексу. 6 2019. 6 Вип. 33. 6 С. 45-59.
3. Воркут, Т.А. Управління постачаннями швидкокопсувних продуктів в системах ланцюгів постачань / Т.А. Воркут, Т.Ю. Сопочко // Вісник НТУ. – Серія «Економічні науки». – Вип. 2 (41). – С. 32-39.
4. Окландер, М.А. Логістична система підприємства: Монографія / М.А. Окландер. – Одеса: Астропринт, 2004. – 312 с.
5. Сич, Є.М. Економіка розвитку залізничного холодопостачання / Є. Сич, Н. Богомоллова. – К.: Аспект-Поліграф, 2003. – 223 с.
6. Чорний, В.В. Принципи економічної безпеки підприємств у мультимодальних перевезеннях вантажів / В. В. Чорний, О. І. Платонов // Економічний часопис – XXI: Науковий журнал. – 2015. – №7–8 (1). – С. 50-53.
7. Чухрай, Н. І. Формування ланцюга поставок: питання теорії і практики: монографія / Н. І. Чухрай, О. Б. Гірна. – Львів: Інтелект-Захід, 2007. – 232 с.

REFERENCES

1. Afanasyev K. M. Model optymizatsiyi systemy upravlinnya lantsyuhamy postachan [The model of optimization of supply chain management system]. *Infrastruktura rynku – Market infrastructure*, 6, 2017, pp. 250–253.
2. Bocharova N. A. Udoskonalennia struktury mekhanizmu formuvannia lantsiuha postachan [Improving the structure of the supply chain formation mechanism.] *Ekonomika transportnoho kompleksu*, issue 33, 2019, pp. 45-59.
3. Vorkut T.A., Sopotsko O.Y. Upravlinnia postachanyamu schvudkopsyvnux productiv v sistemah lanzygiv postachan [Supply management of perishable products in systems of supply chains.] *Visnuk NTU – Visnuk NTU, Series «Economy science»*, issue 2 (41), 2018, pp. 32-39.
4. Oklander M.A. (2004) *Logistichna sistema pidpriemstva* [Logistics system of the enterprise], monograph, Odessa, Astroprint, 312 p. [in Ukrainian].
5. Chornyi V.V., Platonov O.I. Pryntsypy ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv u multymodalnykh perevezenniakh vantazhiv [Principles of economic security of enterprises in multimodal cargo transportation] *Ekonomichniy Chasopys – KhKhI Naukovyi Zhurnal*, issue №7–8 (1), 2015, pp. 50-53.
6. Sych Y.M. (2003) *Ekonomika Rozvytku Zaliznychnoho Kholodotransportu* [Economy of development of rail cold transport]. Kyiv, Aspekt Polihraf, 223 p. [in Ukrainian].
7. Chukhray N.I. Hirna O. B. (2007) *Formuvannja lancjuga postavok: pitannja teorii i praktiki* [Formation of supply chain: questions of theory and practice], monograph, Lviv, Intellect-West, 232 p. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Мельниченко О.І. Економічні засади управління доставкою швидкопсувних вантажів / О.І. Мельниченко, Н.І. Богомоллова, О.І. Мельниченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

У статті охарактеризовано основні проблеми управління поставками швидкопсувної продукції, окреслено економічні аспекти розвитку логістичних технологій. Запропоновано засади підвищення ефективності системи управління доставкою швидкопсувних вантажів.

Об'єкт дослідження – управління ланцюгами постачань швидкопсувної продукції.

Мета дослідження – систематизація економічних засад управління процесами доставки швидкопсувної продукції та розробка пропозицій з підвищення його ефективності.

Методи дослідження – системного узагальнення, порівнянь, класифікаційно-аналітичний.

Перевезення швидкопсувної продукції вимагають підвищеної уваги, – до збереження якості вантажу, що досягається ретельною підготовкою до транспортування, чіткого виконанням чисельних вимог до навантаження, розміщення, пакування, термінів доставки тощо. Все це ставить підвищені вимоги до процесу організації перевезень, зокрема в частині узгодженості та координації дій учасників, вимагає дотримання стандартів, якісного планування як процесу, так і результату доставки.

На основі аналізу основних тенденцій розвитку системи управління ланцюгами постачань швидкопсувної продукції обґрунтовано та охарактеризовано сутність та особливості прояву основних принципів процесу управління доставкою. Серед таких принципів виділяються: системність, інноваційність, координація, збалансованість та ефективність. Зазначені принципи реалізуються в техніко-технологічній та організаційно-економічній складових системи управління.

Розкрито сутність економічного механізму управління доставкою швидкопсувних вантажів. Результативність механізму досягається синергетичним впливом його складових, дією важелів та інструментів організаційно-економічного регулювання. Узгодженість елементів механізму управління ланцюгами постачання сприяє збалансуванню економічних інтересів й зусиль суб'єктів доставки.

Результати статті можуть бути використані транспортно-логістичними підприємствами при формуванні засад удосконалення постачань швидкопсувної та інших видів продукції.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТ; ПІДПРИЄМСТВО; ШВИДКОПСУВНІ ВАНТАЖІ; ЛОГІСТИКА; ПОСТАЧАННЯ; УПРАВЛІННЯ; ЕФЕКТИВНІСТЬ

ABSTRACT

Melnychenko O.I., Bohomolova N.I. Economic basics of perishable cargo delivery management. *Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection.* – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article explores the main problems of managing the perishable cargo delivery, identifies the economic aspects of the development of logistics technologies. The foundations of increasing the efficiency of the perishable products delivery control system are proposed.

Object of the study – supply chain management of perishable products.

Purpose of the study – the systematization of processes of economic management framework of perishable cargo delivery and the development of proposals to improve its efficiency.

Methods of the study – system generalization, method of comparisons, classification and analytical.

Transportation of perishable products requires increased attention to maintaining the quality of the cargo. This is achieved by thorough preparation for transportation, strict compliance with numerous requirements for load, placement, packaging, delivery time, etc. All this places high demands on the process of organizing transportation, in terms of coherence and coordination of participants' actions, requires compliance with standards, quality planning of both the process and the delivery result.

Based on the analysis of the main trends in the development of supply chain management system of perishable products, the essence and features of the basic principles manifestation of the delivery management process are substantiated and characterized. Among these principles stand out: consistency, innovation, coordination, balance and efficiency. These principles are implemented in the technical, technological and organizational and economic components of the management system.

The essence of the economic mechanism for managing the perishable goods delivery is revealed. The effectiveness of the mechanism is achieved by the synergistic effect of its components, the action of levers and instruments of organizational and economic regulation. The consistency of the elements of the supply chain management mechanism helps to balance the economic interests and efforts of delivery entities.

The results of the article can be used by transport and logistics enterprises to form the basis for improving the delivery of perishable and other types of products.

KEYWORDS: TRANSPORT; ENTERPRISES; PERISHABLE CARGO; LOGISTICS; DELIVERY; MANAGEMENT; EFFICIENCY.

РЕФЕРАТ

Melnychenko O.I. Экономические основы управления доставкой скоропортящихся грузов / O.I. Melnychenko, Н.И. Богомолова, А. И. Мельниченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье охарактеризованы основные проблемы управления поставками скоропортящейся продукции, определены экономические аспекты развития логистических технологий. Выделены направления повышения эффективности системы управления доставкой скоропортящихся грузов.

Объект исследования – управление цепями поставок скоропортящейся продукции.

Цель исследования – систематизация экономических основ управления процессами доставки скоропортящейся продукции и разработка предложений по повышению его эффективности.

Методы исследования – системное обобщение, сравнение, классификационно-аналитический метод.

Перевозки скоропортящейся продукции требуют повышенного внимания, – к сохранению качества груза, что достигается тщательной подготовкой к транспортировке, четкого выполнением многочисленных требований к погрузке, размещению, упаковке, срокам доставки и т. п. Все это предъявляет повышенные требования к процессу организации перевозок, особенно в плане согласованности и координации действий участников, требует соблюдения стандартов, качественного планирования, как процесса, так и результата доставки.

На основе анализа основных тенденций развития системы управления цепями поставок скоропортящейся продукции обосновано и раскрыта сущность и особенности проявления основных принципов процесса управления доставкой. Среди таких принципов выделяются: системность, инновационность, координация, сбалансированность и эффективность. Указанные принципы реализуются в технико-технологической и организационно-экономической составляющих системы управления.

Раскрыта сущность экономического механизма управления доставкой скоропортящихся грузов. Результативность механизма достигается синергетическим воздействием его составляющих, действием рычагов и инструментов организационно-экономического регулирования.

Согласованность элементов механизма управления цепочками поставок способствует сбалансированию экономических интересов и действий субъектов доставки.

Результаты статьи могут быть использованы транспортно-логистическими предприятиями при формировании основ совершенствования поставок скоропортящейся и других видов продукции.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТ, ПРЕДПРИЯТИЕ; СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗЫ; ЛОГИСТИКА; ПОСТАВКИ; УПРАВЛЕНИЕ; ЭФФЕКТИВНОСТЬ

АВТОРИ:

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національного транспортного університету, Вчений секретар, e-mail: melnichenko@ntu.edu.ua, тел. +38 (044) 280-01-49, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, Київ, 01010, Україна, orcid.org/0000-0001-9694-9824

Богомолова Н.І., доктор економічних наук, професор, Державний університет інфраструктури та технологій, завідувач кафедри фінансів і кредиту, e-mail: bogomolovan@ukr.net, Україна, 03049, м. Київ, вул. І. Огієнка, 19, к. 904а, orcid.org/0000-0001-5376-2437

AUTHOR:

Melnichenko O.I., Candidate of Science in Engineering, Professor, Scientific Secretary of National Transport University, e-mail: melnichenko@ntu.edu.ua, tel. + 38 (044) 280-01-49, M. Omelianovycha-Pavlenka Str., 1, Kyiv, 01010, Ukraine, orcid.org/0000-0001-9694-9824

Bohomolova N.I., Doctor of sciences in economic, Professor, State University of Infrastructure and Technology, Head of Department of Finance and Credit, e-mail: bogomolovan@ukr.net, Ukraine, 03049, Kyiv, I. Ohienka street. 19, of. 904a, orcid.org/0000-0001-5376-2437

АВТОРЫ:

Мельниченко А.И., кандидат технических наук, профессор, ученый секретарь Национального транспортного университета, e-mail: melnichenko@ntu.edu.ua, тел. +38 (044) 280-01-49, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, Киев, 01010, Украина, orcid.org/0000-0001-9694-9824

Богомолова Н.И., доктор экономических наук, профессор, Государственный университет инфраструктуры и технологий, заведующая кафедрой финансов и кредита, e-mail: bogomolovan@ukr.net, Украина, 03049, г. Киев, ул. И. Огиенка, 19, к. 904а, orcid.org/0000-0001-5376-2437.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Яновська В.П., доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Yanovska V.P., Dr., Professor, 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.

ВИБІР МЕТОДІВ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАРТІОННИХ ВАНТАЖІВ У ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГАХ

Свірін Д.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, dimasvirin@gmail.com,
orcid.org/0000-0001-5860-4446

CHOICE OF METHODS OF ORGANIZATION OF INTERNATIONAL CARRIAGE OF CONSIGNMENTS IN LOGISTICAL CHAINS

Svirin D.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, dimasvirin@gmail.com, orcid.org/0000-0001-5860-4446

ВЫБОР МЕТОДОВ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАРТИОННЫХ ГРУЗОВ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЯХ

Сви́рин Д.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, dimasvirin@gmail.com,
orcid.org/0000-0001-5860-4446

Постановка проблеми.

Конкурентоспроможність вітчизняних фірм на ринку міжнародних автомобільних перевезень, зменшують ряд чинників, серед яких можна виділити такі: нестабільна політична ситуація в країні; застарілий парк автотранспортних засобів; обмежена державна підтримка вітчизняних перевізників як всередині країни, так і поза її межами; повільне впровадження інформаційних систем супутникового відстеження руху вантажів; недосконала законодавча база щодо особливостей здійснення міжнародних автомобільних перевезень, а також низький рівень впровадження ефективних методів організації перевезень вантажів.

Актуальність проблеми обумовлена тим, що для підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень партійних вантажів (МАППВ) однією із важливих задач, яку вирішують перевізники і експедитори є вибір методів організації МАППВ у логістичних ланцюгах. При виборі цих методів доцільно враховувати ряд факторів: партійність міжнародних автомобільних перевезень вантажів, географічне розташування вантажовідправників (ВВ) і вантажоодержувачів (ВО), стан автомобільних шляхів сполучення тощо. На вибір методу організації МАППВ впливають критерії ефективності МАППВ (наприклад, час доставки вантажів, собівартість 1 км пробігу АТЗ, собівартість 1 ткм транспортної роботи тощо).

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питаннями удосконалення транспортного процесу доставки вантажів у міжнародному автомобільному сполученні займалися та займаються українські та закордонні вчені. Кожен з авторів пропонує свої наукові розробки щодо підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів.

Питанням, що пов'язані з організацією вантажних автомобільних перевезень, присвятили роботи вітчизняні та зарубіжні вчені та спеціалісти: Афанасьєв Л.Л., Цукерберг С.М., Воркут А.І., Ходош М.С., Вельможин А.В., Міротін Л.Б. та ін.

Питаннями вдосконалення організації дрібнопартійних перевезень займалися і займаються українські та зарубіжні вчені, такі як: С.Р. Лейдерман, А.І. Воркут, Б.Л. Геронімус, В.А. Гудков, А.В. Вельможин, Л.Б. Міротін, В.А. Житков, Є.В. Нагорний, М.А. Нефедов, В.М. Нефьодов, О.М. Шептура, М. Крістофідес, З. Ейлон, Т. Гаськель, К.В. Ким, Дж. Літл та інші.

Дослідженням питань оптимізації технологічних процесів при доставці вантажів присвячено роботи вчених: Ніколіна В.І., Сміхова А.О., Міротіна Л.Б., Лукінського В.С., Нечаєва Г.І., Нагорного Є.В., Бабушкіна Г.Ф., Котенко А.М., Губенко В.К., Скорік О.О., Самойленко А.С. та інших.

Міротін Л.Б. в [6] пропонує застосовувати теорію нечітких множин для визначення зони географічного тяжіння розподільчих складських центрів на деякому полігоні розподілу товарів.

Такий підхід є доцільним, особливо для вирішення задач, де більшість параметрів неможливо визначити кількісно.

Перевагою підходу, запропонованого авторами Нагорним Є.В. та Самойленко А.С. [18], є врахування ринкових відносин, однак при оптимізації не враховано вплив ризиків та можливі умови невизначеності.

В [7] автори Нагорний Є.В. та Самойленко А.С. пропонують підхід, перевагою якого є оцінка ризиків при виборі параметрів логістичного ланцюга доставки тарно-штучних вантажів у міжнародному сполученні та врахування ринкових взаємовідносин суб'єктів.

В роботі [8] визначено якісний і кількісний взаємозв'язок між параметрами технологічного процесу перевезень та імовірністю вибору виду сполучення при виконанні зовнішньоекономічної діяльності, крім того розроблено прогнознi моделі вантажопотоків у міжнародному сполученні. Згідно з [8], загальні витрати замовника, обумовлені необхідністю транспортування вантажу в міжнародному сполученні є критерієм ефективності схем доставки вантажу різними видами наземного транспорту у міжнародному сполученні. Недоліками даної роботи можна вважати: відсутність визначення ризиків; не враховані деякі технічні показники наземного транспорту, що мають ймовірнісний характер та впливають на стан системи в цілому; економіко-математична модель процесу доставки вантажів у міжнародному сполученні наземними видами транспорту не враховує характер вантажопотоку.

В роботі [9] методика доставки вантажів від постачальників до споживачів ґрунтується на логістичному підході і оперується нормативними інтервалами доставки. Але ж всі складові перевізного процесу є випадковими величинами, тому дана методика має обмежену сферу застосування.

Питанням удосконалення системи доставки вантажів у міжнародному сполученні займалися такі науковці: Лукінський В.С., Пономарьова Н.В., Міротін Л.Б., Куницька О.М., Івасішина Н.В.

Вчений Лукінський В.С. пропонує методику організації міжнародного перевезення [23]. Методика дає можливість розрахунку та прогнозування часу доставки вантажів, але не дає можливості регулювати найбільш впливові елементи перевізного процесу та не враховує витрати під час перевезення вантажів, що і є основним недоліком.

В роботі [10] встановлено закономірності функціонування митного терміналу при міжнародних вантажних автомобільних перевезеннях з урахуванням впливу обсягів перевезень, кількості вантажних модулів та часу обороту на зміну експлуатаційних показників. Для цього було використано критеріальний підхід щодо забезпечення якості та ефективності перевезень, враховано стохастичний характер потоку вимог та пріоритети обслуговування. При вирішенні поставлених задач побудовано аналітичні та імітаційні моделі на основі теорії масового обслуговування. Однак, запропонована модель враховує лише інтерес окремої ланки логістичного ланцюга, що не дозволяє визначити ефективність функції системи в цілому.

В роботі [11] обґрунтовано і систематизовано комплекс чинників, які впливають на ефективність міжнародних перевезень автомобільним транспортом; розроблено концептуальну модель маркетингу надання транспортної послуги; запропоновано методику розрахунку цінової політики. При вирішенні проблеми підвищення ефективності міжнародних перевезень не враховані інтереси учасників логістичної системи «вантажовідправник – транспорт – споживач». Крім цього, при визначенні економічного стану системи не враховано імовірнісний характер доставки вантажу у міжнародному сполученні.

Для підвищення ефективності перевезень вантажів і використання рухомого складу використовуються різні методи доставки вантажів: термінальний метод, дільничний метод («тягових плечей»). Дослідженнями термінальних систем займалось і займається ряд науковців: Воркут А.І., Беляєв В.М., Шраменко Н.Ю., Кунда Н.Т. [1, 4, 12, 13].

Беляєв В.М. відзначив, що при оперативному плануванні роботи терміналів необхідно враховувати ряд особливостей [1]. Описані імітаційні моделі не враховують в повній мірі операції з переробки вантажу на терміналі та не є «гнучкими».

В роботі [3] обґрунтовано системи перевезень з використанням терміналів передачі вантажних модулів. Доведена можливість представлення транспортних потоків як стаціонарних пуассонівських потоків подій.

В роботі [12] запропоновано критерій ефективності функціонування термінальної системи доставки вантажів, який передбачає максимізацію синергетичного ефекту та визначається з

урахуванням емерджентних властивостей системи з розрахунку на 1 т вантажу, що доставляється, з метою врахування технологічних особливостей процесу доставки. Запропонована методологія ефективної організації термінальної системи доставки вантажів, що дозволяє здійснити оптимізацію технологічних процесів та взаємоузгодження дій учасників доставки для формування ресурсозберігаючих технологій та синхронізації логістичних потоків з метою забезпечення максимального синергетичного ефекту. Розроблено рекомендації для формування інтегрованої інформаційної автоматизованої системи підтримки прийняття рішення в функціональному циклі термінальної системи, що передбачають доповнення до АРМ оператора логістичного центру транспортного підприємства (терміналу).

В роботі [13] виконана оцінка доцільності застосування термінальних перевезень за часовими характеристиками. Дана методика не враховує фінансові показники.

Мета дослідження – розробка основних етапів методики вибору методів організації МАППВ у залежності від умов перевезень і вимог клієнтів.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Дуже важливим фактором, що визначає ефективність міжнародних автомобільних перевезень вантажів є партійність міжнародних автомобільних перевезень вантажів. Перевезення вантажів партіями, обсяг яких менше вантажності найбільш ефективних особливо великої вантажності автотранспортних засобів (АТЗ), допустимих осьовими навантаженнями і габаритними регламентаціями на дорогах, відносяться до партійних. [4] Партійність міжнародних автомобільних перевезень вантажів характеризують обсяг, об'єм, габаритні розміри партії.

В сучасних умовах на ринку міжнародних автотранспортних послуг України здійснюються перевезення партійних вантажів різних обсягів: дрібні, об'єднані (на практиці називають збірні) та поїзні (на практиці називають комплектні). [4]

Для малого та середнього бізнесу, для інтернет-магазинів та для підприємств, діяльність яких базується на зовнішній торгівлі та імпорті товарів з інших країн найбільш економічно вигідним рішенням при перевезенні дрібних партій вантажів є організація об'єднаних (збірних) партій вантажів, що істотно мінімізує транспортні витрати вантажовідправників (ВВ). Об'єднані партії вантажів – це об'єднання в одну загальну партію декількох невеликих вантажів від різних відправників, які слідують в одному напрямку. Автомобільні перевезення збірних вантажів – одна з найбільш затребуваних послуг. Вона використовується в тому випадку, якщо потрібно доставити недорого невелику партію вантажу, якого недостатньо, щоб заповнити ним автопоїзд. Також, збірні перевезення допоможуть вирішити проблему, коли весь вантаж не поміщається в один автопоїзд і залишилася невелика частина, яку доводиться відправляти окремо. Основною перевагою є те, що таке вантажне перевезення обійдеться недорого. Послуга полягає в тому, що вантажі від різних замовників перевозяться в одному автотранспортному засобі. До недоліків перевезення об'єднаних партій вантажів можна віднести збільшення термінів доставки – компанія не відправляє автопоїзд, поки він не буде заповнений повністю.

Часта відправка/отримання невеликих партій вантажу дозволяє прискорити вантажообіг, і, як наслідок, одержуваний прибуток. Адже той вантаж, який просто лежить на складі – це «заморожені», знерухомлені фінансові кошти, що «випали» з обороту. Крім того, дуже часто підприємці вважають за краще замовити невелику партію вантажу – на «пробу», навіть якщо в продажу «не підуть» і вантаж залежить на складі, фінансові втрати будуть не так відчутні. При цьому варіант відправити/отримати невеликий вантаж поштою виявляється не вигідний в фінансовому плані – посылка виявляється дуже дорогою.

Для підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень партійних вантажів доцільно застосовувати в певних умовах перевезень ефективні методи доставки такі як: наскрізний, термінальний із завозом і розвозом вантажів на/із термінал, збірно-розвізний, дільничний («тягових плечей») та інші.

В сучасних умовах на ринку автотранспортних послуг переважають перевезення за наскрізним методом. Це метод при якому автомобіль (автопоїзд) проходить весь шлях від початкового до кінцевого пункту без зміни вантажу і причіпного рухомого складу.

При магістральних перевезеннях партійних вантажів використовуються термінальна схема по завозу, термінальна схема по вивозу і термінальний метод, який включає термінал по завозу у регіоні відправлення і термінал по розвозу у регіоні призначення.

Термінальний метод включає такі етапи:

- завіз дрібних відправок на термінал і розвіз з них одержувачам;
- консолідація і розконсолідація партійних вантажів на терміналах;
- міжтермінальні перевезення об'єднаних партій вантажів у міжнародному автомобільному

сполученні великотоннажними автотранспортними засобами.

Дільничний метод («тягових плечей») – це рух, який організовується у випадках перевезень вантажів на великі відстані, коли маршрут ділиться на тягові ділянки, на границях яких розташовані перечіплювальні майданчики. В межах тягових ділянок може бути організований рух за будь-якою із форм наскрізного руху.

Збірно-розвізний метод – це метод організації перевезень, який включає збір невеликих партій вантажів обсягами меншими вантажності АТЗ, а потім розвіз їх вантажоодержувачам.

Переваги і недоліки кожного методу визначаються відстанями доставки, географічним розташуванням вантажовласників і обсягами партій. Прямий (наскрізний) рух доцільний лише при перевезеннях великих партій вантажу, термінальний і збірно-розвізний метод – при перевезеннях дрібних партій вантажів.

Також важливим фактором, що впливає на ефективність міжнародних автомобільних перевезень партійних вантажів є стан автомобільних шляхів сполучення. Стан доріг для під'їзду автопоїздів до вантажовласників впливає на застосування таких методів доставки, як наскрізний, збірно-розвізний, дільничний. Якщо партія вантажу більша за 5 т, але менша за вантажність лінійного автопоїзда та відповідає об'ємним характеристикам кузова, то експедитор (перевізник) уточнює інформацію про можливість під'їзду автопоїзду до ВВ. Якщо така можливість є, то експедитор (перевізник) шукає схожі партії вантажів у попутному напрямку та використовує збірно-розвізний метод доставки вантажів. Але у випадку, коли під'їзд до ВВ неможливий, він шукає малотоннажні автомобілі, які завозять вантажі на термінал, для подальшого формування об'єднаної партії та виконання перевезень за термінальним методом.

З урахуванням вище перерахованих факторів, можна розрахувати критерії ефективності та вибрати ефективний метод організації МАППВ.

Основні етапи методики вибору експедитором (перевізником) методу організації МАППВ:

1. Експедитор (перевізник) аналізує вихідні дані про партійні вантажі: масу (g), клас вантажу за ступенем використання вантажності, габарити (l_g, b_g, h_g), транспортні характеристики вантажів, сумісність вантажів, можливість штабелювання, адреси і географічне розташування вантажовідправників (ВВ) та вантажоодержувачів (ВО), наявність під'їзду автопоїздів, наявність навантажувально-розвантажувальних засобів.

2. Експедитор (перевізник) визначає, якщо обсяг партії $g \leq 5$ т (дрібна партія), то вибирає термінальний метод організації МАППВ.

3. Експедитор (перевізник) визначає, якщо обсяг партії $5 \text{ т} < g < \text{вантажності лінійного АТЗ} (q_{\text{л}})$ і є під'їзд у вантажовласників для лінійних автопоїздів, то вибирає збірно-розвізний метод організації МАППВ.

4. Експедитор (перевізник) визначає, якщо обсяг партії перевищує вантажність лінійного АТЗ ($g \geq q_{\text{л}}$) і є під'їзд у вантажовласників для лінійних автопоїздів, то розраховує необхідну кількість лінійних автопоїздів $n_{\text{л}}$ для наскрізного методу організації МАППВ.

5. Експедитор (перевізник) визначає, якщо обсяг партії $g \geq q_{\text{л}}$ і немає під'їзду у вантажовласників для лінійних автопоїздів, то вибирає термінальний метод організації МАППВ.

6. Експедитор (перевізник) вибирає один із методів організації МАППВ за вибраними критеріями і згідно з вимогами вантажовласників.

7. Якщо вантажовласника не задовольняють запропоновані експедитором (перевізником) умови щодо МАППВ, то він відмовляє йому в перевезенні вантажів.

Для вибору кожного методу організації МАППВ експедитор (перевізник) вирішує такі задачі:

- розрахунок орієнтовної вантажності, об'єму АТЗ і вибір моделі, спеціалізації, вантажності АТЗ;
- перевірка умови, щоб розміри вантажного місця не перевищували внутрішні габаритні розміри кузова АТЗ;
- формування маршрутів перевезень вантажів;
- розрахунок схем розміщення вантажів в кузові АТЗ із урахуванням послідовності заїзду до вантажовідправників/вантажодоодержувачів і можливості штабелювання;
- розрахунок об'єму партії вантажу і перевірка, щоб він не перевищував об'єм кузова АТЗ;

- розрахунок фактичного навантаження на вісі АТЗ;
- перевірка умови, щоб фактичне навантаження на вісі вибраного АТЗ не перевищувало нормативне навантаження на вісі АТЗ по країнах маршруту;
- розрахунок складових часу транспортних операцій і сумарного часу МАППВ;
- розрахунок витрат на МАППВ;
- розрахунок собівартості 1 км пробігу АТЗ і 1 ткм транспортної роботи МАППВ;
- розрахунок тарифів на 1 км пробігу АТЗ і 1 ткм транспортної роботи МАППВ.

При організації МАППВ за перерахованими вище методами, можливі різні комбінації, пов'язані із особливостями перевезень в країнах відповідно відправлення і призначення та вимогами вантажовласників (рис.1).

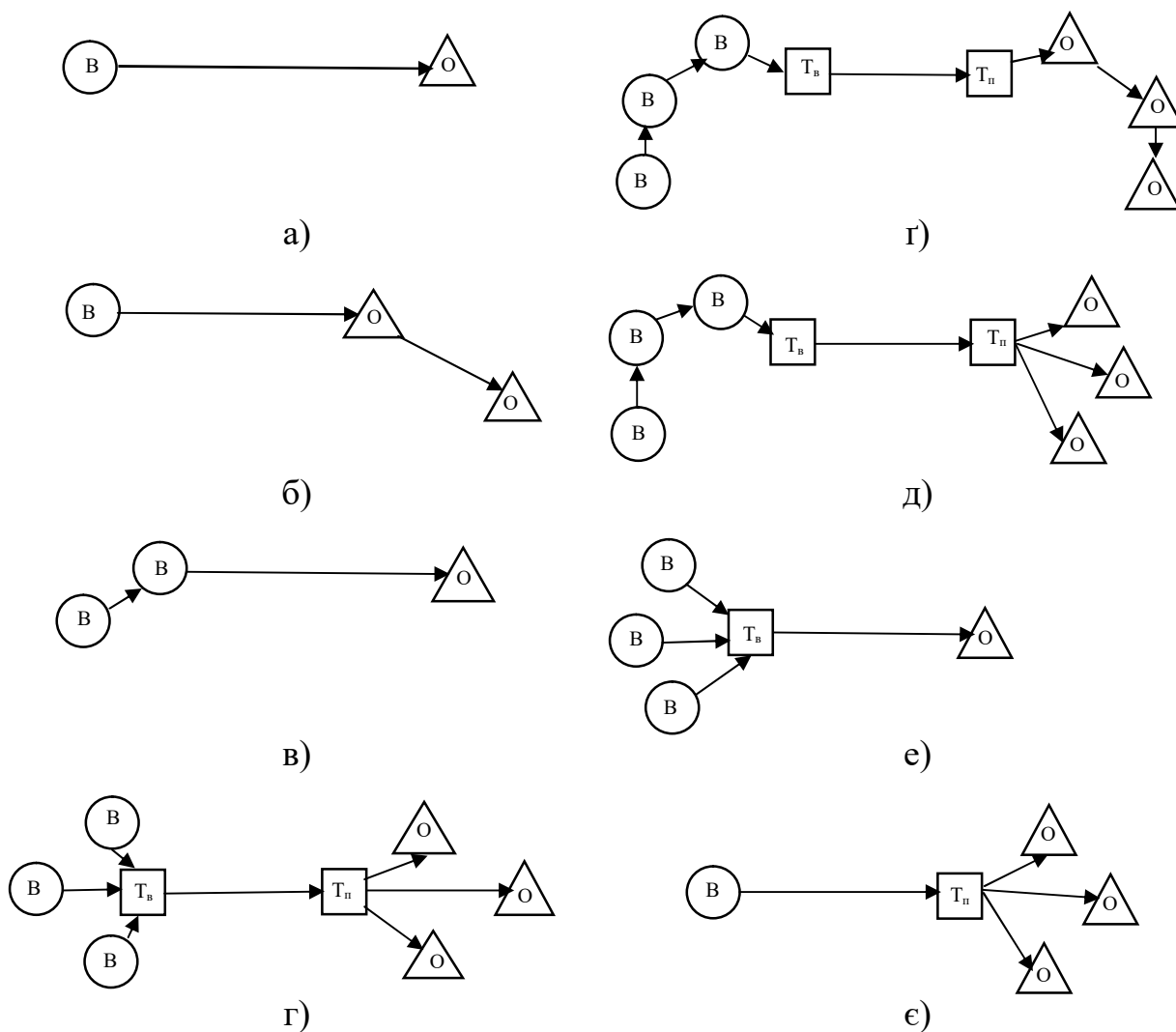


Рисунок 1 – Схеми перевезень партійних вантажів за комбінаціями методів організації МАППВ
Figure 1 - Schemes of carriage of consignments by combinations of methods of organization of ICCLC

Умовні позначення:

В – вантажовідправник, О – вантажоодержувач;

Т_в – термінал в країні відправлення; Т_п – термінал в країні призначення.

Вибір методу організації МАППВ здійснюється за різними критеріями. Дуже важливими критеріями є такі:

1) собівартість 1 км пробігу АТЗ

$$S_{\text{км}} = \frac{\sum C_e}{L_b}, \text{ грн/т} \quad (1)$$

де $\sum C_e$ – сумарні експлуатаційні витрати на перевезення вантажів, грн;

L_b – відстань перевезень вантажів, км;

2) собівартість 1 ткм транспортної роботи

$$S_{\text{ткм}} = \frac{\sum C_e}{q \cdot \gamma_d \cdot L_b} = \frac{S_{\text{км}}}{P}, \text{ грн/ткм} \quad (2)$$

де q – вантажність АТЗ, т;

γ_d – коефіцієнт динамічного використання вантажності АТЗ;

P – обсяг перевезень вантажів, т;

3) тариф на 1 км пробігу АТЗ

$$T_{\text{км}} = S_{\text{км}} + \Pi + \text{Пр}, \text{ грн/км} \quad (3)$$

де Π – податки, грн;

Пр – прибуток, грн.

4) тариф на 1 ткм транспортної роботи

$$T_{\text{ткм}} = S_{\text{ткм}} + \Pi + \text{Пр}, \text{ грн/ткм} \quad (4)$$

5) час доставки вантажів у міжнародному автомобільному сполученні в загальному вигляді

$$T_d = \sum_{i=1}^m t_{\text{тр } i, (i+1)} + \sum_{j=1}^n t_{\text{оф } j} + \sum_{k=1}^l t_{\text{нр } k}, \quad (5)$$

де $t_{\text{тр } i, (i+1)}$ – час руху між i -м та $(i+1)$ -м пунктами;

$t_{\text{оф } j}$ – час оформлення та перевірки митних документів на j -му пункті;

$t_{\text{нр } k}$ – час навантаження, розвантаження, складування на k -му пункті;

m – кількість ділянок руху АТЗ на маршруті;

n – кількість пунктів митного контролю;

l – кількість пунктів навантаження-розвантаження.

В практичній діяльності вибір методу доставки вантажу здійснюється на основі одного із наступних критеріїв, «час» чи «вартість», а також можливий варіант коли використовується інтегрований показник, який враховує обидва критерії і розраховується з формулою:

$$K_{\text{інт}} = (C_b + F) \cdot (1 + \Delta)^n, \quad (6)$$

де $K_{\text{інт}}$ – оцінка вартості вантажу і його доставки з урахуванням критерію часу (інтегральна оцінка);

C_b – закупівельна вартість вантажу, грн;

F – вартість (фрахт) перевезення вантажу, грн;

Δ – відсоткова ставка;

n – кількість періодів за рік, яка розраховується за формулою:

$$n = \frac{365}{T_d}. \quad (7)$$

Окрім вище вказаних критеріїв, які допомагають визначити ефективність того або іншого методу доставки вантажів, раціональність методу в кожній окремій ситуації залежить від можливості прибуття АТЗ під розвантаження у призначений час. Це пояснюється тим, що час прибуття АТЗ повинен ув'язуватися з іншими операціями, які відбуваються на терміналі: навантажувальні операції з автомобілями, що розвозять вантажі вантажоодержувачам, розвантаження інших автомобілів з партіями вантажів. Залежно від кількості поставок в місяць (обсягу партії поставок) є можливим використання декількох методів організації МАППВ.

Висновки.

Для підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень партійних вантажів доцільно застосовувати в певних умовах перевезень ефективні методи організації МАППВ, такі як: наскрізний, термінальний, збірно-розв'язний та інші. Переваги і недоліки кожного методу організації МАППВ визначаються відстанями доставки, географічним розташуванням вантажовласників, обсягами партій, станом доріг для під'їзду автопоїздів та інші. Розроблені основні етапи методики вибору організації МАППВ, що враховують вище перераховані фактори.

Перспективи подальших досліджень у даному напрямку.

Розробка методики організації МАППВ в логістичних ланцюгах і впровадження її в сфері міжнародних автомобільних перевезень партійних вантажів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Беляев В.М. Терминальные системы перевозок грузов автомобильным транспортом / В.М. Беляев. – М. : Транспорт, 1987 – с. 288.
2. Заборський Л.О. Методичні основи організації транспортно-технологічних процесів у системах доставки вантажів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук : спец. 05.22.01 «Транспортні системи». – Одеса : Одеськ. нац. морськ. ун-т, 2008. – 20 с.
3. Лебідь І.Г. Обґрунтування системи перевезень з використанням терміналів передачі вантажних модулів : автореф. дис. на соискание научн. степени канд. техн. наук : 05.22.01 «Транспортні системи» / І.Г. Лебідь. – К. : НТУ, 1998. – 16 с.
4. Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки / А.И. Воркут. – К. : Вища школа, 1986. – 447 с.
5. Нефьодов В.М. Підвищення ефективності автомобільних перевезень партійних вантажів з використанням розподільчих центрів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук : 05.22.01 «Транспортні системи» / В.М. Нефьодов. – Харків, 2007. – 20 с.
6. Транспортная логистика : учебник / под общ. ред. Л.Б. Миротина. – 2-е изд., стереотип. – М. : Экзамен, 2005. – 512 с.
7. Нагорний Є.В. Оцінка ефективності прискореної переробки тарно-штучних вантажів на терміналі / Є.В. Нагорний, А.С. Самойленко // Східноєвропейський журнал технологій. – 2008. – Вип. ½ (31). – С. 51–53.
8. Пономарьова Н.В. Прогнозування вантажопотоків на наземних видах транспорту у міжнародному сполученні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук : 05.22.01 «Транспортні системи» / Н.В. Пономарьова. – Харків : ХНАДУ, 2007. – 20 с.
9. Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики : учебное пособие / В.С. Лукинский. – 2-е изд. – СПб. : Питер, 2007. – 448 с.
10. Куницька О.М. Підвищення ефективності роботи митного терміналу при виконанні міжнародних вантажних автомобільних перевезень: Автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 «Транспортні системи» / Куницька О.М. – К.: Нац. транспортн. ун-т, 2006. – 20 с.
11. Івасішина Н.В. Підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів: Автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 «Економіка, організація та управління підприємствами» / Івасішина Н. В. – К.: Нац. транспортн. ун-т, 2002. – 20 с.

12. Шраменко Н.Ю. Методологія ефективної організації термінальної системи доставки вантажів / Н.Ю. Шраменко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 1 (31).

13. Кунда Н.Т. Оцінка доцільності застосування термінальних перевезень за часовими характеристиками. / Н.Т. Кунда, Ю.В. Панченко // Вісник Національного транспортного університету. — К. : НТУ, 2013. — Вип. 28. — с.257-266.

REFERENCES

1. Belyaev V.M. (1987) Termynal'nye systemy perevozok hruzov avtomobil'nyim transportom [Terminal systems of cargo transportation by motor transport] Moscow.
2. Zabors'kyi L.O. (2008) Metodichni osnovy orhanizatsiyi transportno-tekhnolohichnykh protsesiv u systemakh dostavky vantazhiv. [Methodical bases of the organization of transport and technological processes in cargo delivery systems]. Odesa.
3. Lebid' I.H. (1998) Obgruntuvannya systemy perevezen' z vykorystannyam terminaliv peredachi vantazhnykh moduliv [Substantiation of transportation system with the use of terminals of transfer of cargo modules] Kyiv, National transport university.
4. Vorkut A.Y. (1986) Hruzovye avtomobil'nye perevozky [Freight road transport]. Kyiv.
5. Nef'odov V.M. (2007) Pidvyshchennya efektyvnosti avtomobil'nykh perevezen' partiynykh vantazhiv z vykorystannyam rozpodil'chykh tsentriv [Increasing the efficiency of carriage of consignments by the use of distribution centers]. Kharkiv.
6. L.B. Myrotyn. (2005) Transportnaya lohistyka [Transport logistics]. Moscow.
7. Nahorny E.V., Samoylenko A.S. (2008) Otsinka efektyvnosti pryskorenoyi pererobky tarnoshtuchnykh vantazhiv na terminali [Evaluation of the efficiency of accelerated peace goods handling at the terminal]. (Ukr).
8. Ponomar'ova N.V. (2007) Prohnozuvannya vantazhopotokiv na nazemnykh vydakh transportu u mizhnarodnomu spoluchenni [Forecasting freight traffic on terrestrial modes of transport internationally]. Kharkiv.
9. Lukynskyy V.S. (2007) Modely y metody teoryi lohistyky. Saint Petersburg.
10. Kunyts'ka O.M. (2006) Pidvyshchennya efektyvnosti roboty mytnoho terminalu pry vykonanni mizhnarodnykh vantazhnykh avtomobil'nykh perevezen [Improving the efficiency of the customs terminal in the performance of international road haulage]. Kyiv, National transport university.
11. Ivasishyna N.V. (2002) Pidvyshchennya efektyvnosti mizhnarodnykh avtomobil'nykh perevezen' vantazhiv [Improving the efficiency of international road haulage]. Kyiv, National transport university.
12. Shramenko N.Y. (2015) Metodolohiya efektyvnoyi orhanizatsiyi terminal'noyi systemy dostavky vantazhiv [Methodology of effective organization of the terminal system of cargo delivery]. Kyiv, National transport university
13. Kunda N.T., Panchenko Y.V. (2013) Otsinka dotsil'nosti zastosuvannya terminal'nykh perevezen' za chasovymy kharakterystykamy [Estimation of expediency of use of terminal transportations on time characteristics]. Kyiv: Visnyk National transport university

РЕФЕРАТ

Свірін Д.О. Вибір методів організації міжнародних автомобільних перевезень партійних вантажів у логістичних ланцюгах / Д.О. Свірін // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті розглянуто методи доставки МАППВ, такі як: наскрізний, термінальний, збірно-розвізний тощо. Вплив факторів на вибір того чи іншого методу доставки МАППВ.

Об'єкт дослідження – процес міжнародних автомобільних перевезень вантажів.

Мета роботи – розробка основних етапів методики вибору методів організації МАППВ у залежності від умов перевезень і вимог клієнтів.

Для підвищення ефективності МАППВ однією із важливих задач, яку вирішують перевізники і експедитори є вибір методів організації МАППВ у логістичних ланцюгах. Доцільно застосовувати в певних умовах перевезень ефективні методи доставки такі як: наскрізний, термінальний, збірно-розвізний, дільничний («тягових плечей») та інші. При виборі цих методів враховують багато

факторів, таких як партійність міжнародних автомобільних перевезень вантажів, географічне розташування ВВ і ВО, стан автомобільних шляхів сполучення тощо. При організації МАППВ за перерахованими вище методами, можливі різні комбінації, пов'язані із особливостями перевезень в країнах відповідно відправлення і призначення та вимогами вантажовласників. На вибір методу організації МАППВ впливають критерії ефективності МАППВ (наприклад, час доставки вантажів, собівартість 1 км пробігу АТЗ, собівартість 1 ткм транспортної роботи тощо). Окрім вище вказаних критеріїв, які допомагають визначити ефективність того або іншого методу доставки вантажів, раціональність методу в кожній окремій ситуації залежить від можливості прибуття АТЗ під розвантаження у призначений час. Це пояснюється тим, що час прибуття АТЗ повинен ув'язуватися з іншими операціями, які відбуваються на терміналі.

Отже розроблені основні етапи методики вибору організації МАППВ, що враховують вище перераховані фактори і вплив критеріїв на них.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПАРТІЙНІСТЬ, МЕТОДИ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ.

ABSTRACT

Svirin D.O. Choice of methods of organization of international carriage of consignments in logistical chains. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article deals with the methods of delivery of ICCLC, such as: through, terminal, prefabricated and more. The influence of factors on the choice of a method of delivery of ICCLC.

The object of study is the process of international road transportation of goods.

The purpose of the work is to develop the main stages of the methodology of choosing the methods of the organization of ICCLC, depending on the conditions of transportation and customer requirements.

To increase the efficiency of the ICCLC, one of the important tasks that carriers and freight forwarders solve is the choice of methods for organizing the ICCLC in logistics chains. It is advisable to use effective delivery methods in certain conditions of transportation, such as through, terminal, prefabricated, terminal (traction shoulders) and others. When choosing these methods, many factors are taken into account, such as the partisanship of international road transportation of goods, the geographical location of shippers and consignees, the state of highways and more. When organizing ICCLC using the above methods, different combinations are possible related to the particularities of transportation in the countries of departure and destination and the requirements of the cargo owners. The choice of the method of ICCLC organization is influenced by the criteria of ICCLC efficiency (for example, the time of delivery of goods, the cost of 1 km run of vehicle, the cost of 1 tkm of transport work, etc.). In addition to the above criteria, which help to determine the effectiveness of a particular method of delivery of goods, the rationality of the method in each individual situation depends on the possibility of the arrival of vehicle for unloading at the appointed time. This is because of the arrival time of the vehicle must be linked to other operations occurring at the terminal.

The main stages of the methodology for selecting the organization of ICCLC are developed, taking into account the above factors and the impact of criteria on them.

KEYWORDS: PARTITIONALITY, METHODS OF ORGANIZATION OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION.

РЕФЕРАТ

Свирин Д.А. Выбор методов организации международных автомобильных перевозок партионных грузов в логистических цепях // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье рассмотрены методы доставки МАППВ, такие как: сквозной, терминальный, сборно-развозной и другие. Влияние факторов на выбор того или иного метода доставки МАППВ.

Объект исследования – процесс международных автомобильных перевозок грузов.

Цель работы – разработка основных этапов методики выбора методов организации МАППВ в зависимости от условий перевозок и требований клиентов.

Для повышения эффективности МАППВ одной из важных задач, которую решают перевозчики и экспедиторы есть выбор методов организации МАППВ в логистических цепях.

Целесообразно применять в определенных условиях перевозок методы доставки такие как: сквозной, терминальный, сборно-развозной, участковый («тяговых плеч») и другие. При выборе этих методов учитывают много факторов, таких как партионность международных автомобильных перевозок грузов, географическое положение грузоотправителя и грузополучателя, состояние автомобильных путей сообщения и тому подобное. При организации МАППГ по перечисленным выше методами, возможны различные комбинации, связанные с особенностями перевозок в странах соответственно отправления и назначения и требованиями грузовладельцев. На выбор метода организации МАППГ влияют критерии эффективности МАППГ (например, время доставки грузов, себестоимость 1 км пробега АТС, себестоимость 1 ткм транспортной работы и т.п.). Кроме выше указанных критериев, которые помогают определить эффективность того или иного метода доставки грузов, рациональность метода в каждой отдельной ситуации зависит от возможности прибытия АТС под разгрузку в назначенное время. Это объясняется тем, что время прибытия АТС должно увязываться с другими операциями, которые происходят на терминале.

Разработаны основные этапы методики выбора организации МАППГ, учитывающие вышеперечисленные факторы и влияние критериев на них.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПАРТИОННОСТЬ, МЕТОДЫ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

АВТОР:

Свірін Дмитро Олександрович, Національний транспортний університет, Київ, e-mail: dimasvirin@gmail.com, тел.: +380631081993, Україна, 01010, Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.432, orcid.org/0000-0001-5860-4446.

AUTHOR:

Svirin Dmytro O., National Transport University, e-mail: dimasvirin@gmail.com, tel.: +380631081993, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelanovicha-Pavlenka str. 1, of. 432, orcid.org/0000-0001-5860-4446.

АВТОР:

Сви́рин Дми́трий Алекса́ндрович, Национальный транспортный университет, Киев, e-mail: dimasvirin@gmail.com, тел.: +380631081993, Украина, 01010, Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 432, orcid.org/0000-0001-5860-4446.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри виробництва, ремонту та матеріалознавства, Київ, Україна.

Савченко Л.В., кандидат технічних наук, доцент, Національний авіаційний університет, доцент кафедри логістики, Київ, Україна.

REVIEWER:

Melnichenko O.I., Ph.D., Professor, National Transport University, Head of Department of Production, Repair and Materials Science, Kyiv, Ukraine.

Savchenko L.V., Ph.D., Associate Professor, National Aviation University, Associate Professor Department of Logistics, Kyiv, Ukraine.

**МАТЕМАТИЧНА МОДЕЛЬ ПРОГНОЗУВАННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ОБСЯГУ
ЗАПАСНИХ ЧАСТИН ДЛЯ СТАНЦІЙ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ
АВТОМОБІЛІВ З УРАХУВАННЯМ ВТРАЧЕНИХ ПРОДАЖІВ**

Хаврук В.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, khavruk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4686-4109

**MATHEMATICAL MODEL OF FORECASTING AND DEFINITION
OF THE SIZE OF SPARE PARTS FOR AUTOMOTIVE SERVICE
STATIONS WITH CONSIDERATION OF LOSS OF SALES**

Khavruk V.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, khavruk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4686-4109

**МАТЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ
ОБЪЁМА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ СТАНЦИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ С УЧЕТОМ УПУЩЕННЫХ ПРОДАЖ**

Хаврук В.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, khavruk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4686-4109

Постановка проблеми. Підвищення ефективності функціонування станцій технічного обслуговування автомобілів (СТОА) є актуальним комплексним питанням. Одним із напрямів підвищення ефективності СТОА є удосконалення системи управління запасами запасних частин (деталей для автомобілів). При цьому першочергове значення має аналіз діяльності СТОА за минулий період часу, а до уваги необхідно брати: фактичні обсяги реалізації і запити на запчастини, появу нових моделей автомобілів, конкурентну політику на автосервісному ринку і т.д.

Повністю врахувати всі випадкові чинники, які впливають на обсяги реалізації запчастин в умовах СТОА неможливо, але на початкових етапах удосконалення системи управління запасами СТОА доцільно розробити математичну модель визначення потреби в запасних частинах (з/ч).

Аналіз літературних джерел свідчить, що проблема управління запасами запчастин в СТОА є важливою, з однієї сторони в роботі СТОА досить часто виникають випадки незадоволеного запиту на запчастини через їх відсутність безпосередньо в складі і як наслідок, тривалим процесом доставки «під клієнта»; а з іншої сторони розширення номенклатури складських запасів призводить до значного обсягу «заморожених» коштів і великих складських площ. Отже, за таких умов, необхідно здійснювати наближене прогнозування обсягів і номенклатури запасних частин. Таке прогнозування, як правило, є короткостроковим (1-2 роки), а формалізація виконується шляхом розробки відповідних математичних моделей.

Проблему управління запасами в умовах СТОА розглянули в дослідженнях зокрема: Агафонов О. В. [1], Буянов В. В. [2], Грішин О. С. [3], Таджикиєв А. А. [4] та ін.

Як показують дослідження, розробка математичних моделей визначення потреби в запчастинах базується на статистичних даних щодо обсягів реалізації запчастин до певних моделей автомобілів за певний період часу. З однієї сторони такий підхід «наближає» математичну модель до реального попиту на конкретні запчастини на конкретну модель автомобіля, а з іншої сторони втрачається «універсальність» моделі.

Зважаючи на це, необхідно розглянути загальнотеоретичні основи математичної моделі для визначення потреби в запасних частинах в умовах СТОА.

Метою статті є аналіз математичної моделі прогнозування та визначення обсягу запасних частин для станцій технічного обслуговування автомобілів з урахуванням втрачених продажів.

Головний розділ. Для визначення потреби СТОА в запасних частинах пропонується використати дані фактичної витрати деталей. Фактична витрата з/ч, що реалізовується через послуги СТОА можна визначити за період часу T таким чином [1, с. 60]:

$$Q_{СТОА} = \sum_{t=1}^T q_{СТОА_t}, \quad (1)$$

де $q_{СТОА_t}$ – фактична щоденна витрата запасної частини на СТОА, шт.; T – період часу, днів.

Якщо при СТОА існує магазин з реалізації запасних частин і відділ замовлень, то формула набуває вигляду [1, с. 60]:

$$Q_{СТОА} = \sum_{t=1}^T (q_{СТОА_t} + q_{маг_t} + q_{зам_t}), \quad (2)$$

де $q_{маг_t}$ – фактична щоденна реалізація запасної частини через магазин, що діє при сервісній станції, шт.; $q_{зам_t}$ – фактична щоденна реалізація запасної частини через відділ замовлення, що існує при СТОА, шт.

Номенклатура деталей, що зберігається на складі дилерської СТОА, налічує n -у кількість найменувань, тому витрата по усій номенклатурі становить [1, с. 60]:

$$Q_{СТОА} = \sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^T (q_{СТОА_{it}} + q_{маг_{it}} + q_{зам_{it}}), \quad (3)$$

Визначена фактична витрата запасних частин на СТОА, проте, отримана ізольована система не має зворотних зв'язків із споживачами і не реагує на зміни попиту і ситуацію на ринку. Для забезпечення зворотного зв'язку методики, що розробляється, з потребою клієнтів СТОА в запасних частинах, пропонується враховувати незадоволені заявки (попит). При обліку незадоволених вимог в запасних частинах працівники СТОА повинні дотримуватися наступних правил і послідовність дій:

1) Впродовж робочого дня, співробітники СТОА повинні реєструвати звернення клієнтів і виникнення вимог в запасних частинах, відсутніх на складі. При цьому, у разі виникнення потреби в запасній частині і її наявності на складі підприємства, клієнт відмовляється від купівлі, то така вимога не повинна враховуватися;

2) Співробітник фірми зобов'язаний точно визначити з/ч (її заводський, каталожний номери) і внести її в список.

В результаті обсяг незадоволеного попиту по одному найменуванню запасної частини за період роботи СТОА T становитиме [1, с. 61]:

$$Q_{вт.пр.} = \sum_{t=1}^T q_{вт.пр._t}, \quad (4)$$

де $q_{вт.пр._t}$ – втрачені продажі запасної частини за день роботи СТОА, шт.

Але потреба в запасній частині і її реалізація можуть значно відрізнятись навіть у разі постійної наявності цієї деталі на складі підприємства. Клієнт СТОА може просто відмовитися від купівлі цієї деталі з різних причин: дорожняча, незадовільна якість, погане обслуговування, відношення з боку персоналу фірм і т.д. Тому у формулу (4) вводиться додатковий коефіцієнт, який відбиває ймовірність придбання (купівлі) запасної частини клієнтом автосервісного підприємства. Ймовірність придбання запасної частини може бути підрахована, виходячи із співвідношення кількості куплених деталей цього найменування до загального числа вимог для цього найменування в однаковий інтервал часу. А тому, ймовірність придбання запасної частини клієнтом може бути представлена як [1, с. 62]:

$$k_{куп} = \frac{\sum_{t=1}^T (q_{СТОА_t} + q_{маг_t} + q_{зам_t})}{\sum_{t=1}^T (q_{зв.СТОА_t} + q_{зв.маг_t} + q_{зв.зам_t})}, \quad (5)$$

де $k_{куп}$ – ймовірність купівлі запасної частини; $q_{СТОА_t}$, $q_{маг_t}$, $q_{зам_t}$ – загальний обсяг продажів запасної частини на СТОА, в магазині та у відділі замовлення, шт.; $q_{зв.СТОА_t}$, $q_{зв.маг_t}$, $q_{зв.зам_t}$ – загальна кількість вимог на запасну частину з боку власників автомобілів на СТОА, в магазині та у відділі замовлення, шт.

Проте, визначити $k_{куп}$ за формулою (5) можна тільки у тому випадку, якщо запасна частина обов'язково постійно наявна на складі і потреба в ній $\sum_{t=1}^T (q_{зв.СТОА_t} + q_{зв.маз_t} + q_{зв.зам_t})$ повністю задоволена. А так, як однією з умов реєстрації вимоги в запасній частині як втраченого продажу, є її відсутність на складі підприємства, формула (5) знаходження ймовірності купівлі з/ч неприйнятна. Для визначення $k_{куп}$ використовується метод експертних оцінок.

Отже, втрачені продажі запасної частини за період роботи СТОА T можна визначити як:

$$Q_{вт.пр.} = \sum_{t=1}^T k_{куп} \cdot q_{вт.пр_t}, \quad (6)$$

Для усієї номенклатури запасних частин n , втрачені продажі становитимуть:

$$Q_{\Sigma вт.пр.} = \sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^T k_{куп_i} \cdot q_{вт.пр_t}, \quad (7)$$

де $k_{куп_i}$ – ймовірність купівлі клієнтом СТОА для i -го найменування запасної частини.

Таким чином, повна потреба СТОА в запасних частинах по усій номенклатурі з урахуванням втрачених продажів становитиме [1, с. 63]:

$$Q_{СТОА} = \sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^T (q_{СТОА_t} + q_{маз_t} + q_{зам_t} + k_{куп_i} \cdot q_{вт.пр_t}) \quad (8)$$

Потреба і попит на запасні частини нерівномірні впродовж року, тому СТОА, що використовують у своїй роботі метод визначення потреби за реальною витратою [4] або змішаним методом [2], намагаються брати до уваги потребу за аналогічний період попередніх років роботи. Таким чином, з'являється можливість компенсації впливу сезонної варіації потреби в запасних частинах.

Проте, окрім сезонної варіації існують сталі тенденції щодо розвитку попиту на запасні частини. Такі тенденції фахівці в області економіки називають трендом (від англійського «trend» – тенденція) [5, с. 14; 6, с. 13]. За допомогою моделей розвитку ринку і попиту на запасні частини можна отримати короткостроковий або оперативний прогноз. При цьому, в моделі прогнозування розвитку потреби в запасних частинах на СТОА окремо наявні значення загального розвитку ринку і сезонної варіації.

При побудові прогнозу розрізняють моделі з адитивною і мультиплікативною компонентою. Цю відмінність необхідно враховувати при побудові тренду.

Моделлю з адитивною компонентою називається така модель, в якій варіація значень змінної в часі описується якнайкраще шляхом складання окремих компонент.

Для випадку прогнозування потреби в запасних частинах найбільш доцільно використати мультиплікативну модель, в якій значення сезонної компоненти не є константою, а являє собою певну частку трендового значення.

Вибір на користь мультиплікативної моделі зроблений з міркування того, що зі збільшенням чисельності певної марки (моделі) автомобіля і зростання попиту на запчастини, коливання сезонного попиту також збільшуються, а при зменшенні попиту на деталі спостерігається зворотна ситуація.

Отже, потреба в запасних частинах для мультиплікативної моделі визначатиметься за формулою:

$$Q_{прог.попит} = Y \cdot S, \quad (9)$$

де $Q_{прог.попит}$ – значення прогнозованого попиту на запасні частини, шт.; Y – трендове значення; S – сезонна варіація.

Для зміни трендового значення був обраний параболічний закон. Для неуніфікованих деталей це парабола другого порядку, для уніфікованих деталей більш високого порядку. Взагалі значення порядку параболи для уніфікованої з/ч можна вибрати, як [1, с. 64]:

$$n = m + 1, \quad (10)$$

де n – порядок параболи; m – кількість моделей автомобілів, на які встановлюється ця деталь.

Необхідно намагатися апроксимувати тренд попиту на запасні частини параболою якомога меншого порядку, оскільки це зменшує складність обчислень. Часто деякі недосвідчені фахівці приймають періодичну сезонну хвилю (зростання або падіння попиту) за коливання тренду і пропонують для вирішення завдань але для прогнозування використати параболу більш високого порядку недоцільно. Так що рекомендується використати для встановлення типу тенденції інші

простіші моделі тренду, але на досить короткому проміжку часу 2-3 роки. Найчастіше використовується лінійна модель.

Отже, для неуніфікованих деталей приймається параболічна модель другого порядку, яка має вигляд [1, с. 65]:

$$\hat{y}_i = a + b \cdot t_i + c \cdot t_i^2, \quad (11)$$

де $\hat{y}_i$ – рівень тренду для періоду або моменту з номером; a – вільний член рівняння, рівний середньому рівню тренду для періоду(моменту) з нульовим номером; b – середня абсолютна зміна за прийняту одиницю часу; c – прискорення лінії тренду.

Для уніфікованих з/ч обирається лінійна модель або окремий випадок параболічної моделі другого порядку з параметром $c = 0$. Отже, рівняння тренду для прогнозування потреби в уніфікованій з/ч буде мати вигляд [1, с. 65]:

$$\hat{y}_i = a + b \cdot t_i, \quad (12)$$

де b – головний параметр лінійного тренду – його константа – середня абсолютна зміна за прийняту одиницю часу.

Величина параметрів a і b для лінійної моделі тренду визначається за методом найменших квадратів шляхом прирівнювання часткових перших похідних функції

$$f(a, b) = \sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y}_i)^2 = \sum_{i=1}^n (y_i - a - b t_i)^2 \quad \text{до нуля, тобто:} \quad \frac{\partial f}{\partial a} = 2 \sum_{i=1}^n (y_i - a - b t_i) \cdot (-1) = 0;$$

$$\frac{\partial f}{\partial b} = 2 \sum_{i=1}^n (y_i - a - b t_i) \cdot (-t_i) = 0.$$

Після алгебраїчних перетворень отримують систему двох рівнянь за методом найменших квадратів для прямої [1, с. 66; 6, с. 6; 7, с. 35]:

$$\begin{cases} na + b \sum_{i=1}^n t_i = \sum_{i=1}^n y_i \\ a \sum_{i=1}^n t_i + b \sum_{i=1}^n t_i^2 = \sum_{i=1}^n y_i t_i \end{cases} \quad (13)$$

Вирішуючи ці рівняння з двома невідомими за даними фактичного тимчасового ряду, а в нашому випадку за обсягами потреби запасних частин в певний аналізований період часу, отримують значення a і b відповідно. Якщо номери періодів (моментів) часу відрховуються від початку ряду так, що перший період (момент) позначений номером $t = 1$, то вільний член a є рівнем тренду для попереднього періоду (моменту), а не першого в ряді, як часто помилково вважають. Для першого періоду рівень тренду $\hat{y}_1$ рівний $a + b$, для другого $\hat{y}_2 = a + 2b$ і т.д.

Проте доцільніше початок відліку часу перенести в середину ряду, тобто при непарному n – на період (момент) з номером $(n+1)/2$, а при парному числі рівня ряду на середину між періодом $n/2$ та $(n+1)/2, +1$. У останньому випадку усі номери періодів будуть дробовими. При нумерації періодів часу точно від середини ряду половина номерів t_i будуть від'ємними числами (аналогічно рокам для нашої

ери), а половина – додатними, тобто $\sum_{i=1}^n t_i = 0$. У такому разі система складатиметься з двох рівнянь з одним невідомим в кожному [1, с. 66]:

$$\begin{cases} na = \sum_{i=1}^n y_i \\ b \sum_{i=1}^n t_i^2 = \sum_{i=1}^n y_i t_i \end{cases}, \quad (14)$$

звідки:

$$a = \frac{\sum_{i=1}^n y_i}{n}, \quad b = \frac{\sum_{i=1}^n y_i t_i}{\sum_{i=1}^n t_i^2} \quad (15)$$

Знаменник у формулі (15) при нумерації періодів від середини ряду обчислюється усно при $n < 10$ або за формулою [1, с. 66]:

$$\sum_{i=\frac{n+1}{2}}^{\frac{n+1}{2}} t_i^2 = \frac{n^3 - n}{12} \quad (16)$$

Для параболічного тренду застосовується також метод найменших квадратів три часткові похідні функції $f(a, b, c) = \sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y}_i)^2$: прирівнюються до нуля і після перетворення отримуємо систему трьох рівнянь з трьома невідомими [1, с. 67]:

$$\begin{cases} na + b \sum_{i=1}^n t_i + c \sum_{i=1}^n t_i^2 = \sum_{i=1}^n y_i \\ a \sum_{i=1}^n t_i + b \sum_{i=1}^n t_i^2 + c \sum_{i=1}^n t_i^3 = \sum_{i=1}^n y_i t_i \\ a \sum_{i=1}^n t_i^2 + b \sum_{i=1}^n t_i^3 + c \sum_{i=1}^n t_i^4 = \sum_{i=1}^n y_i t_i^2 \end{cases} \quad (17)$$

При перенесенні початку відліку періодів (моментів) часу в середину ряду суми непарних номерів таких періодів $\sum t_i$ і $\sum t_i^3$ перетворюються на нуль. При цьому друге рівняння перетворюється в рівняння з одним невідомим, звідки:

$$b = \frac{\sum_{i=1}^n y_i t_i^2}{\sum_{i=1}^n t_i^2} \quad (18)$$

Рівняння утворюють систему двох рівнянь з двома невідомими [1, с. 68]:

$$\begin{cases} na + c \sum_{i=1}^n t_i^2 = \sum_{i=1}^n y_i \\ c \sum_{i=1}^n t_i^2 = + c \sum_{i=1}^n t_i^4 = \sum_{i=1}^n y_i t_i^2 \end{cases} \quad (19)$$

$$\text{в якій } \sum_{i=1}^n t_i^2 = \frac{n^3 - n}{12}, \quad \sum_{i=1}^n t_i^4 = \frac{3n^5 - 10n^3 + 7n}{240}.$$

Таким чином, вирішивши систему рівнянь, отримують параметри рівняння параболічного тренду.

Отже, після вибору і розрахунку основної моделі прогнозування тимчасових рядів (тренду реалізації запасних частин) слід розглянути сезонну компоненту. Саме коливання є дуже важливим предметом статистичного дослідження тимчасових рядів.

Важливість коливання багатогранне [8, с. 107-108]:

1) Воно дозволяє встановити теоретичні передумови, що є причинами коливань і виявити шляхи впливу на них.

2) На основі параметрів коливання його можна прогнозувати або враховувати як чинник похибки прогнозу, тобто зробити прогноз більш надійним і точним.

3) На основі параметрів і прогнозів коливань можна розрахувати резерви, страховий запас деталей, необхідний для подолання негативних наслідків коливання рівнів.

Для розрахунку сезонної компоненти застосовується метод корекції рівняння тренду реалізації запасних частин при асиметричній сезонній хвилі, або метод представлення синусоїдальних коливань у формі тригонометричних рівнянь Фур'є. Як показали дослідження [1, с. 99], обсяги реалізації запасних частин на СТОА важко представити у вигляді синусоїдальних гармонік. Тому для розрахунку сезонної компоненти, обраний метод корекції рівняння тренду при асиметричній сезонній хвилі. Суть цього методу полягає в десеоналізації даних отриманих в результаті аналізу потреби в запасних частинах. Так, спочатку, рік ділиться на рівні проміжки n , які, як правило, дорівнюють кількості замовлень запасних частин з центрального складу. Як правило, бажано прийняти кількість замовлень до найбільш зручного для обчислення кількості (проміжку в часі), наприклад, раз на

місяць, раз на тиждень, раз на квартал.

Якщо аналізований період дорівнює 1 року, що складається з n -рівних інтервалів роботи СТОА, то середній обсяг продажів за інтервал становитиме [1, с. 69]:

$$\bar{Q} = \frac{\sum_{m=1}^n Q_{CTOA_m}}{n} \quad (20)$$

де Q_{CTOA_m} – обсяг потреби в запасній частині впродовж m -го періоду; n – кількість періодів роботи підприємства.

Для t -го періоду роботи СТОА значення сезонної компоненти становитиме у відсотках [1, с. 70]:

$$S_{i\text{відс}} = 100 \cdot \left(\frac{Q_{\Sigma CTOA_t} \cdot n}{\sum_{m=1}^n Q_{CTOA_m}} - 1 \right) \quad (21)$$

де $Q_{\Sigma CTOA_t}$ – обсяг потреби в запасних частинах в i -й період.

Для розрахунку сезонних компонент вибирається період часу більш тривалий ніж 1 рік, тоді для k -років роботи СТОА середнє значення сезонної компоненти становитиме [1, с. 70]:

$$\bar{S}_t = \frac{\sum_{y=1}^k \left(\frac{Q_{\Sigma CTOA_{ty}} \cdot n}{\sum_{m=1}^n Q_{CTOA_m}} \right)}{k} \quad (22)$$

де $\bar{S}_t$ – середнє значення сезонної компоненти для t -го періоду; k – кількість років, за які виконувався аналіз; $Q_{\Sigma CTOA_{ty}}$ – обсяг потреби в запасних частинах в t -й період y -го року.

Якщо значення сезонної компоненти необхідно виразити у відсотках, тоді [1, с. 71]:

$$\bar{S}_{t\text{відс}} = \sum_{y=1}^k \frac{100}{k} \left(\frac{Q_{\Sigma CTOA_{ty}} \cdot n}{\sum_{m=1}^n Q_{CTOA_m}} - 1 \right) \quad (23)$$

Отже, якщо z/t є неуніфікованою, то прогнозована потреба в ній СТОА на t -й період становитиме [1, с. 70]:

$$Q_{\text{прог. nonumt}} = Y \cdot \bar{S}_t = (a + bt + ct^2) \cdot \frac{\sum_{y=1}^k \left(\frac{Q_{\Sigma CTOA_{ty}} \cdot n}{\sum_{m=1}^n Q_{CTOA_m}} \right)}{k} \quad (24)$$

Висновки. Таким чином, отримана залежність $Q_{\text{прог. nonumt}}$ дає змогу спрогнозувати потребу в запасних частинах для СТОА і враховує втрачені продажі ($k_{\text{куп}}$ – ймовірність купівлі запасної частини), сезонні коливання попиту. Для проведення розрахунків за формулою (24) необхідне використання ЕОМ.

Подальші дослідження проблеми оптимізації складських запасів в умовах СТОА необхідно проводити шляхом апробації та уточнення математичної моделі. Для цього необхідно забезпечити реалізацію моделі на програмному рівні та можливість враховувати додаткові випадкові фактори попиту на запасні частини.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Агафонов А. В. Определение потребности дилерских станций технического обслуживания автомобилей в запасных частях и повышение эффективности управления запасами: дис. ... канд. техн. наук: спец. 05.22.10 «Эксплуатация автомобильного транспорта» / Агафонов Алексей Валентинович. – М., 2003. – 221 с.

2. Буянов В. В. Исследование некоторых вопросов повышения эффективности технического обслуживания легковых автомобилей: автореф. дис. на соиск. учен. степ. к. т. н.: спец. 05.594 / В. В. Буянов. – М., 1973. – 24 с.
3. Гришин А. С. Разработка методики прогнозирования потребности предприятий автосервиса в запасных частях: дис. ... канд. техн. наук: спец. 05.22.10 «Эксплуатация автомобильного транспорта» / Гришин Александр Сергеевич. – М., 2005. – 153 с.
4. Таджикибаев А. А. Прогнозирование потребности в запасных частях для автомобилей, принадлежащих населению: (На примере СТО): автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. техн. наук / Таджикибаев Абдунаби Абдурахманович. – М., 1979. – 16 с.
5. Дуброва Т. А. Статистические методы прогнозирования в экономике: учеб. пособ. / Т. А. Дуброва, М. Ю. Архипова. – М., 2004. – 136 с.
6. Практикум по эконометрике: учеб, пособ. / [Елисеева И. И., Курышева С. В., Гордеенко Н. М. и др.]; под ред. И. И. Елисеевой. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 192 с.
7. Магнус Я. Р. Эконометрика. Начальный курс: учеб. / Я. Р. Магнус, П. К. Катышев, А. Л. Пересецкий – [6-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Дело, 2004. – 576 с.
8. Афанасьев В. Н. Анализ временных рядов и прогнозирование: учеб. / В. Н. Афанасьев, М. М. Юзбашев. Изд-во 2-е, перераб. и доп. – М.: Финансы и статистика; ИНФРА-М, 2010. – 320 с.

REFERENCES

1. Agafonov A. V. (2003). Opreделение potrebnosti dilerskikh stantsiy tekhnicheskogo obsluzhivaniya avtomobiley v zapasnykh chastyakh i povyshenie effektivnosti upravleniya zapasami. Diss [Determining the need for dealer car maintenance stations in spare parts and improving the efficiency of inventory management. Diss]. Moscow [in Russian].
2. Buyanov V. V. (1973). Issledovanie nekotorykh voprosov povysheniya effektivnosti tekhnicheskogo obsluzhivaniya legkovykh avtomobiley. Avtoreferat Diss. [Research of some issues of increasing the efficiency of maintenance of cars. Author's abstract.]. Moscow [in Russian].
3. Grishin A. S. (2005). Razrabotka metodiki prognozirovaniya potrebnosti predpriyatiy avtoservisa v zapasnykh chastyakh. Diss [Development of methods for forecasting the needs of car service enterprises in spare parts Diss]. Moscow [in Russian].
4. Tadzhibaev A. A. (1979). Prognozirovanie potrebnosti v zapasnykh chastyakh dlya avtomobiley, prinadlezhashchikh naseleniyu: (Na primere STO). Avtoreferat Diss. [Forecasting the need for spare parts for cars owned by the population: (On the example of Autoservice stations). Author's abstract.]. Moscow [in Russian].
5. Dubrova T. A., Arkhipova M. YU. (2004). Statisticheskie metody prognozirovaniya v ekonomike [Statistical methods of forecasting in the economy]. Moscow [in Russian].
6. Eliseeva I. I., Kuryшева S. V., Gordienko N. M., Babaeva I. V., Kosteeva T. V., Makhaylov B. A. (2002). Praktikum po ekonometrike [Workshop on Econometrics]. Moscow, Finansy i statistika Publ. [in Russian].
7. Magnus YA. R., Katyshev P. K., Peresetskiy A. L. (2004). Ekonometrika [Econometrics]. Moscow, Delo Publ. [in Russian].
8. Afanasyev V. N., Yuzbashev M. M. (2010). Analiz vremennykh ryadov i prognozirovanie [Time series analysis and forecasting]. Moscow, Finansy i statistika; INFRA-M Publ. [in Russian].

РЕФЕРАТ

Хаврук В.О. Математична модель прогнозування та визначення обсягу запасних частин для станцій технічного обслуговування автомобілів з урахуванням втрачених продажів / В. О. Хаврук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті розглядається порядок формування математичної моделі прогнозування та визначення обсягу запасних частин з урахуванням втрачених продажів на основі фактичних витрат для ремонтів і реалізацій через торгівлю.

Об'єкт дослідження – система управління запасами станцій технічного обслуговування автомобілів.

Мета роботи – провести дослідження математичної моделі прогнозування та визначення обсягу запасних частин з урахуванням втрачених продажів і з'ясувати основні її складові.

Метод дослідження – аналіз та формалізація: кількісних показників запасів автомобільних частин, методики формування складових і параметрів математичної моделі.

Встановлено, що методологія побудови математичної моделі припускає формалізацію основних процесів витрат автомобільних запасних частин. Математична модель включає витрати запасних частин: 1) на ремонти автомобілів; 2) через реалізацію запасної частини в магазині, що діє при сервісній станції.

З'ясовано, що для врахування втрачених продажів запасних частин необхідно чітко здійснювати реєстрацію запитів клієнтів із зазначенням заводських каталожних номерів запчастин, їх кількості. При цьому, у разі виникнення потреби в запасній частині і її наявності на складі підприємства, клієнт відмовляється від купівлі, то така вимога не враховується як незадоволена.

Виконана побудова математичної мультиплікативної моделі прогнозування та визначення обсягу запасних частин з урахуванням втрачених продажів в якій значення сезонної компоненти не є константою, а являє собою певну частку трендового значення.

Розглянуті та наведені формули для визначення потреби в запасних частинах в мультиплікативній моделі на основі параболічного, лінійного трендів попиту та сезонної варіації.

Обґрунтована важливість сезонної компоненти в математичній моделі прогнозування – вона є чинником похибки прогнозування, дає змогу з'ясувати причини коливань та розраховувати страховий запас деталей. Для розрахунку сезонної компоненти представлений метод корекції рівняння тренду при асиметричній сезонній хвилі.

Результати статті можуть бути використані для підвищення ефективності управління запасами як на станціях технічного обслуговування автомобілів так і будь-яких суб'єктів підприємницької діяльності, у випадку, коли виникає проблема незадоволеного попиту споживачів.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – уточнення моделі визначення обсягу запасних частин шляхом дослідження сезонних коливань попиту та вивчення основних тенденцій розвитку автосервісних послуг і наявного модельного ряду автомобілів, їх вікового складу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДЕТАЛЬ, ЗАПАСНА ЧАСТИНА, ЙМОВІРНІСТЬ, КІЛЬКІСТЬ, МОДЕЛЬ, ОБСЯГ, ПЕРІОД, ПОПИТ, ПОТРЕБА, ПРОГНОЗ, ПРОДАЖ, РЕАЛІЗАЦІЯ, РІВНЯННЯ, РЯД, СЕЗОННА ВАРІАЦІЯ, ТЕНДЕНЦІЯ, ТРЕНД.

ABSTRACT

Khavruk V.O. Mathematical model of forecasting and definition of the size of spare parts for automotive service stations with consideration of loss of sales. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article deals with the order of formation of the mathematical model of forecasting and determination of the volume of spare parts, taking into account lost sales on the basis of actual expenses for repairs and sales through trade

Object of research – system of inventory management of car maintenance stations

Purpose of the study – to carry out research of mathematical model of forecasting and determination of spare parts volume taking into account lost sales and to find out the main components of it.

Method of the study – the analysis and formalization: quantitative indicators of automobile parts reserves, methods of forming components and parameters of a mathematical model.

It is established that the methodology of constructing a mathematical model involves the formalization of the main processes of the cost of automotive spare parts. The mathematical model includes the costs of spare parts: 1) for repairs of cars; 2) through the sale of a spare part in a shop operating at a service station.

It was found out that in order to take into account the lost sales of spare parts, it is necessary to clearly register customer inquiries, indicating the factory catalogs of spare parts numbers, their number. In this case,

in case of the need for a spare part and its presence in the warehouse of the enterprise, the client refuses to purchase, then such a requirement is not taken into account as dissatisfied.

The construction of a mathematical multiplicative model of prediction and determination of the amount of spare parts based on lost sales in which the value of the seasonal component is not a constant, but represents a certain proportion of the trend value.

The formulas for determining the need for spare parts in a multiplicative model based on parabolic, linear trends of demand and seasonal variation are considered and given.

The importance of the seasonal component in the mathematical model of forecasting is substantiated; it is a factor of forecasting error, it allows to find out the causes of fluctuations and to calculate the insurance stock of parts. To calculate the seasonal component, a method of correction of the trend equation with an asymmetric seasonal wave is presented.

The results of the article can be used to increase the efficiency of inventory management at both technical maintenance stations of cars and any subjects of entrepreneurial activity, in the case when there is a problem of dissatisfied consumer demand.

Forecast assumptions about the object of study – the specification of the model for determining the volume of spare parts by studying the seasonal fluctuations in demand and studying the main trends in the development of car service services and the existing model range of cars, their age composition.

KEYWORDS: DETAIL, SPARE PARTS, PROBABILITY, QUANTITY, MODEL, VOLUME, PERIOD, DEMAND, NEED, FORECAST, SALE, IMPLEMENTATION, EQUATION, SERIES, SEASONAL VARIATION, TREND.

РЕФЕРАТ

Хаврук В.А. Математическая модель прогнозирования и определения объема запасных частей для станций технического обслуживания автомобилей с учетом упущенных продаж / В. А. Хаврук // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье рассматривается порядок формирования математической модели прогнозирования и определения объема запасных частей с учетом упущенных продаж на основе фактических затрат для ремонта и реализации через торговлю.

Объект исследования – система управления запасами станций технического обслуживания автомобилей.

Цель работы – произвести исследования математической модели прогнозирования и определения объема запасных частей с учетом упущенных продаж и выяснить основные ее составляющие.

Метод исследования – анализ и формализация: количественных показателей запасов автомобильных частей, методики формирования составляющих и параметров математической модели.

Установлено, что методология построения математической модели предполагает формализацию основных процессов расходов автомобильных запасных частей. Математическая модель включает расходы запасных частей: 1) на ремонт автомобилей; 2) через реализацию запасной части в действующем магазине при сервисной станции.

Выяснено, что для учета упущенных продаж запасных частей необходимо четко осуществлять регистрацию запросов клиентов с указанием заводских каталожных номеров запчастей, их количества. При этом, в случае возникновения потребности в запасных части и ее наличии на складе предприятия, клиент отказывается от покупки, то такое требование не учитывается как недовольна.

Выполнено построение математической мультипликативной модели прогнозирования и определения объема запасных частей с учетом упущенных продаж в которой значение сезонной компоненты не является константой, а представляет собой определенную долю трендового значения.

Рассмотрены и наведены формулы для определения потребности в запасных частях в мультипликативной модели на основе параболического, линейного трендов спроса и сезонной вариации.

Обоснована важность сезонной компоненты в математической модели прогнозирования – она является фактором погрешности прогнозирования, позволяет выяснить причины колебаний и

рассчитывать страховой запас деталей. Для расчета сезонной компоненты представлен метод коррекции уравнения тренда при асимметричной сезонной волны.

Результаты статьи могут быть использованы для повышения эффективности управления запасами как на станциях технического обслуживания автомобилей, так и любых субъектов предпринимательской деятельности, в случае, когда возникает проблема неудовлетворенного спроса потребителей.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – уточнение модели определения объема запасных частей путем исследования сезонных колебаний спроса и изучение основных тенденций развития автосервисных услуг и имеющегося модельного ряда автомобилей, их возрастного состава.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ДЕТАЛЬ, ЗАПАСНАЯ ЧАСТЬ, ВЕРОЯТНОСТЬ, КОЛИЧЕСТВО, МОДЕЛЬ, ОБЪЕМ, ПЕРИОД, СПРОС, ПОТРЕБНОСТЬ, ПРОГНОЗ, ПРОДАЖА, РЕАЛИЗАЦИЯ, УРАВНЕНИЕ, РЯД, СЕЗОННАЯ ВАРИАЦИЯ, ТЕНДЕНЦИЯ, ТРЕНД.

АВТОР

Хаврук Володимир Олександрович, Національний транспортний університет, асистент кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу, e-mail: khavruk@gmail.com, тел.+380950187190, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к.410.

AUTHOR

Khavruk Volodymyr, National Transport University, assistant to chair of technical operation of cars and autoservice, e-mail: khavruk@gmail.com, tel.+380950187190, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 410.

АВТОР

Хаврук Владимир Александрович, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры технической эксплуатации автомобилей и автосервиса, e-mail: khavruk@gmail.com, тел.+380950187190, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко 1, к. 410.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Брегіда Федір Миколайович, кандидат технічних наук, ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСПОРТПРОЕКТ», завідувач Відділу дослідження та нормативно-правового забезпечення у сфері технічної експлуатації дорожніх транспортних засобів, e-mail: to@insat.org.ua, тел.+380442010806, Україна, 03113, м. Київ, пр. Перемоги 57, к.714.

Бондаренко Євген Валентинович, доктор економічних наук, Національний транспортний університет, професор кафедри економіки, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел.+380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к.313.

REVIEWER:

Brehida Fedir, Candidate of Science (Engineering), DP «DERGAUTOTRANSNDIPROJECT», Head of Department of research and is standard-legal maintenance in sphere of technical operation of road vehicles, e-mail: to@insat.org.ua, tel.+380442010806, Ukraine, 03113, Kyiv, pr. Peremogy 57, of. 714.

Bondarenko Yevhen, Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, department of economics, Kyiv, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel.+380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 313.

ВИВЕДЕННЯ КАПІТАЛУ З УКРАЇНИ: ПРИЧИНИ, МАСШТАБИ ТА НАСЛІДКИ

Червякова В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, ChervyakovaV@bigmir.net, orcid.org/0000-0003-3568-3836

CAPITAL OUTFLOW FROM UKRAINE: REASONS, VOLUMES AND CONSEQUENCES

Chervyakova V.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ChervyakovaV@bigmir.net, orcid.org/0000-0003-3568-3836

ВЫВОД КАПИТАЛА ИЗ УКРАИНЫ: ПРИЧИНЫ, МАСШТАБЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ

Червякова В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина, ChervyakovaV@bigmir.net, orcid.org/0000-0003-3568-3836

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Підвищення мобільності капіталу сприяє активному освоєнню бізнесом нових інструментів виведення капіталу з країни. Інтегруючись у глобальні фінансові ринки, вітчизняні компанії освоюють техніки міжнародної структуризації бізнес-процесів та «агресивного» податкового планування, що нерідко пов'язано з виведенням центрів прибутку з країни. Характерно, що у цьому разі на зміну тіньовим схемам ухилення від оподаткування, які використовували підприємства на етапі становлення ринкових відносин, приходять цілком легальні схеми мінімізації оподаткування шляхом виведення прибутку в юрисдикції з меншим податковим навантаженням. Техніки заниження обсягів виробництва, надання фіктивних послуг, використання послуг конвертаційних центрів стають все більш дорогими та ризикованими. На відміну від таких схем, виведення капіталів у низькоподатковій юрисдикції набуває дедалі більшої поширеності завдяки розвитку цифрової економіки, інформаційних технологій та інвестиційних інструментів, а також зростанню кількості та професійного рівня вітчизняних фахівців з питань міжнародного податкового планування.

Виведення центру прибутку з України у країни з низькоподатковими режимами є економічно доцільною формою ведення бізнесу переважно для великих та середніх підприємств. Для малих підприємств такі схеми не завжди є економічно виправданими, хоча через високі ризики ведення бізнесу в Україні стають дедалі популярнішими. Як наслідок, диференціюються умови ведення бізнесу для компаній залежно від їх розміру. Підприємства, які використовують техніки «агресивного» податкового планування, фактично мають менший рівень податкового навантаження. В результаті штучно знижується конкурентоспроможність сумлінних платників податків, деформуються механізми конкуренції в економіці, погіршуються умови для започаткування нового бізнесу, штучно знижується конкурентоспроможність бізнес-проектів за участі держави.

Поширення схем ведення бізнесу у такий спосіб призводить до деформацій на фінансових ринках. Інструменти боргового фінансування інвестиційних процесів з-за кордону стають економічно доцільнішими, ніж фінансування за рахунок прибутків, акумульованих в Україні. Як наслідок, гальмується розвиток вітчизняного фондового ринку та нагромаджуються диспропорції платіжного балансу. Без створення стимулів для акумуляції капіталів в Україні та обмежень для їх нелегального виведення вітчизняна економіка продовжуватиме втрачати значний обсяг фінансових ресурсів [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблеми. Дослідженню проблем, пов'язаних з виведенням капіталу, ухиленням від оподаткування та тінізацією економіки присвячені праці Жаліла Я.А., Тищук Т.А., Павлової А.М., Махортих Д.О., Іванова О.В., Огребі С.В., Чернявського С.С., Некрасова В.А., Титко А.В., Дубровського В., Черкашина В. та ін. Проте недостатньо висвітленими залишаються питання дослідження способів і визначення обсягів виведення капіталів з України.

Цілі статті – дослідження причин, динаміки та макроекономічних наслідків виведення капіталу з України.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Бізнес-середовище України характеризується високою мінливістю та невизначеністю

через політичну та макроекономічну нестабільність, неефективність державних і місцевих органів влади, недосконалість та непередбачуваність законодавчого регулювання підприємницької діяльності. Відповідно до рейтингу Світового банку Doing Business 2019, Україна посідає 71 місце серед 190 країн світу за легкістю ведення бізнесу, значно поступаючись всім сусіднім країнам. Так, за легкістю започаткування бізнесу Україна посідає 56 місце, за легкістю отримання дозволів на будівництво – 30 місце, за легкістю підключення до електромереж – 135 місце, за легкістю реєстрації прав власності – 63 місце, за можливістю залучення фінансування – 32 місце, за ступенем захисту прав міноритарних акціонерів – 72 місце, за легкістю сплати податків – 54 місце, за легкістю ведення зовнішньоекономічної діяльності – 78 місце, за забезпеченням виконання контрактів – 57 місце та за вирішенням проблем неплатоспроможності і банкрутства – 145 місце. Наведені дані свідчать про значну складність, тривалість і вартість бюрократичних процедур щодо започаткування і ведення бізнесу в Україні, що спонукає підприємців до ведення тіньової економічної діяльності або подолання бюрократичних перепон корупційним шляхом [2].

Зазначені проблеми ведення бізнесу є ключовою перешкодою підвищення конкурентоспроможності України на світовому ринку. Відповідно до рейтингу Всесвітнього економічного форуму The Global Competitiveness Index 2018, Україна посідає 83 позицію серед 140 країн. Всесвітній економічний форум оцінює конкурентоспроможність за 12 контрольними показниками наступним чином: якість державних інституцій (110 місце), стан інфраструктури (57 місце), впровадження інформаційно-комунікаційних технологій (77 місце), макроекономічна стабільність (131 місце), охорона здоров'я (94 місце), рівень знань і навичок (46 місце), ринок товарів і послуг (73 місце), ринок праці (66 місце), фінансова система (117 місце), розмір внутрішнього ринку (47 місце), динамізм бізнесу (86 місце), інноваційний потенціал (58 місце). Серед проблемних факторів ведення бізнесу в Україні Всесвітній економічний форум виділяє випадки тероризму, незадовільний захист майнових та інтелектуальних прав власності, залежність судової системи, інфляцію, значний обсяг державного боргу, незадовільну якість доріг, спотворений вплив податків та субсидій на ринкову конкуренцію, переважання нетарифних бар'єрів на ринку, недостатню гнучкість встановлення заробітних плат, високу ставку податку на працю, недостатнє фінансування малого та середнього бізнесу, низьку надійність банків, значну частку непрацюючих кредитів в портфелях банків, низький рівень відновлення платоспроможності суб'єктів господарювання, низьку частку інноваційних компаній та недостатній рівень розвитку кластерів [3].

Згідно з Index of Economic Freedom 2018, складеним The Heritage Foundation, Україна посідає 150 місце серед 180 країн світу та належить до групи країн з переважно невільною економікою. Експерти відзначають певні поліпшення у восьми з 12 показників економічної свободи, зокрема монетарної свободи та свободи інвестицій. Разом з тим, Україна займає останню позицію серед 44 країн регіону Європи, а її загальна оцінка нижча за регіональні та світові середні значення. Домінуюча олігархічна економіка України сильно постраждала внаслідок окупації Криму та триваючої агресії на сході країни. Водночас нетарифні бар'єри суттєво перешкоджають торгівлі, обсяг залучення іноземних інвестицій залишається низьким, а значна частка необслуговуваних кредитів перешкоджає стабілізації та розвитку банківської системи. Країна гостро потребує рішучої боротьби з корупцією, розвитку ринків капіталу, приватизації державних підприємств, вдосконалення законодавчої бази та утвердження верховенства права [4].

Зазначені проблемні фактори ведення бізнесу та бажання підприємців оминати бюрократичні перепони зумовлюють значний рівень корупції в усіх сферах економічної діяльності та на всіх рівнях державного управління в Україні. Так, у рейтингу Corruption Perceptions Index 2017, який складає Transparency International, Україна посіла 130 місце зі 180 країн. Україна вперше з 2010 року обійшла Росію, але результати інших сусідніх країн значно вищі, ніж в Україні: Польща – 60 місце, Словаччина – 50, Румунія – 48, Угорщина – 45, Білорусь – 44, Молдова – 31. Автори рейтингу вказують на брак політичної волі керівництва країни до рішучої боротьби з корупцією та низький рівень довіри до українських судів та прокуратури. Також варто відмітити постійні законодавчі ініціативи парламенту, які загрожують новоствореній антикорупційній інфраструктурі. Здійснюються спроби обмежити незалежність новостворених антикорупційних органів та випадки тиску на журналістів та громадських активістів, які працюють у сфері протидії корупції: впровадження дискримінаційного електронного майнового декларування, тиск з боку правоохоронних органів, провокації, протидія, побиття та дискредитаційні інформаційні кампанії. “Кошти Януковича” були перераховані в бюджет за сумнівним судовим рішенням, яке досі залишається офіційно засекреченим. Уряд здійснив певні кроки в розбудові прогресивної системи eHealth, запустив процедуру автоматичного повернення ПДВ, однак протягом року було чимало законодавчих

ініціатив, які могли знищити систему державних закупівель ProZorro. Зокрема, законопроект “Купуй українське, плати українцям”, який створює умови для повернення корупції в публічні закупівлі, був проголосований в першому читанні. Досі не відбувся аудит оборонних закупівель, зокрема у підприємств, пов’язаних з чинним керівництвом країни, а рівень секретності в цій сфері залишається необґрунтованим. Як результат, корупція залишається для бізнесу та звичайних громадян однією з головних проблем [5].

Узагальнюючи викладене, до основних причин тінізації економіки та виведення капіталу з України можна віднести:

- складність, суперечливість та нестабільність податкового і митного законодавства, а також законодавства з регулювання підприємницької діяльності;
- слабкість та неефективність державних інституцій, надмірна складність і тривалість бюрократичних процедур;
- конфлікт в міжнародних відносинах з Російською Федерацією і пов’язане з цим впровадження зовнішньоторговельних і транзитних обмежень;
- анексія Криму та наявність територій, не підконтрольних владі України внаслідок збройного конфлікту на сході України;
- передбачені законодавством значні дискреційні повноваження чиновників щодо надання привілеїв громадянам та підприємствам за відсутності персональної відповідальності за прийняті рішення;
- неефективність судової системи та низький рівень довіри до неї (судам скоріше або повністю довіряють лише 12,3% жителів України [6]);
- неефективні системи реєстрації та перереєстрації майнових та інтелектуальних прав власності, а також значна складність, тривалість і вартість захисту зазначених прав;
- макроекономічна нестабільність, зокрема зниження курсу національної валюти у 3,5 рази за 2014-2018 роки та галопуюча інфляція;
- нестабільність банківської системи України, зокрема припинення діяльності 115 банків за 2014-2018 роки та значна частка необслуговуваних кредитів в портфелях працюючих банків, що сягає 50% [7];
- складність і тривалість процедур підготовки податкової звітності та сплати податків, яка складає 328 годин на рік і значно перевищує середні регіональні та світові показники [8];
- високі ставки податків на працю, що сплачуються як роботодавцями, так і найманими працівниками, зумовлюють тіньову зайнятість;
- високі ставки податкових і митних платежів на імпорتنу продукцію, а також значна складність і тривалість їх митного оформлення, зумовлюють значні обсяги контрабанди;
- значний рівень корупції в усіх сферах економічної діяльності та на всіх рівнях державного управління в Україні;
- прагнення олігархічних структур, політичних діячів та державних службовців приховати реальні обсяги активів та джерела їх походження.

Вивчення проблеми виведення капіталу з країни передбачає глибоке усвідомлення сутності цього явища. У світовій практиці наявна низка понять, які характеризують процес переміщення капіталу з економік одних країн у господарські системи інших: «виведення капіталу», «відтік капіталу», «експорт капіталу», «вплив капіталу», «втеча капіталу». У більшості досліджень з аналізованої проблематики використовують зазначені поняття як синоніми, що призводить до термінологічної плутанини, некоректного тлумачення категорій і викривлення результатів аналізу процесу виведення капіталу з країни.

Таким чином, для вдосконалення теоретичного підґрунтя досліджень, спрямованих на виявлення причин, оцінювання масштабів і вивчення наслідків виведення капіталу з країни, потрібно сформулювати понятійний апарат шляхом розмежування зазначених вище термінів. Поняття «виведення капіталу» охоплює два процеси: перший – це зменшення обсягів іноземних інвестицій у національну економіку; другий – збільшення активів, які належать громадянам певної країни, у зарубіжних господарських системах.

Економічна сутність виведення капіталу з країни передбачає використання саме другого процесу для характеристики цієї категорії. У тому самому значенні слід застосовувати поняття «відтік капіталу» й «експорт капіталу».

«Відплив капіталу» та «втеча капіталу» є кримінальною складовою його експорту, тобто нелегальним виведенням. Попри схожість двох останніх понять, вони також різняться. Найпоширенішим тлумаченням втечі капіталу є його швидке переміщення поза межі вітчизняної

економічної системи, пов'язане із ситуацією фінансової паніки – швидким розпродажем національних активів і вилученням ресурсів із національної фінансової системи з метою рекапіталізації коштів за кордоном. Поняття «відплив капіталу» слід використовувати за умов, коли міграція активів має досить стабільний характер.

Отже, виведення (експорт, відтік) і втеча (відплив) капіталу – дві базові категорії, які характеризують процес переміщення капіталу з економіки країни до зарубіжних господарських систем.

Виведення капіталу – об'єктивний економічний процес, який не становить безпосередньої загрози для економічної безпеки держави та може бути схарактеризований як збільшення національних активів за кордоном.

Втеча (відплив) капіталу – це процес незаконного переміщення капіталу з вітчизняної економіки, що є загрозою для фінансової системи країни, свідчить про безперспективність внутрішнього інвестування та призводить до уповільнення соціально-економічного розвитку держави.

До причин «втечі капіталу» з України можна віднести: низький соціально-економічний рівень життя населення, обмежена база для нагромадження й інвестування, високі темпи інфляції, існуючий обмінний курс національної валюти, несприятливий інвестиційний клімат, непередбачуваність законодавства тощо.

Для підприємця визначальними чинниками для прийняття рішення щодо вкладення капіталу у власній країні чи виведення його за кордон є можливість нагромадження вкладеного капіталу та гарантії його збереження. Практика свідчить, що втеча капіталу відбувається як у розвинених країнах, так і в країнах, що розвиваються [9].

Виведення прибутків (profit shifting) у інші юрисдикції з метою «оптимізації» податкових зобов'язань з використанням технік міжнародної структуризації бізнес-процесів у країнах з недостатньо сприятливими умовами ведення бізнесу є типовим для транснаціональних корпорацій (ТНК). Проте в Україні в умовах незадовільного стану бізнес-середовища подібні форми організації бізнесу поширюються навіть серед невеликих компаній. Часто вітчизняні підприємства, які здійснюють економічну діяльність на території України, створюють контрольовані компанії у інших країнах без будь-якого економічного сенсу, крім здійснення податкової «оптимізації». В результаті ведення бізнесу у такий спосіб значна частина створеної в Україні доданої вартості виводиться та акумулюється в інших країнах як великими транснаціональними компаніями, так і вітчизняними підприємствами або промислово-фінансовими групами [10].

З метою мінімізації податкових зобов'язань, передбачених законодавством України, компанії виводять центри прибутку до інших юрисдикцій. Для цього підприємці здійснюють декомпозицію бізнес-процесів та розподіляють їх між суб'єктами господарювання у різних країнах. Як правило, бізнес-процеси виробництва концентруються на українських підприємствах, а бізнес-процеси управління активами та фінансова діяльність – на контрольованих іноземних компаніях. При цьому доходи та видатки від підприємницької діяльності штучно розподіляються між бізнес-процесами так, щоб прибуток акумулювався на іноземних підприємствах. Це дозволяє компаніям використовувати різні схеми мінімізації витрат, які ОЕСР відносить до схем «агресивного» податкового планування. Оскільки для бізнесу будь-які податки фактично є витратами, поширення таких форм організації підприємницької діяльності є цілком природним явищем, яке не є унікальним для України. Проблема «розмивання» бази оподаткування (tax base erosion) у такий спосіб існує майже в усіх країнах, проте масштаби цього явища відрізняються у країнах з різним інвестиційним кліматом, принципами оподаткування та підходами до забезпечення банківської таємниці [11].

Кількісна оцінка обсягів прихованого виведення капіталів з країни відіграє ключову роль у дослідженні впливу цього явища на розвиток економіки України. Без розуміння співвідношення обсягів виведення капіталів з даними офіційної статистики щодо стану галузей вітчизняної економіки неможливо об'єктивно оцінити фактичну динаміку та потенціал їхнього розвитку. Значна кількість великих компаній виводять центри їх прибутковості у низькоподаткові території, тому показники їхньої діяльності в Україні відображають лише частину їх фінансових потоків та створеної доданої вартості. Оскільки частина прибутків, сформованих в результаті виробництва товарів та послуг в Україні, акумулюється на інших економічних територіях, дані про них не відображаються у статистиці діяльності вітчизняних суб'єктів господарювання. Такі прибутки формують додану вартість у країнах, де ці прибутки акумулюються.

Слід констатувати, що офіційна статистична методологія не дозволяє у повному обсязі оцінювати результати ведення бізнесу та виробничих процесів в Україні. Фактично, інвестор або

власник бізнесу отримують доходи від ведення бізнесу як на українському підприємстві, на якому здійснюються виробничі процеси, так і від діяльності контрольованої іноземної компанії. Тому для оцінки ефективності бізнесу, крім прибутків вітчизняного підприємства, необхідно враховувати прибуток контрольованої іноземної компанії, у якій виробничі процеси можуть фактично не здійснюватися, проте додатково формуються потоки доходів. Отже, для оцінки доданої вартості, яка формується внаслідок здійснення економічної діяльності в Україні, додатково до офіційних даних щодо ВВП слід враховувати дані щодо обсягів прибутків, нагромаджених контрольованими іноземними компаніями. Проте офіційні дані щодо показників діяльності контрольованих іноземних корпорацій відсутні.

Маючи несприятливий бізнес-клімат, високий рівень корупції та значне податкове навантаження, Україна залишається одним із світових лідерів за обсягами виведення капіталу з країни. Так, за оцінками Global Financial Integrity, за обсягами приховано виведених капіталів Україна посідає 14 місце у світі, втрачаючи щорічно в середньому 11,6 млрд дол. США [12]. Global Financial Integrity вимірює обсяги виведення капіталу за двома джерелами: 1) навмисні маніпуляції в сфері зовнішньої торгівлі; 2) помилки та упущення в платіжному балансі, що мають від'ємне значення. Маніпуляції в сфері зовнішньої торгівлі є основним вимірюваним засобом виведення коштів з країн, що розвиваються. Протягом періоду дослідження в середньому 87% незаконних фінансових впливів було обумовлено фальсифікаціями в сфері зовнішньої торгівлі [13]. Наведені дані свідчать, що фактична ефективність ведення бізнесу в Україні є значно вищою за офіційні статистичні дані, проте сформована додана вартість не нагромаджується в національній економіці, а виводиться до інших країн (табл. 1).

Таблиця 1 – Виведення капіталу з України за 2004-2013 рр. (млрд дол. США) [12]

Table 1 – Capital outflows from Ukraine in 2004-2013 (billion USD) [12]

Показник	Роки										Всього	Середнє
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
Відтік коштів внаслідок маніпуляцій в сфері зовнішньої торгівлі	4,380	5,626	5,381	6,695	16,922	10,574	13,843	17,949	21,001	13,271	115,640	11,560
Відтік «гарячих грошей»	0	0	0	0,480	0	0	0	0	0	0,640	1,120	
Загальний відтік коштів	4,380	5,626	5,381	7,175	16,922	10,574	13,843	17,949	21,001	13,911	116,760	11,680

Для оцінки обсягів зловживань у сфері зовнішньої торгівлі використовують метод дзеркальної статистики, який базується на співставленні даних експорту та імпорту країн та спрямований на визначення обсягів виведення капіталів з використанням схем, що спотворюють ціни у зовнішньоторговельних операціях. Оскільки основним напрямком виведення капіталу з країни є заниження вартості товарів при їх експорті за кордон, то різниця між обсягами експорту товарів за даними Державної служби статистики України та імпорту товарів країнами-партнерами за їх статистичними даними є обсягом виведення капіталу з України.

Проведене дослідження щодо зовнішньої торгівлі України з її основним зовнішньоторговельним партнером – Європейським Союзом – свідчить про систематичне заниження суб'єктами господарювання вартості вітчизняної продукції при її експорті за кордон. В подальшому українська продукція постачається на світові ринки і продається за світовими цінами через іноземні компанії, зареєстровані в низькоподаткових юрисдикціях, де і відбувається акумуляція прибутків від ведення підприємницької діяльності в Україні. Однак з 2014 року спостерігається певне зменшення обсягів зловживань щодо експорту товарів з України в країни ЄС-28. Якщо у 2007-2013 рр. вартість експорту товарів з України до країн ЄС занижувалась на 10-18%, то з 2014 – лише на 5-8% (табл. 2). Цьому сприяло як впровадження та удосконалення трансфертного ціноутворення при господарських операціях з пов'язаними особами, так і уніфікація стандартів статистики між Україною та ЄС.

Ситуації, в яких відбувається виведення капіталу суб'єктами господарювання з використанням імпорتنих операцій, полягають у ввезенні в Україну продукції, вартість якої перевищує реальну ринкову вартість. Однак такі інструменти виведення капіталів використовуються рідше, ніж схеми зі заниженням вартості експорту. Вони можуть мати економічний сенс, лише коли йдеться про продукцію проміжного споживання, ставка мита на імпорт якої є нульовою або низькою. У інших випадках завищення вартості імпорту пов'язано з іншими чинниками, ніж виведення капіталу з метою мінімізації податкових зобов'язань.

Таблиця 2 – Обсяги експорту товарів з України в країни ЄС-28 (млрд дол. США)

Table 2 – Exports of goods from Ukraine to EU-28 (billion USD)

Рік	Експорт з України до ЄС-28 (дані Державної служби статистики [14])	Імпорт до ЄС-28 з України (дані Eurostat*)	Різниця, млрд дол. США	Зниження вартості експорту з України, %
2007	13,92	17,10	-3,19	-18,63
2008	18,27	21,43	-3,16	-14,75
2009	9,51	11,08	-1,57	-14,13
2010	12,92	15,33	-2,41	-15,72
2011	17,86	21,09	-3,23	-15,31
2012	16,94	18,83	-1,89	-10,03
2013	16,57	18,43	-1,86	-10,08
2014	17,00	18,16	-1,16	-6,36
2015	13,02	14,25	-1,23	-8,64
2016	13,50	14,60	-1,10	-7,55
2017	17,53	18,82	-1,29	-6,86
2018	20,16	21,29	-1,14	-5,34
Всього	187,19	210,40	-23,21	-11,12

Частіше трапляються випадки зниження вартості імпорту, що дозволяє підприємствам мінімізувати ввізне мито, акцизний податок та ПДВ. Це безпосередньо не призводить до виведення капіталів з України, проте для забезпечення таких схем суб'єкти господарювання повинні мати кошти за межами України для доплати контрагентам різниці офіційної та митної вартості товару, а також для транзакційних витрат. Для цього такі кошти повинні бути попередньо виведені з країни через інші схеми. Дослідження статистичних даних щодо імпорту товарів з країн ЄС-28 до України свідчить про систематичне зниження їх вартості при ввезенні в Україну. Разом з тим, з 2014 року спостерігається значне зменшення масштабів цього явища. Так, у період з 2007 по 2013 рр. вартість імпорту товарів до України з країн ЄС знижувалася на 15-27%, а з 2014 року – зниження не перевищує 11% (табл. 3) [14].

Таблиця 3 – Обсяги імпорту товарів з країн ЄС-28 до України (млрд дол. США)

Table 3 – Imports of goods from EU-28 to Ukraine (billion USD)

Рік	Експорт з ЄС-28 до України (дані Eurostat*)	Імпорт до України з ЄС-28 (дані Державної служби статистики)	Різниця	Зниження вартості імпорту до України, %
2007	30,73	22,22	-8,51	-27,69
2008	36,82	28,93	-7,89	-21,43
2009	19,52	15,44	-4,08	-20,89
2010	23,11	19,00	-4,11	-17,77
2011	29,63	25,27	-4,36	-14,71
2012	30,67	26,03	-4,64	-15,13
2013	31,73	26,77	-4,96	-15,64
2014	22,47	21,07	-1,40	-6,22
2015	15,57	15,33	-0,24	-1,51
2016	18,35	17,14	-1,21	-6,59
2017	22,80	20,80	-2,01	-8,79
2018	26,08	23,22	-2,86	-10,97
Всього	307,47	261,22	-46,25	-13,95

*за середньорічним крос-курсом обміну EUR/USD за даними Національного банку України:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
100 євро	691,79	770,80	1086,79	1053,29	1109,18	1027,06	1061,22	1571,59	2422,87	2829,19	3000,42	3214,29
100 доларів США	505,00	526,72	779,12	793,56	796,76	799,10	799,30	1188,67	2184,47	2555,13	2659,66	2720,05
Крос-курс	1,37	1,46	1,39	1,33	1,39	1,29	1,33	1,32	1,11	1,11	1,13	1,18

Слід зазначити, що не всі розбіжності дзеркальних даних щодо експорту та імпорту можна пов'язувати з виведенням капіталів. Певні розбіжності формуються внаслідок використання тіньових

схем контрагентами у країнах-партнерах та відображають прихований відплив капіталу з них, а не з України. Окремі розбіжності можуть формуватися внаслідок повернення вже виведеного раніше капіталу, і тому його включення до загального обсягу виведення капіталу призводитиме до подвійного рахунку.

Про інші способи і обсяги виведення капіталів з України можна зробити певні висновки за результатами аналізу динаміки платіжного балансу, в якому зазначено сумарні дані про економічні операції резидентів з нерезидентами за певний період (табл. 4) [7].

Таблиця 4 – Динаміка платіжного балансу України в 2000-2018 рр. (млн дол. США)

Table 4 – Dynamics of Ukraine's Balance of Payments in 2000-2018 (million USD)

Показник	Роки																		
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Зведений платіжний баланс	1002	1685	1236	2260	2539	10721	2408	9421	-3063	-13726	5031	-2455	-4175	2023	-13307	849	1346	2566	2 877
Рахунок поточних операцій	1342	1324	3180	2901	6911	2534	-1619	-5251	-12781	-1736	-3016	-10233	-14335	-16518	-4596	1616	-1340	-2442	-4 367
Рахунок операцій з капіталом	0	11	26	11	21	-43	22	25	28	599	188	101	40	-60	400	456	92	-4	37
Фінансовий рахунок	-340	350	-1970	-652	-4393	8230	4005	14647	9690	-12589	7859	7677	10120	18601	-9111	-1223	2594	5012	7 207

Так, до 2007 року зведений платіжний баланс України перебував у позитивній зоні. Але з 2006 року (за винятком 2015 року) Україна є позичальником, а її чисте зовнішнє запозичення за цей період складає майже 80 млрд дол. США. Слід зазначити, що найбільший дефіцит зведеного платіжного балансу України спостерігався напередодні президентських виборів в 2009 та 2014 роках, що супроводжувались зміною влади, політичною нестабільністю в країні і, як наслідок, масштабною втечею капіталу (рис. 1).

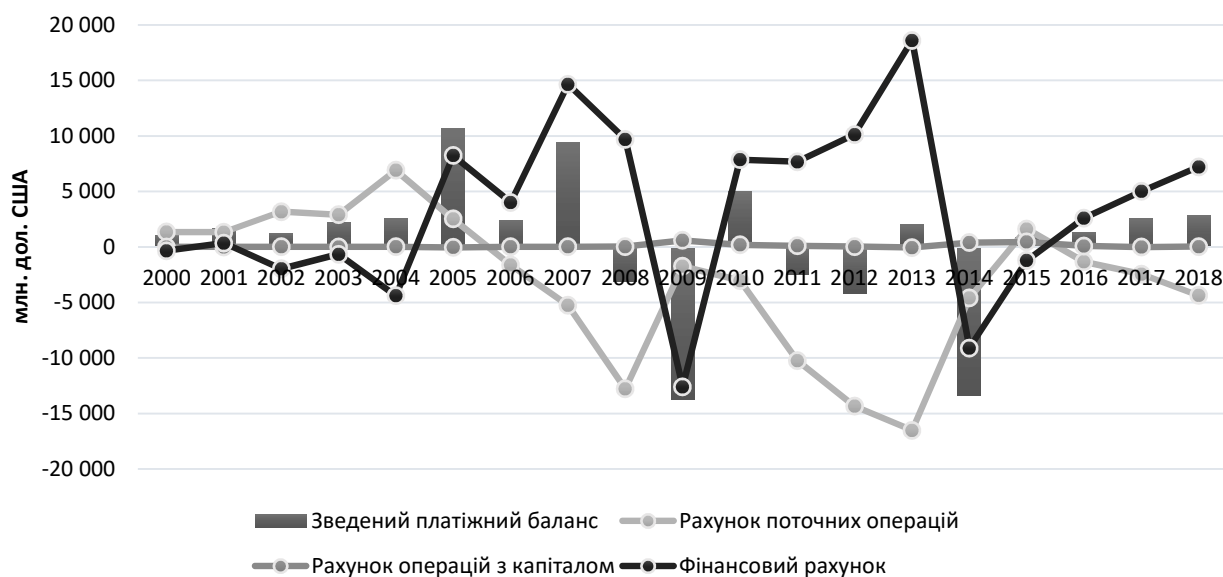


Рисунок 1 – Динаміка платіжного балансу України в 2000-2018 рр.

Figure 1 – Dynamics of Ukraine's Balance of Payments in 2000-2018

Рахунок поточних операцій відображає потоки товарів, послуг, первинних і вторинних доходів між резидентами і нерезидентами. Сальдо рахунку поточних операцій України перебуває в негативній зоні починаючи з 2006 року (за винятком 2015 року) (рис. 2).

Баланс товарів і послуг відображає операції обміну результатами виробничої діяльності між резидентами та нерезидентами. Сальдо торгівлі товарами має негативне значення починаючи з 2000 року (за винятком 2004 року), оскільки обсяг імпорту товарів стабільно перевищує обсяг експорту. Така ситуація свідчить з одного боку про значну частку сировинної продукції в експорті України і низьку конкурентоспроможність вітчизняної продукції з високою доданою вартістю на світових ринках, а з іншого боку – про сильну залежність України від імпортних засобів виробництва та товарів масового споживання, особливо високотехнологічних. Сальдо торгівлі послугами у 2000-2018 рр. є позитивним, але його розмір значно скоротився з 2014 року, в основному за рахунок

скорочення надходжень від туризму майже у 5 разів. Це пов'язано з анексією Криму, який був одним з основних туристичних напрямків України.

Рахунок первинних доходів відображає доходи від надання резидентами того чи іншого фактору виробництва (праці, фінансових активів, землі та природних ресурсів) нерезидентам і навпаки. До статті «Оплата праці» включається заробітна плата й інші доходи в будь-якій формі, отримані резидентами країни за роботу, виконану за межами її економічної території для нерезидентів (наприклад, заробітна плата сезонних робітників та мешканців прикордонних районів, персоналу міжнародних організацій тощо) і навпаки. Сальдо оплати праці у 2000-2018 рр. має позитивне значення і стійку тенденцію до зростання. Це свідчить з одного боку про затребуваність вітчизняних працівників на світовому ринку праці та збільшення валютних надходжень в Україну, а з іншого боку – про неефективне використання людського потенціалу в Україні, працю вітчизняних робітників на користь інших держав, а також масову трудову міграцію до більш розвинених країн. У статті «Інвестиційні доходи» відображається прибуток від надання фінансових активів. Інвестиційні доходи включають дивіденди та вилучення з доходів квазікорпорацій, реінвестовані доходи та проценти. В Україні сальдо доходів від інвестицій протягом досліджуваного періоду є від'ємним, оскільки виплати вітчизняних суб'єктів господарювання дивідендів за інструментами участі в капіталі іноземним компаніям та інвестиційним фондам, а також відсотків за позиками нерезидентам значно перевищують надходження. Протягом досліджуваного періоду за допомогою інвестиційних інструментів з України було виведено майже 86 млрд дол. США. Враховуючи, що понад 90% прямих інвестицій з України щороку спрямовується на Кіпр, можна зробити висновок, що саме інвестиційні інструменти є основним засобом виведення капіталу з України.

Рахунок вторинних доходів охоплює поточні трансферти між резидентами та нерезидентами, тобто операції, під час яких відбувається передавання матеріальних та фінансових цінностей, яке не передбачає компенсації у вигляді певного вартісного еквівалента. Поточні трансферти включають приватні трансферти, поточні податки на доходи і майно, відрахування на соціальні потреби, соціальні виплати, чисті страхові премії та відшкодування, крім страхування життя, поточні операції в рамках міжнародного співробітництва, інші поточні трансферти. Поточні трансферти збільшують рівень доходу та споживання товарів і послуг країни-реципієнта і зменшують дохід та потенційні можливості країни-донора (наприклад, гуманітарна допомога, технічна допомога, внески міжнародних організацій, грошові перекази фізичних осіб тощо). Сальдо вторинних доходів України протягом досліджуваного періоду є позитивним, а його основу складають приватні трансферти, зокрема грошові перекази українців з інших країн.

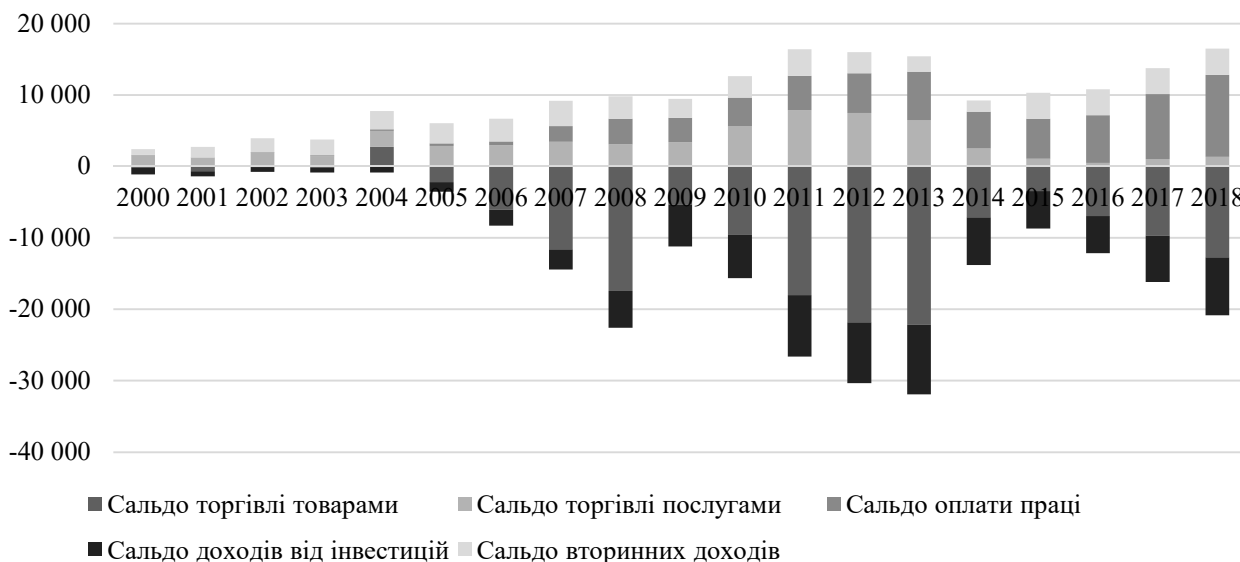


Рисунок 2 – Динаміка рахунку поточних операцій в 2000-2018 рр. (млн дол. США)

Figure 2 – Current account dynamics in 2000-2018 (million USD)

Рахунок операцій з капіталом платіжного балансу охоплює всі операції, що включають одержання або оплату капітальних трансфертів між резидентами і нерезидентами (неоплатний перехід прав власності на майно, основні фонди, трансферти на інвестиційні цілі, прощення боргу тощо), а також операції з придбання або реалізації нефінансових активів, що охоплюють придбання або продаж активів, які не є результатом виробництва (земля та її надра) і/або активів нематеріального характеру, до яких належать патенти, авторські права, торгові знаки, права на

видобуток корисних копалин та інші. Збільшення позитивного сальдо рахунку операцій з капіталом у 2009, 2014 та 2015 роках було пов'язане в основному з придбанням невикористаних нефінансових активів та здійсненням капітальних трансфертів, зокрема прощенням боргів державного і корпоративного секторів в іноземній валюті у зв'язку з різкою девальвацією гривні (рис. 3).

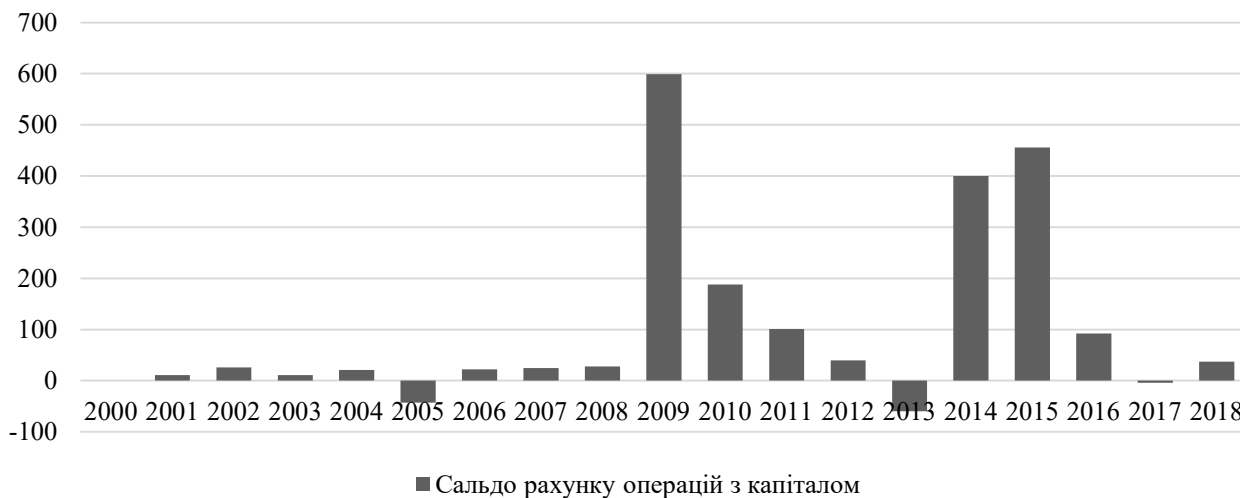


Рисунок 3 – Динаміка рахунку операцій з капіталом в 2000-2018 рр. (млн дол. США)
Figure 3 – Dynamics of the account of operations with capital in 2000-2018 (million USD)

Фінансовий рахунок відображає всі операції, у результаті яких відбувається перехід прав власності на зовнішні фінансові активи та вимоги країни або виникнення та погашення фінансових зобов'язань між резидентами та нерезидентами за звітний період (рис. 4).

Прямі інвестиції відображають прагнення резидента однієї країни здійснювати контроль чи справляти стійкий вплив на діяльність підприємства, яке є резидентом іншої країни, шляхом участі в капіталі. Усі інші операції між прямим інвестором і підприємством прямого інвестування також класифікуються як прямі інвестиції, зокрема надання кредитів. У 2000-2018 рр. сальдо прямих інвестицій України було позитивним, однак характеризувалось значними коливаннями, досягнувши максимуму в розмірі 9,9 млрд дол. США в 2008 році і мінімуму у майже 300 млн дол.США в 2014 році.

До портфельних інвестицій належать транскордонні операції і залишки, пов'язані з борговими цінними паперами або цінними паперами, що забезпечують участь у капіталі, крім тих, що належать до складу прямих інвестицій або резервних активів. До складу портфельних інвестицій входять акції, облігації, інші цінні папери, які купуються переважно з метою отримання доходу. У досліджуваному періоді сальдо портфельних інвестицій України відзначається дуже значними коливаннями і свідчить про надходження коштів в країну у періоди відносної політичної та економічної стабільності та виведення коштів в періоди економічних потрясінь у 2008-2009 рр. та 2014 році, зумовлених різкою девальвацією національної валюти.

Інші інвестиції включають усі операції фінансового рахунку, що не належать до прямих або портфельних інвестицій, а також резервних активів. Інші інвестиції включають інструменти участі в капіталі, кредити та позики, валюту і депозити, торгові кредити та аванси, іншу дебіторську та кредиторську заборгованість, а також спеціальні права запозичення. Інші інструменти участі в капіталі не належать до прямих чи портфельних інвестицій і не мають форми цінних паперів, наприклад участь України в міжнародних фінансових організаціях. Стаття “Кредити та позики” включає операції із залучення та погашення короткострокових і довгострокових кредитів та позик. За статтею “Валюта і депозити” відображається зміна залишків на поточних та строкових депозитних рахунках, зміна залишків готівкової валюти в касах банків та поза банківською системою. Стаття “Торгові кредити та аванси” відображає зміну поточної та простроченої заборгованості за експортом (дебіторська заборгованість) та імпортом (кредиторська заборгованість) товарів і послуг суб'єктів господарювання. До статті “Інша дебіторська/кредиторська заборгованість” включають таку заборгованість, яка не належить до категорії “Торгові кредити та аванси”.

У період з 2000 до 2018 року за операціями, що належать до інших інвестицій, з України було виведено понад 58 млрд дол. США. Саме з погашенням кредитів та позик, а також наданням торгових кредитів і авансів вітчизняними підприємствами нерезидентам пов'язані найбільші обсяги виведення капіталу з України, особливо у передвиборчі 2004, 2009 та 2014 роки.

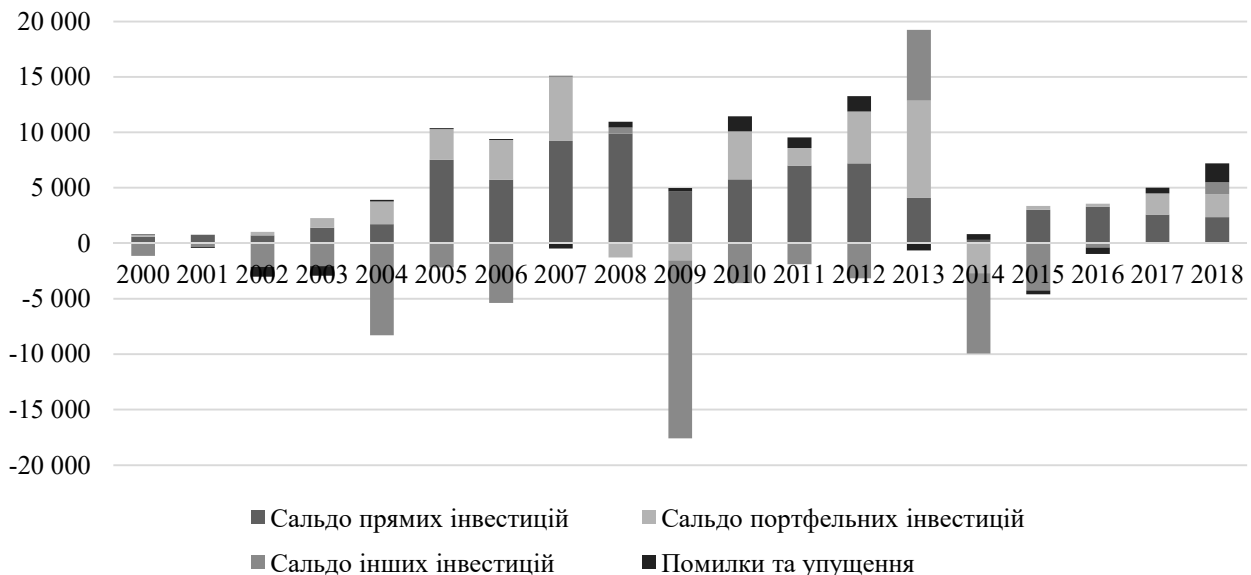


Рисунок 4 – Динаміка фінансового рахунку в 2000-2018 рр. (млн дол. США)
Figure 4 – Dynamics of the financial account in 2000-2018 (million USD)

Найбільш популярною легальною схемою виведення капіталу з України є використання офшорних компаній. Для подібних цілей досить часто вдаються до застосування договорів позики, в яких позичальником виступає резидент України, а позикодавцем компанія, зареєстрована у країні з низькою ставкою податку на прибуток, що має договір про уникнення подвійного оподаткування з Україною (наприклад, Кіпр). Модель з позиками, як правило, використовується у випадку, коли українському бізнесу необхідно фінансування (наприклад, на початковому етапі роботи компанії, для покупки активів тощо). Процентні платежі не тільки зменшують базу оподаткування податком на прибуток в Україні, а й обкладаються пільговою ставкою українського податку при виплаті доходів нерезиденту із джерелом походження з України в силу положень договору про уникнення подвійного оподаткування між Україною і, наприклад, Кіпром. Примітно, що на Кіпрі податковий тягар на отримані відсотки знижується як за рахунок того, що кіпрська ставка податку на прибуток нижче української, так і за рахунок створення витрат кіпрської компанії на «класичні» офшори (Беліз, Панама тощо), наприклад, в якості плати за послуги та виплати відсотків по позиках. Впровадження Кіпру як проміжної юрисдикції (замість прямих виплат на «класичний» офшор з України) використовується в цілях застосування пільгової ставки податку при виплаті доходів нерезиденту із джерелом походження з України (при прямій виплаті на офшор така ставка склала б 15%, в той час як виплати відсотків на Кіпрі обкладаються тільки 2%).

Якщо бізнес існує вже кілька років і немає необхідності в залученні інвестицій, для виведення накопиченого в Україні прибутку за кордон досить часто використовується механізм виплати роялті. Для подібних цілей реєструється торгова марка у «класичному» офшорі, що видає ліцензію на її використання компаніям, інкорпорованим в країнах з пільговим режимом оподаткування роялті, а також мають договір про уникнення подвійного оподаткування з Україною, яким передбачені знижені ставки податку на репатріацію роялті. Як і відсотки, роялті також зменшують базу оподаткування в Україні.

Враховуючи викладене, можна зробити такі висновки:

1. Виведення капіталів з України відбувається шляхом заниження вартості експорту товарів з України та за допомогою інвестиційних інструментів.
2. Заниження вартості експорту з України до ЄС у 2007-2018 рр. становило в середньому 2 млрд дол. США (або 11%) щорічно, однак з 2008 року спостерігається тенденція до поступового зменшення зловживань у цій сфері.
3. Заниження вартості товарів при експорті з України та їх подальша реалізація на світових ринках за світовими цінами через іноземні компанії, зареєстровані в низькоподаткових юрисдикціях, свідчить про акумуляцію прибутків від ведення підприємницької діяльності в Україні за її межами.
4. Заниження вартості імпорту в Україну у 2007-2018 рр. становило в середньому 4 млрд дол. США (або 14%), однак з 2008 року спостерігається поступове скорочення розбіжностей у цій сфері.
5. Заниження вартості імпорту товарів безпосередньо не призводить до виведення капіталу з України, але для доплати контрагентам різниці офіційної та митної вартості товару, а також для

транзакційних витрат суб'єкти господарювання повинні попередньо вивести кошти з країни через інші схеми. Крім того, заниження вартості імпорту дозволяє підприємствам мінімізувати ввізне мито, акцизний податок та ПДВ і призводить до зменшення доходів державного бюджету від оподаткування імпортової продукції.

6. З 2006 року різко зросли виплати вітчизняних суб'єктів господарювання за інвестиціями нерезидентам, зареєстрованим у низькоподаткових юрисдикціях, і досягли максимуму у 9,8 млрд дол. США в 2013 році. В середньому у 2006-2018 рр. обсяги виведення капіталу з України за допомогою інвестиційних інструментів складала близько 6 млрд дол. США щорічно.

7. Динаміка інвестицій характеризується дуже значними коливаннями і свідчить про надходження коштів в Україну у виді прямих і портфельних інвестицій в періоди відносної політичної та економічної стабільності та різке виведення коштів (втечу капіталу) за операціями, що належать до інших інвестицій, напередодні виборів і зміни влади в країні, зокрема в 2004, 2009 та 2014 роках.

Процеси виведення капіталів з України поглиблюють диспропорції розвитку вітчизняної економіки, гальмують її розвиток та стримують структурні зрушення. До основних макроекономічних ефектів виведення капіталу можна віднести:

1. Спотворення фінансових та інвестиційних потоків. Інвестиції з України та в Україну здебільшого є складовою схем прихованого виведення капіталу і його часткового повернення. Показовим прикладом цього є значні обсяги прямих інвестицій на Кіпр, які становлять понад 90% від загального обсягу прямих інвестицій з України. Водночас інвестиції з Кіпру складають майже третину від загального обсягу прямих інвестицій в Україну [14]. Слід зазначити, що ситуація не змінилася навіть під впливом кризових явищ в економіці Кіпру та реалізації ним Плану дій з протидії розмиванню бази оподаткування та виведенню прибутків з-під оподаткування (BEPS), розробленого Організацією економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР). Крім того, чинна Конвенція між Урядом України і Урядом Республіки Кіпр про уникнення подвійного оподаткування та запобігання податковим ухиленням стосовно податків на доходи створює досить сприятливі умови для побудови схем виведення капіталів з України на Кіпр та їх часткового повернення.

2. Зниження стійкості національної фінансової системи. Поширеність і доступність схем виведення капіталів зумовлюють зростаючу потребу у зовнішніх запозиченнях як з боку приватного, так і державного секторів та негативно позначаються на стійкості фінансової системи України. Динаміка показників, які характеризують стійкість вітчизняної фінансової системи, зокрема збільшення валового зовнішнього боргу та зменшення міжнародних резервів, свідчить, що економіка України стає дедалі більш залежною від зовнішніх запозичень та вразливою до кризових явищ, а обслуговування зовнішнього боргу стає все важчим для країни (рис. 5, 6). Майже третину державного бюджету України в 2020 році буде спрямовано на погашення боргів, замість інвестицій в розвиток країни.

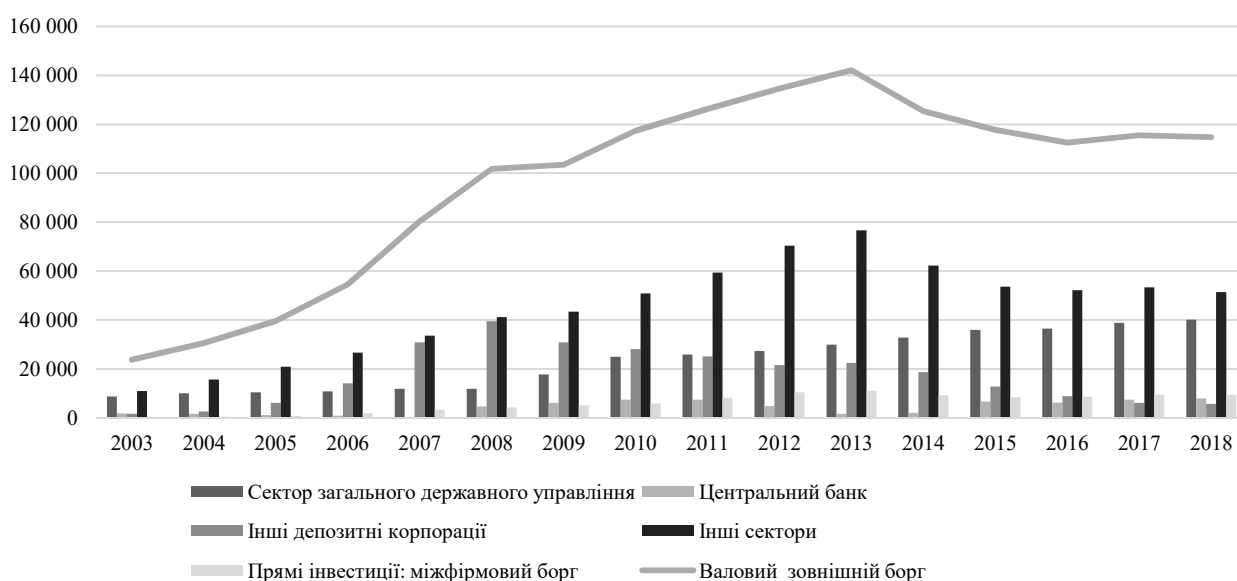


Рисунок 5 – Динаміка валового зовнішнього боргу України в 2003-2018 рр. (млн дол. США) [7]
Figure 5 – Dynamics of gross external debt of Ukraine in 2003-2018 (million USD) [7]



Рисунок 6 – Міжнародні резерви України станом на кінець періоду (млн дол. США) [7]

Figure 6 – International reserves of Ukraine at the end of the period (million USD) [7]

3. Зниження ефективності валютної політики. Виведення капіталу з України зумовлює дефіцит іноземної валюти в країні і створює тиск на обмінний курс гривні. Знецінення національної валюти зумовлює зниження вартості експортної продукції, однак її подальша реалізація відбувається за світовими цінами через іноземні компанії, зареєстровані в низькоподаткових юрисдикціях. Таким чином, девальвація гривні дозволяє вивести за кордон ще більшу суму та не сприяє збільшенню обсягів виробництва та експорту.

4. Зниження технологічного рівня підприємств та інноваційності економіки. Акумуляція капіталів за кордоном значно знижує рівень національних заощаджень. Відповідно, скорочується наявний в країні інвестиційний ресурс. Навіть у разі повернення частини акумульованих за кордоном коштів у вигляді прямих або портфельних інвестицій, така диспропорція нівелюється лише частково. Це пов'язано з тим, що повертаються лише ті фінансові ресурси, які власник планує безпосередньо інвестувати або використати для поповнення обігових коштів. Решта виведених коштів залишається поза межами національної банківської системи і не може трансформуватися в інвестиційний ресурс для вітчизняної економіки.

5. Спотворення механізмів конкуренції в економіці. В результаті використання суб'єктами господарювання схем прихованого виведення капіталів для мінімізації податкових зобов'язань створюються умови для диференціації фактичного рівня оподаткування різних платників податків. Відповідно, спотворюються механізми конкуренції у країні, зменшується роль традиційних чинників конкурентоспроможності, які сприяють інноваційному розвитку галузей національної економіки. Натомість значною конкурентною перевагою стають навички використання схем агресивного податкового планування.

6. Порушення збалансованості податкової системи. Виведення прибутків за межі національної економіки призводить до зменшення бази оподаткування та спричиняє необхідність перерозподілу податкового навантаження на менш мобільні податкові бази за допомогою непрямих податків, особливо на споживання [15]. Таким чином, для забезпечення надходжень до бюджету податкове навантаження поступово переноситься з бізнесу на населення України, від чого особливо страждають соціально незахищені прошарки.

7. Збільшення витрат на адміністрування податків. Розслідування схем прихованого виведення капіталів вимагає залучення кваліфікованих фахівців, співпраці з міжнародними експертами й податковими органами інших країн і потребує значних матеріальних і людських ресурсів, технічного та фінансового забезпечення.

Україна взяла на себе зобов'язання виконати рекомендації Організації економічного співробітництва та розвитку щодо протидії розмиванню бази оподаткування та виведенню прибутків з-під оподаткування (BEPS) з 1 січня 2017 року. Також не раз заявлялося про готовність приєднатися до системи обміну фінансовою інформацією (CRS). Одна з додаткових рекомендацій полягає у впровадженні правил оподаткування контрольованих іноземних компаній (CFC) з метою змусити декларувати дохід такої компанії та платити з нього податок, якщо нерезидент відповідає

встановленим критеріям ризику. Прикладом можливого критерію може бути перелік низькоподаткових зон, встановлений Кабінетом Міністрів України, який нині використовується в рамках контролю за трансфертним ціноутворенням. Однак Україна досі не виконала взяті на себе зобов'язання. Так, правила щодо оподаткування CFC не визначені, автоматичний обмін фінансовою інформацією, покликаний надавати фіскальній службі окремо взятої країни інформацію про рахунки резидентів та належних їм компаній за кордоном, які одержують переважно пасивні доходи, також не введений.

Висновки. Таким чином, умови здійснення підприємницької діяльності в Україні на даний момент можна охарактеризувати як сприятливі для суб'єктів, що використовують схеми виведення капіталів з України, та надто жорсткі для сумлінних платників податків. В Україні досі не реалізовані апробовані у розвинутих країнах механізми оподаткування контрольованих іноземних компаній, запровадження інструментів трансфертного ціноутворення здійснюється фрагментарно, обмін фінансовою інформацією з іншими країнами не відбувається, а норми BEPS фактично не використовуються як інструмент протидії корупції та виведення капіталів. З іншого боку, масштабні процеси відпливу капіталу відбуваються в умовах надто високого податкового навантаження, адміністративного тиску на бізнес, політичної та економічної нестабільності в Україні. Тому в найближчі роки тенденція щодо виведення капіталу з України збережеться, а номінальні величини виведених капіталів будуть залежати від стану національної економіки. Подальша динаміка залежатиме від стабілізації політичної та економічної ситуації, від ефективності боротьби з корупцією та покращення бізнес-клімату в Україні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Виведення капіталів з України: масштаби та напрямки запобігання: аналітична доповідь / Т.А. Тишук, А.М. Павлова, Д.О. Махортих, О.В. Іванов (за редакцією Я.А. Жаліла). – К.: НІСД, 2013. – 39 с.
2. Doing Business 2019. Training for Reform. Comparing business regulation for domestic firms in 190 economies. A World Bank Group Flagship Report. Режим доступу: http://www.worldbank.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report_web-version.pdf
3. The Global Competitiveness Report 2018. World Economic Forum. Режим доступу: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
4. Index of Economic Freedom 2018. The Heritage Foundation. Режим доступу: https://www.heritage.org/index/pdf/2018/book/index_2018.pdf
5. Corruption Perceptions Index 2017. Transparency International. Режим доступу: https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2017
6. Думки і погляди населення України щодо судової реформи: вересень 2018 року. Київський міжнародний інститут соціології. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kiis.com.ua/?lang=ukr&cat=reports&id=792&page=1>
7. Офіційний сайт Національного банку України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua/>
8. Paying Taxes 2018. Report by PwC and the World Bank Group. Режим доступу: https://www.pwc.com/gx/en/paying-taxes/pdf/pwc_paying_taxes_2018_full_report.pdf
9. Огреба С.В. Статистичне оцінювання обсягів втечі капіталу з України / С.В. Огреба // Науковий часопис НПУ імені М. П. Драгоманова. Серія 18 : Економіка і право. – 2013. – Вип. 22. – С. 86-93.
10. Тіньова економіка в Україні: стан, тенденції, шляхи подолання: аналіт. огляд / [упоряд.: С. С. Чернявський, В. А. Некрасов, А. В. Титко та ін.]. – К.: Нац. акад. внутр. справ, 2017. – 152 с.
11. OECD (2013), Action Plan on Base Erosion and Profit Shifting, OECD Publishing. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264202719-en>
12. Illicit Financial Flows from Developing Countries: 2004-2013. Global Financial Integrity. Режим доступу: https://www.gfintegrity.org/wp-content/uploads/2015/12/IFF-Update_2015-Final-1.pdf
13. Illicit Financial Flows to and from Developing Countries: 2005-2014. Global Financial Integrity. Режим доступу: https://www.gfintegrity.org/wp-content/uploads/2017/05/GFI-IFF-Report-2017_final.pdf
14. Офіційний сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/>

15. Порівняльний аналіз фіскального ефекту від застосування інструментів ухилення/уникнення оподаткування в Україні. / В. Дубровський, В. Черкашин. – К.: Інститут соціально-економічної трансформації, 2017. – 40 с.

REFERENCES

1. Vyvedennia kapitaliv z Ukrainy: masshtaby ta napriamky zapobihannia: analitychna dopovid [Capital outflow from Ukraine: scope and directions of prevention: an analytical report] / T.A. Tyshchuk, A.M. Pavlova, D.O. Makhortykh, O.V. Ivanov (za redaktsiieiu Ya.A. Zhalila). – K.: NISD, 2013. – 39 s. [in Ukrainian].
2. Doing Business 2019. Training for Reform. Comparing business regulation for domestic firms in 190 economies. A World Bank Group Flagship Report. Retrieved from http://www.worldbank.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report_web-version.pdf
3. The Global Competitiveness Report 2018. World Economic Forum. Retrieved from <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
4. Index of Economic Freedom 2018. The Heritage Foundation. Retrieved from https://www.heritage.org/index/pdf/2018/book/index_2018.pdf
5. Corruption Perceptions Index 2017. Transparency International. Retrieved from https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2017
6. Dumky i pohliady naseleння Ukrainy shchodo sudovoi reformy: veresen 2018 roku [Opinions and views of the Ukrainian population regarding judicial reform: September 2018]. Kyivskiy mizhnarodnyi instytut sotsiologii. Retrieved from <https://www.kiis.com.ua/?lang=ukr&cat=reports&id=792&page=1> [in Ukrainian].
7. Ofitsiynyi sait Natsionalnoho banku Ukrainy [Official site of the National Bank of Ukraine]. Retrieved from <https://bank.gov.ua/> [in Ukrainian].
8. Paying Taxes 2018. Report by PwC and the World Bank Group. Retrieved from https://www.pwc.com/gx/en/paying-taxes/pdf/pwc_paying_taxes_2018_full_report.pdf
9. Ohreba S.V. (2013). Statystychne otsiniuvannia obsiahiv vtechi kapitalu z Ukrainy [Statistical estimation of the volumes of capital escape from Ukraine]. Naukovyi chasopys NPU imeni M. P. Drahomanova. Seriya 18 : Ekonomika i pravo. – 2013. – Vyp. 22. – S. 86-93. [in Ukrainian].
10. Tinova ekonomika v Ukraini: stan, tendentsii, shliakhy podolannia: analit. ohliad [The shadow economy in Ukraine: state, trends, ways of overcoming: an analytical review] / [uporiad.: S. S. Cherniavskiy, V. A. Nekrasov, A. V. Tytko ta in.]. – K.: Nats. akad. vnutr. sprav, 2017. – 152 s. [in Ukrainian].
11. OECD (2013), Action Plan on Base Erosion and Profit Shifting, OECD Publishing. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264202719-en>
12. Illicit Financial Flows from Developing Countries: 2004-2013. Global Financial Integrity. Retrieved from https://www.gfintegrity.org/wp-content/uploads/2015/12/IFF-Update_2015-Final-1.pdf
13. Illicit Financial Flows to and from Developing Countries: 2005-2014. Global Financial Integrity. Retrieved from https://www.gfintegrity.org/wp-content/uploads/2017/05/GFI-IFF-Report-2017_final.pdf
14. Ofitsiynyi sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Official site of the State Statistics Service of Ukraine]. Retrieved from <http://ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
15. Porivnialnyi analiz fiskalnoho efektu vid zastosuvannia instrumentiv ukhylennia/unyknennia opodatkuvannia v Ukraini [Comparative analysis of the fiscal effect of the application of tax evasion / avoidance instruments in Ukraine] / V. Dubrovskiy, V. Cherkashyn. – K.: Instytut sotsialno-ekonomichnoi transformatsii, 2017. – 40 s. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Виведення капіталу з України: причини, масштаби та наслідки. / В.В. Червякова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

Стаття присвячена дослідженню причин, шляхів, обсягів та макроекономічних наслідків виведення капіталу з України.

Об'єкт дослідження – процеси виведення капіталу з України.

Мета роботи – дослідження причин, динаміки та макроекономічних наслідків виведення капіталу з України.

Методи дослідження – аналіз, синтез, узагальнення, систематизація, графічні.

У статті досліджено стан бізнес-середовища України та визначено основні причини тінізації економіки та виведення капіталу за межі країни. Розмежовано поняття виведення і втечі капіталу з країни. Проведено дослідження дзеркальної статистики зовнішньої торгівлі України з Європейським Союзом та встановлено обсяги маніпуляцій з вартістю експорту та імпорту товарів. Проаналізовано платіжний баланс України і зроблено висновок, що виведення капіталів відбувається шляхом заниження вартості експорту товарів з України та за допомогою інвестиційних інструментів. Заниження вартості товарів при експорті з України та їх подальша реалізація на світових ринках за світовими цінами через іноземні компанії, зареєстровані в низькоподаткових юрисдикціях, свідчить про акумуляцію прибутків від ведення підприємницької діяльності в Україні за її межами. Динаміка інвестицій характеризується дуже значними коливаннями і свідчить про надходження коштів в Україну у виді прямих і портфельних інвестицій в періоди відносної політичної та економічної стабільності та втечу капіталу за операціями, що належать до інших інвестицій, напередодні виборів і зміни влади в країні, зокрема в 2004, 2009 та 2014 роках. Визначено основні макроекономічні ефекти виведення капіталу з України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВИВЕДЕННЯ КАПІТАЛУ, ВТЕЧА КАПІТАЛУ, ЕКСПОРТ, ІМПОРТ, ІНВЕСТИЦІЇ.

ABSTRACT

Chervyakova V.V. Capital outflow from Ukraine: reasons, volumes and consequences. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article is devoted to the research of causes, ways, volumes and macroeconomic consequences of capital outflow from Ukraine.

Object of study – processes of capital outflow from Ukraine.

Purpose – study of causes, dynamics and macroeconomic consequences of capital outflow from Ukraine.

Methods of research – analysis, synthesis, generalization, systematization, graphic.

The article examines the state of the business environment in Ukraine and identifies the main causes of the economy shadowing and capital outflow from the country. The notions of capital outflow and capital escape from the country were delimited. The study of mirror statistics of foreign trade between Ukraine and the European Union was conducted and the volume of manipulations with the value of export and import of goods was determined. The balance of payments of Ukraine was analyzed and it was concluded that the capital outflow takes place by undervaluation of products when exporting from Ukraine and with the use of investment tools. The underestimated cost of exported goods from Ukraine and their further sale on world markets at world prices through foreign companies registered in low tax jurisdictions, indicates the accumulation of profits from conducting business in Ukraine beyond its borders. The dynamics of investment experiences significant fluctuations and indicates the inflow of funds to Ukraine in the form of direct and portfolio investments during the periods of relative political and economic stability, and the escape of capital via operations belonging to other investments on the eve of the elections and change of power in the country, in particular in 2004, 2009 and 2014. The main macroeconomic effects of capital outflow from Ukraine were determined.

KEY WORDS: CAPITAL OUTFLOW, CAPITAL ESCAPE, EXPORT, IMPORT, INVESTMENT.

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Вывод капитала из Украины: причины, масштабы и последствия. / В.В. Червякова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

Статья посвящена исследованию причин, путей, объемов и макроэкономических последствий вывода капитала из Украины.

Объект исследования – процессы вывода капитала из Украины.

Цель работы – исследование причин, динамики и макроэкономических последствий вывода капитала из Украины.

Методы исследования – анализ, синтез, обобщение, систематизация, графические.

В статье исследовано состояние бизнес-среды Украины и определены основные причины тенизации экономики и вывода капитала за пределы страны. Разграничены понятия вывода и бегства капитала из страны. Проведено исследование зеркальной статистики внешней торговли Украины с Европейским Союзом и установлены объемы манипуляций со стоимостью экспорта и импорта

товаров. Проанализирован платежный баланс Украины и сделан вывод, что вывод капиталов происходит путем занижения стоимости экспорта товаров из Украины и с помощью инвестиционных инструментов. Занижение стоимости товаров при экспорте из Украины и их дальнейшая реализация на мировых рынках по мировым ценам через иностранные компании, зарегистрированные в низконалоговых юрисдикциях, свидетельствует об аккумуляции доходов от ведения предпринимательской деятельности в Украине за ее пределами. Динамика инвестиций характеризуется очень значительными колебаниями и свидетельствует о поступлении средств в Украину в виде прямых и портфельных инвестиций в периоды относительной политической и экономической стабильности и бегстве капитала по операциям, относящимся к другим инвестициям, накануне выборов и смены власти в стране, в частности в 2004, 2009 и 2014 годах. Определены основные макроэкономические эффекты вывода капитала из Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ВЫВОД КАПИТАЛА, БЕГСТВО КАПИТАЛА, ЭКСПОРТ, ИМПОРТ, ИНВЕСТИЦИИ.

АВТОР

Червякова Валентина Володимирівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел.: +380679571074.

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.

АВТОР

Червякова Валентина Владимировна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел.: +380679571074.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Воркут Т.А., доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, м. Київ, Україна.

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.

ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Шатило О.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, ov.shatilo@ukr.net, orcid.org/0000-0002-6588-7111

INFORMATION-ANALYTICAL PROVISION OF STRATEGIC MANAGEMENT OF DOMESTIC ENTERPRISES

Shatilo O.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ov.shatilo@ukr.net, orcid.org/0000-0002-6588-7111

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Шатило О.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, ov.shatilo@ukr.net, orcid.org/0000-0002-6588-7111

Постановка проблеми.

Соціально-економічний розвиток України характеризується кризовим становищем та стрімкими змінами зовнішнього середовища. В таких умовах перед вітчизняними підприємствами постає низка проблем, які не дають можливості ефективно функціонувати на ринку та бути конкурентоспроможними. Зміни зовнішнього середовища потребують нових вимог до управління підприємством з метою швидкого реагування на потреби ринку. Тому перед суб'єктами підприємницької діяльності постає завдання, яке полягає у раціональному співвідношенні таких факторів як ресурси, ризику, час та інформаційне забезпечення.

В ринковому середовищі існує необхідність у формуванні системи інформаційного забезпечення, яка б надавала дані про тенденції зовнішнього середовища та сприяла б прийняттю зважених та раціональних управлінських рішень. Сучасний менеджмент потребує новітніх даних, які будуть орієнтуватися на досягнення стратегічних цілей. Саме тому інформаційне забезпечення стратегічного управління є одним із необхідних завдань для діяльності вітчизняних підприємств.

Аналіз і огляд останніх досліджень.

Питанням інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління вітчизняними підприємствами займається багато вітчизняних вчених, зокрема, Гевко О.Б., Шведа Н.М., Дикань В.Л., Фатенок-Ткачук А.М., Макачук О. Г., Твердохліб М.Г. та інші. Враховуючи постійну зміну внутрішнього та зовнішнього середовища функціонування підприємств, питання інформаційно-аналітичного забезпечення підприємств залишається актуальним для прийняття обґрунтованих та раціональних рішень.

Мета дослідження.

Є визначення характеристик, складових та джерел інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління вітчизняних підприємств.

Основна частина.

Управління підприємством – це, в першу чергу, прийняття рішень, а також аналіз, обробка та оцінка інформації. Від якості отриманої інформації залежить доцільність управлінського рішення. Слід зазначити, що в науковій літературі досить поширеною є думка стосовно того, що поняття «інформація» (англ. information) – сукупність відомостей, даних, знань про об'єкт або явище, що вивчаються [6, с. 118]. У теорії управління – сукупність відомостей про зміни, що відбуваються в системі та навколишньому середовищі цієї системи, котра знижує рівень невизначеності знань про перебіг процесу управління; предмет, засіб і продукт управлінської праці. Таке тлумачення пояснює, що є різні види діяльності суспільства, які інформація пов'язує між собою. Крім того, інформація складається з таких компонентів, як факти, оцінка, прогнози та буває актуальною, оперативною та ідентичною. Дана характеристика надає можливість підприємству отримувати необхідну кількість даних в потрібний проміжок часу для реалізації цілей.

Що ж до стратегічних інформаційних потреб, то вони залежать від стратегічних цілей підприємства. Інформаційно-аналітичне забезпечення стратегічного управління – система, яка об'єднує усі інші елементи організації у єдине ціле, дозволяє сформулювати процес стратегічного управління як безперервну низку управлінських рішень, спрямованих на досягнення стратегічних цілей [2, с.129]. Саме тому необхідно виділити характерні риси інформаційного забезпечення стратегічного управління [7, с.200]:

1) склад інформації (інформаційних одиниць або інформаційної сукупності, такої як показники, документи тощо, необхідних для вирішення управлінських завдань і виконання функцій управління);

2) структурованість інформації і закономірності її перетворення, тобто правилами побудови показників, документів, агрегації і декомпозиції інформаційних одиниць, перетворення інформаційних одиниць надходження інформації до користувача;

3) характеристики руху інформації (кількісні оцінки потоків інформації – обсяг, інтенсивність, визначення маршрутів надходження інформації, побудова схем обігу документів; часові характеристики функціонування джерел інформації, термін зберігання, частота оновлення);

4) характеристики якості інформації (кількісні оцінки корисності, важливості, повноти, достовірності, оперативності);

5) способи перетворення інформації (методи відбору, доставки, розподілу інформації серед користувачів, методики розрахунку показників, схеми забезпечення управлінських підрозділів у складі окремих служб підприємства і системи розподілу в цілому).

Інформацію, яку використовують на підприємствах, як правило, поділяють на зовнішню та внутрішню. До зовнішньої інформації відносять науково-технічні досягнення, потреби споживачів, новітні ринки та конкуруючі підприємства та економічну ситуацію в країні. До внутрішньої ж інформації відносять фінансово-економічні показники, технології, кваліфікацію персоналу, систему управління. Проте, навіть наявність достатньої кількості інформації не завжди дає можливість ефективно прийняти рішення, адже отримані дані можна трактувати по-різному.

Отже, для прийняття управлінського рішення інформація має бути надійною, достовірною, своєчасною, достатньою, цінною, коректною, комплексною та головне мають бути сформовані етапи інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління підприємств: визначення потреб в інформації; вибір джерел щодо стану зовнішнього середовища; збір та подання даних для обробки; оцінка достовірності та актуальності даних; аналіз стратегічних баз даних; виявлення можливих загроз.

Стратегічна інформація характеризується рядом відмінностей, що зумовлені характером процесу прийняття управлінських рішень [3, с.230]:

- орієнтованість не стільки «всередину» підприємства, скільки на її зовнішнє та проміжне становище;
- аналіз інформації в умовах репрезентативної ймовірності;
- прогнозований характер результатів обробки інформації;
- велика ймовірність суб'єктивного тлумачення інформативних показників;
- міжфункціональний характер інформації (необхідність інформаційного забезпечення окремих бізнес-процесів), що призводить до необхідності оперування великими обсягами аналітичної та фінансової інформації.

Основними завданнями організації інформаційно-аналітичного забезпечення формування стратегії розвитку підприємства є [4, с.83-84]:

- визначити оптимальну послідовність виконуваних інформаційних функцій;
- оптимізувати використання інформаційних ресурсів та скоротити витрати на збереження й передачу інформації;
- оптимізувати інформаційний супровід логістичних процесів;
- організувати оперативний моніторинг і поглиблений аналіз динаміки показників розвитку;
- зменшити негативні прояви асиметрії надходження інформації;
- забезпечити багатоваріантне прогнозування показників розвитку;
- розробити багаторівневу номенклатуру даних, потрібних для відстеження траєкторії розвитку підприємства;
- забезпечити підтримку прийняття рішень через розробку структурованого набору аналітичних звітів;
- формування єдиного інформаційного простору для всіх підприємств;

- стимулювання розвитку інформаційної інфраструктури на основі створення відповідних правових, економічних й технічних умов для здійснення ефективного інформаційного обміну;
- формування системи нормативно-довідкової інформації та баз даних;
- формування систем забезпечення обміну цільовою інформацією;
- упровадження елементів системи менеджменту знань і бази даних ситуативного управління;
- формування підсистеми попередньої аналітичної обробки даних;
- підтримка гнучкості виробничих процесів через забезпечення інформаційної прозорості й узгодженості рішень;
- планування розвитку та вдосконалення обліково-аналітичної системи;
- автоматизувати збір і збереження даних щодо соціально-економічного розвитку підприємства;
- усунення інформаційних бар'єрів у взаємодії між підрозділами підприємства;
- розвинути потенційні можливості взаємного обміну даними в реальному часі між підприємством та контрагентами.

Враховуючи всю важливість інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління на вітчизняних підприємствах, необхідно визначити складові, які впливають на прийняття рішень, від яких залежатиме розвиток підприємства (рис.1).



Рисунок 1 – Складові інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління на вітчизняних підприємствах.

Figure 1 – Components of information and analytical support for strategic management at domestic enterprises.

Джерело: побудовано автором за [2, с.130-131; 4, с.84; 5, с.165].

Безпосередньо інформаційне забезпечення не є чинником успіху. Якщо виходити з можливостей сучасних інформаційних технологій і безпідставно намагатися їх застосувати, майже

напевно отримаємо непридатну корпоративну стратегію. Інформаційне забезпечення лише допомагає реалізувати конкурентні переваги. Технології широко доступні, а ось формули конкуренції, орієнтовані на швидкість реакції і оновлення виробництва, досить рідкі. Аби діяти швидко, потрібна ініціатива і відповідальність керівника, робочі групи, що включають фахівців різних професій, що мають у своєму розпорядженні загальну інформаційну базу і вміють працювати з нею [6, с.34].

Комплексне використання та вивчення різних джерел інформації, а також їх поєднання дозволяють комплексно вивчити всі сторони господарської діяльності та виявити можливі ресурси, резерви та сценарії розвитку підприємства (рис.2).

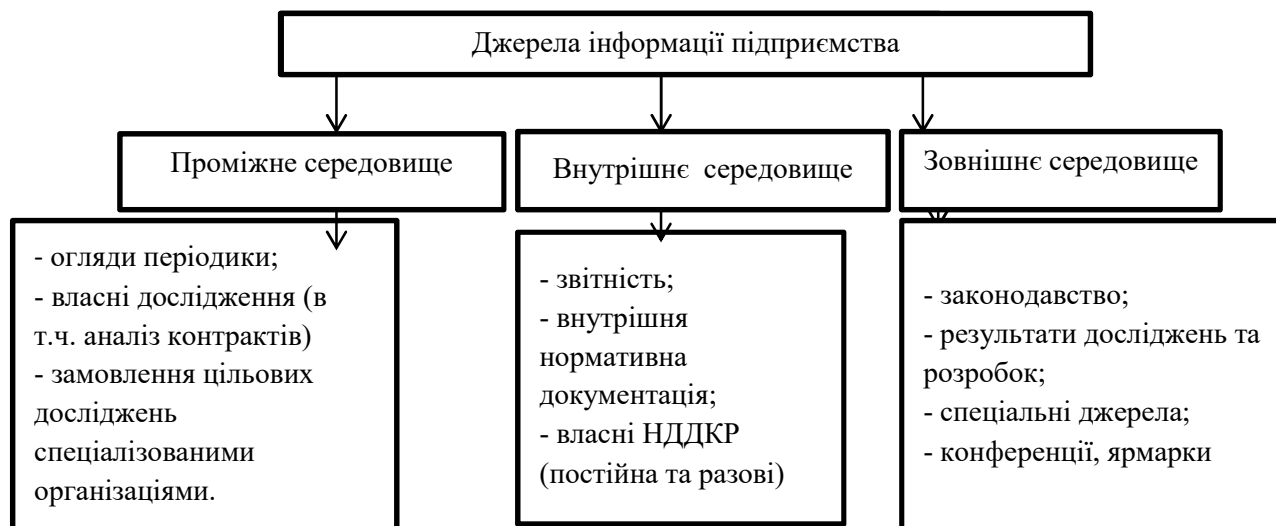


Рисунок 2 – Джерела інформації підприємства.

Figure 2 – Sources of enterprise information.

Джерело: побудовано автором за [6, с.51; 4, с.85].

Концептуального значення в сучасних умовах динамічного розвитку економіки набувають параметри трансформації і використання інформації, які акумулюють зміст терміну «інформаційне забезпечення». Із позицій стратегічного менеджменту інформаційне забезпечення – це насамперед процес задоволення потреб користувачів у інформації, необхідній для обґрунтування і прийняття стратегічних рішень. Організація належного стану інформаційного забезпечення можлива лише за умови адекватного супроводу, зокрема управлінського й технічного. Найбільш важливим є перший, який передбачає таке: визначення обсягу й структури інформації, необхідної для менеджерів різних рівнів; забезпечення ефективної системи акумулювання інформації; чітке встановлення параметрів і налаштування системи обміну інформацією; застосування надійних методик захисту наявної інформації; використання адаптованої інформації для обґрунтування та прийняття стратегічних рішень. Технічний супровід інформаційного забезпечення передбачає засоби комунікації та комп'ютерну техніку [8, с.164].

Висновки.

Таким чином, одним із найважливіших ресурсів для реалізації стратегічного управління є інформація. Інформаційно-аналітичне забезпечення стратегічного управління вітчизняних підприємств – це набір показників та даних, які характеризують зовнішнє та внутрішнє середовище підприємства та сприяють формуванню рекомендацій для досягнення обраної мети. При реалізації цілей і завдань суб'єкта підприємницької діяльності варто враховувати джерела інформації та складові інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління на вітчизняних підприємствах, адже їхня специфіка та особливості допоможуть прийняти правильне управлінське рішення.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Економічний словник //З авадський Й. С., Осовська Т. В., Юшкеви О.О. // Київ: КОНДАР. – 2006,- с. 356
2. Стратегічне управління: Навчальний посібник. Для студентів усіх форм навчання напряму 6.030601 «Менеджмент» / Гевко О.Б., Шведа Н.М. – Тернопіль ФОП Паляниця В. А., 2016. – 152 с.

3. Дикань В.Л. Стратегічне управління: навч. Посіб./ В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.
4. Фатенок-Ткачук А. Організація обліково-аналітичного забезпечення процесу формування стратегії розвитку підприємства // А. Фатенок-Ткачук // Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. №2. – 2015. – С. 82-88
5. Макаrchук О. Г. Інформаційно-аналітичне забезпечення стратегічного управління сільськогосподарським підприємством. / О. Г. Макаrchук // Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Сер. : Економіка, аграрний менеджмент, бізнес. – 2013. – Вип. 181(3). – С. 160-165.
6. Лапін А.В. Інформаційне забезпечення вертикальної інтеграції підприємств аграрного [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: сектора http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/4028/1/diser_2015_ZNAEU_185.pdf
7. Герцик В. А. Інформаційне забезпечення організаційно-економічного механізму управління розподілом продукції / В. А. Герцик // Механізм регулювання економіки. – 2009. – № 3. – Т. 2. – С. 199–204.
8. Твердохліб М.Г. Інформаційне забезпечення менеджменту: Навч.посіб. – вид. 2-е, доп. І перроб. – К.: КНЕУ, 2002. – 224 с.

REFERENCES

- 1 Zavadsky, Y.S, Osovskaya, T.V, Yushkevych, O.O. (2006). Ekonomichnyi slovnyk [Economic Dictionary]. Kiev: CONDAR. pp. 356 [in Ukrainian].
- 2 Gevko, O.B, Shveda, N.M. (2016). Stratehichne upravlinnia: Navchalnyi posibnyk. Dlia studentiv usikh form navchannia napriamu 6.030601 «Menedzhment» [Strategic Management: Tutorial. For students of all forms of study direction 6.030601 "Management"]. Ternopil FOP Palyanitsa V.A., pp. 152 [in Ukrainian].
- 3 Dykan, V.L., Zubenko, V.O., Makovoz, O.V, Tokmakova, I.V, Shramenko, O.V. (2013). Stratehichne upravlinnia: navch. Posib [Strategic Management: Educ. Tool]. K .: Center for Educational Literature, pp. 272 [in Ukrainian].
- 4 Fatenok-Tkachuk, A. (2015). Orhanizatsiia oblikovo-analitychnoho zabezpechennia protsesu formuvannia stratehii rozvytku pidpriemstva [Organization of accounting and analytical support of the process of formation of enterprise development strategy]. Ekonomichnyi chasopys Skhidnoievropeiskoho natsionalnoho universytetu imeni Lesi Ukrainky – Economic Journal of Lesya Ukrainka Eastern European National University. №2. pp. 82-88 [in Ukrainian].
- 5 Makarchuk, O.G. (2013). Informatsiino-analitychne zabezpechennia stratehichnoho upravlinnia silskohospodarskym pidpriemstvom [Information-analytical support of strategic management of an agricultural enterprise]. Naukovyi visnyk Natsionalnoho universytetu bioresursiv i pryrodokorystuvannia Ukrainy. Ser. : Ekonomika, ahraryni menedzhment, biznes – Scientific Bulletin of the National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine. Avg. : Economics, Agrarian Management, Business. Vip. 181 (3). pp.160-165 [in Ukrainian].
- 6 Lapin AV Information support of vertical integration of agricultural enterprises [Electronic resource]. – Resource access mode: sectors http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/4028/1/diser_2015_ZNAEU_185.pdf [in Ukrainian].
- 7 Gertsyk, V.A. (2009) Informatsiine zabezpechennia orhanizatsiino-ekonomichnoho mekhanizmu upravlinnia rozpodilom produktsii [Information support of organizational and economic mechanism of production distribution management]. Mekhanizm rehuliuвання ekonomiky – Mechanism of regulation of economy. № 3. T. 2. pp.199–204 [in Ukrainian].
- 8 Hardohleb, M.G. (2002). Informatsiine zabezpechennia menedzhmentu: Navch.posib. [Management information support: Training manual]. view. 2nd, extra. And perrob. K .: KNEU, pp. 224 [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Шатіло О.В. Інформаційно-аналітичне забезпечення стратегічного управління вітчизняних підприємств/ О.В. Шатіло // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

В статті визначені компоненти та класифікація інформації. Досліджено, що стратегічні інформаційні потреби залежать від стратегічних цілей підприємства. Виявлено, що стратегічна інформація характеризується рядом відмінностей, що зумовлені характером процесу прийняття

управлінських рішень. Визначено завдання організації інформаційно-аналітичного забезпечення формування стратегії розвитку підприємства, а також складові та джерела інформаційно-аналітичного забезпечення стратегічного управління на вітчизняних підприємствах, які необхідні для прийняття управлінських рішень.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНФОРМАЦІЯ, СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ, ПІДПРИЄМСТВА.

ABSTRACT

Shatilo O.V. Information-analytical support of strategic management of domestic enterprises Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The article defines the components and classification of information. It has been researched that strategic information needs depend on the strategic goals of the enterprise. It is revealed that strategic information is characterized by a number of differences due to the nature of the management decision making process. The tasks of organizing the information and analytical support for the formation of the enterprise development strategy, as well as the components and sources of the information and analytical support for strategic management at domestic enterprises, which are necessary for making management decisions, are determined.

KEYWORDS: INFORMATION, STRATEGIC MANAGEMENT, ENTERPRISES.

РЕФЕРАТ

Шатило О.В. Информационно-аналитическое обеспечение стратегического управления отечественных предприятий / О.В. Шатило // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

В статье определены компоненты и классификация информации. Доказано, что стратегические информационные потребности зависят от стратегических целей предприятия. Выявлено, что стратегическая информация характеризуется рядом отличий, обусловленных характером процесса принятия управленческих решений. Определены задачи организации информационно-аналитического обеспечения формирования стратегии развития предприятия, а также составляющие и источники информационно-аналитического обеспечения стратегического управления на отечественных предприятиях, которые необходимы для принятия управленческих решений.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНФОРМАЦИЯ, СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ, ПРЕДПРИЯТИЯ.

АВТОР:

Шатило Оксана Вадимівна, аспірантка кафедри економіки Національного транспортного університету, e-mail: ov.shatilo@ukr.net, тел.. +380960455252, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0002-6588-7111.

AUTHOR:

Shatilo Oksana Vadymivna, postgraduate student of the Department of Economics of the National Transport University, e-mail: ov.shatilo@ukr.net, tel.+380960455252, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 314, orcid.org/0000-0002-6588-7111.

АВТОР:

Шатило Оксана Вадимовна, аспірантка кафедри економіки Національного транспортного університету, e-mail: ov.shatilo@ukr.net, тел.. +380960455252, Україна, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0002-6588-7111.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор кафедри економіки Національного транспортного університету, Київ, Україна.

Смагін В.Л., доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри менеджменту і маркетингу Київського національного лінгвістичного університету, Київ, Україна.

REVIEWER:

Grechan A.P., Doctor of Economics, Professor, Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Smagin V.L., Doctor of Economics, Professor, Head of Management and Marketing Department Kiev National Linguistic University, Kiev, Ukraine.

ІННОВАЦІЙНЕ ПІДПРИЄМСТВО ТА ПІДПРИЄМСТВОЗ ІННОВАЦІЯМИ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ

Шевченко О.Є., Національний транспортний університет, Київ, Україна, O.Shevchenko2807@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9996-7689

Лаврик Г.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна, lavrik.anna7@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9554-5040

Дмитриченко-Кулеба Г.М., кандидат юридичних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, galina.dmitrichenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8422-5853

INNOVATION ENTERPRISE AND INNOVATION ENTERPRISE: A COMPARATIVE ANALYSIS

Shevchenko O.E., National Transport University, Kyiv, Ukraine, O.Shevchenko2807@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9996-7689

Lavryk H.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine, lavrik.anna7@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9554-5040

Dmytrychenko-Kuleba G.N., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, galina.dmitrichenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8422-5853

ИННОВАЦИОННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ И ПРЕДПРИЯТИЕ С ИННОВАЦИЯМИ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

Шевченко О.Е., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, O.Shevchenko2807@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9996-7689

Лаврик Г.И., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, lavrik.anna7@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9554-5040

Дмитриченко-Кулеба Г.Н., кандидат юридических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, galina.dmitrichenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8422-5853

Постановка проблеми.

Інновації все більше стають критично необхідною передумовою для розвитку високопродуктивної, конкурентоспроможної та зростаючої економіки, яка здатна генерувати експорт товарів та послуг з високою доданою вартістю та інтегруватися до глобальних ланцюгів створення вартості. В умовах становлення економіки знань значну роль відіграють інноваційні підприємства. На сьогоднішній день поняття «інноваційне підприємство» не сформовано до кінця, думки вчених значною мірою різняться між собою своєю неоднозначністю і суперечністю.

Для того щоб зрозуміти більш детально, що являє собою інноваційне підприємство, пропонуємо порівняти його з підприємствами, які використовують у своїй діяльності інновації, та зробити аналіз спільних та протилежних рис, а також розглянути схожість та відмінність між ними через поняття інновацій та якою мірою вони впливають на розмежування відповідних підприємств.

Аналіз і огляд останніх досліджень. Дослідженням інноваційних підприємств та підприємств з інноваціями, їх діяльністю та їх впливом на розвиток сучасної економіки нашої держави займається ряд вітчизняних вчених, зокрема: Джеджула В.В., Єпіфанова І.Ю., Цвик О.Г., Андрюшко А.К., Ховрак І.В., Мельничук П.С., Логвиненко Є.І., Кузьменко О.М., Плетньов М.В. Романчик Т. В. та інші. Але не зважаючи, на велику кількість наукових робіт із дослідження інноваційних підприємств та підприємств з інноваціями досі не має чіткого розмежування цих понять.

Мета дослідження. Аналіз та розмежування понять «інноваційне підприємство» та «підприємство з інноваціями».

Основна частина. В науковій літературі інновації розглядають, як ідеї та пропозиції (часто засновані на результатах відповідних спеціальних наукових досліджень та інженерних розробок), що можуть стати основою створення нових видів продукції чи значно поліпшити споживчі характеристики (технічні, економічні тощо) наявних товарів, створення нових процесів, послуг чи будь-чого, що може покращити «якість життя» людства[1].

Закон України «Про інноваційну діяльність» дає наступне визначення поняттю «інновації» – це новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери [2].

Реалізацію інновацій супроводжує інноваційний процес, що є сукупністю складних систем, які започатковуються наукою, а завершуються вже на виробництві. Постійно виконується однотипна схема «наука – інновація – виробництво» [3]. Роберт Соллоу зазначав, що саме активна інноваційна діяльність підприємств різних форм власності дедалі більше визначає темпи їхнього економічного зростання. За його підрахунками, валовий національний продукт США в 1949 р. збільшився на 87,5% за рахунок «технологічних змін», тобто інновацій [4]. У свою чергу Н.Д. Кондратьєв зазначав, що еволюційний процес є процесом незворотних змін, спричинених науково-технічними інноваціями [5].

Необхідною умовою досягнення підприємством конкурентоспроможності як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку, є активне використання як наукового, так і технологічного прогресу, тобто інноваційних методів економічного розвитку. Саме впровадження інновацій на підприємствах допоможе забезпечити появу нових напрямів науково-технічного прогресу та вилучити з виробництва фізично та морально застаріле обладнання. Великим стимулом для запровадження інновацій на підприємствах перш за все є можливість забезпечити товарам чи послугам конкурентоспроможність на сучасному ринку, а також не малозначним є зростання прибутку, зменшення витрат, розширення ринків збуту [6].

Важливою ознакою інновації в умовах ринкового господарювання є новизна споживчих властивостей.

Основними видами інноваційної діяльності відповідно до чинного законодавства є [2]:

- підготовка та організація виробництва, яке охоплює придбання виробничого обладнання, зміни в них для створення нового технологічного процесу;
- маркетинг нових продуктів, що передбачає види діяльності, пов'язані з випуском нової продукції на ринок;
- придбання технології у вигляді патентів, ліцензій, розкриття ноу-хау, торгових марок, конструкцій тощо.

Якщо розділяти інноваційне підприємництво та підприємства з інноваціями саме зі сторони інновацій, як невід'ємної частини кожного з цих понять, то можна сказати, що інноваційне підприємство – це підприємство, основним завданням якого є створення нової технології, продукції чи продукту, якого раніше не існувало на ринку. Подібне визначення інноваційного підприємства закріплене також в Законі України «Про інноваційну діяльність», де зазначено, що інноваційним є підприємство (об'єднання підприємств), що розробляє, виробляє і реалізує інноваційні продукти і (або) продукцію чи послуги, обсяг яких у грошовому вимірі перевищує 70% його загального обсягу продукції і (або) послуг [2]. Закон відносить до інноваційного підприємства: інноваційний центр, технопарк, технополіс, інноваційний бізнес-інкубатор, тощо.

Що ж стосується підприємств з інноваціями, то можна сказати наступне: до цієї категорії слід віднести підприємства, які шляхом впровадження (або розроблення) інновацій намагаються вдосконалити вже існуючі технології, продукцію або послуги з метою збереження своєї конкурентоспроможності на ринку.

Деякі науковці називають такі підприємства інноваційно-активними. У законодавчих актах цей термін майже не використовується і тому немає чітко зафіксованих визначень.

Проте поняття інноваційно-активних підприємств широко застосовується органами статистики, зокрема Державною службою статистики України в документах з планування і обліку інноваційної діяльності, виміру інноваційного розвитку поряд з такими термінами як «інноваційний потенціал», «потенціально-інноваційна фірма». В керівництві Осло (рекомендаціях зі збору та аналізу даних про інновації), підготовленому організацією економічного співробітництва і розвитку [7] надано таке визначення: інноваційно-активною є фірма, що виявила інноваційну активність під час обстеження, включаючи ту, що триває, і припинену. Іншими словами, фірми, що проводили в період обстеження яку-небудь діяльність, пов'язану із створенням інновацій, визнаються інноваційно-активними, незалежно від того, чи привела ця діяльність до реальної появи інновації, чи ні.

До напрямів інноваційної діяльності традиційно відносять: здійснення досліджень і розробок; придбання нових технологій, машин, обладнання, установок, інших основних фондів і здійснення капітальних витрат, пов'язаних з упровадженням інновацій; виробниче проектування, інші види підготовки виробництва для випуску нових продуктів, впровадження нових методів їх виробництва; здійснення маркетингових інновацій тощо [8]. Тому інноваційну активність доцільно розглядати як комплексний процес, спрямований на створення, виробництво та удосконалення нових видів продукції, послуг, технологій, організаційних форм, поява яких на ринку може дати додатковий дохід [9].

Специфіка функціонування інноваційно-активних підприємств полягає в тому, що на них діють імпульси із зовнішнього середовища, спонукаючи до формування нововведень, їх впровадження і розповсюдження, а внутрішнє середовище підприємства відрізняється інноваційністю, тобто

зовнішні сигнали сприймаються підприємством і здійснюється інноваційна діяльність по певних напрямках [10].

В методологічних положеннях зі статистики інноваційної діяльності, виданих Державною службою статистики України, наведено такі визначення: «Інноваційне підприємство (організація) – юридична особа, що впроваджувала будь-яку інновацію за визначений період часу», «Інноваційно-активне підприємство – підприємство, що в період обстеження займалося діяльністю, пов'язаною зі створенням інновацій, незалежно від того, чи привела така діяльність до реального впровадження інновацій» [11].

Також важливо при дослідженні даної теми звернути увагу на те, що обов'язковою властивістю інновації є науково-технічна новизна. Не можна вважати інновацією:

- несуттєві зміни в продукті або технологічному процесі;
- незначні технічні або зовнішні зміни продукту, а також його складових;
- розширення номенклатури продукції шляхом випуску відомих ринку товарів;
- застарілі для розвинених країн, але нові для України лінії виробництва продукції та інше [12].

Дані властивості інновацій відіграють важливу роль при характеристиці діяльності підприємств, які займаються інноваціям.

Також важливо розуміти, що підприємства, господарська діяльність яких пов'язана з використанням придбаних підприємцем нововведень у постачальників для випуску традиційних товарів та послуг не є інноваційною, оскільки не передбачає розробки, створення, впровадження і реалізації самим підприємцем чи його підприємством власної інновації.

Виходячи з вищесказаного можна зазначити, що для того щоб підприємство вважалось інноваційно-активним необхідна чітка організація виробництва ефективних інновацій та подальше застосування їх у діяльності відповідного підприємства.

Економічний інтерес підприємства в першу чергу повинен орієнтуватися на реформування і прискорення існуючого виробничого процесу, аж до його повної реорганізації, шляхом розробки і впровадження винаходів, використання нових технологічних можливостей для виробництва нових продуктів або існуючих, але з новими властивостями чи виготовлених на основі нових, запропонованих ним самим чи під його керівництвом, методів виробництва.

На відмінну від інноваційно-активних підприємств, інноваційне підприємство являє собою особливий вид господарської діяльності, який орієнтується на інновації. Це діяльність зі створення чогось нового, постійного пошуку нових можливостей, впровадження нових проектів чи покращення існуючих. Підприємства, які планують розробляти та реалізувати інновації, повинні бути готові до ризику, але разом з тим і до відповідальності за наслідки своєї інноваційної діяльності – фінансові, моральні і соціальні [13].

Розглядаючи відмінності в застосуванні інновацій в інноваційному підприємстві та підприємстві з інноваціями та проаналізуємо детальніше чим саме дані підприємства відрізняються.

Почнемо з відмінностей у інноваціях за сферами застосування. Якщо ми говоримо про інноваційне підприємство, то в ньому переважно застосовуються організаційні інновації, які передбачають кардинальну зміну системи управління підприємства, створення нової технології, процесу, продукції.

Підприємству з інноваціями притаманні більш спокійніші інновації у цій сфері – технічні інновації, які пов'язані з вдосконаленням існуючої технології, продукції, продукту за допомогою вже існуючих інновацій або розроблених на підприємстві.

Інновації, за сферою застосування в інноваційному підприємстві, спрямовані на створення нових галузей виробництва на міжнародному та національному рівні. В підприємствах з інноваціями відповідний вид інновацій спрямований на вдосконалення існуючих галузей виробництва, які в подальшому можуть використовуватися цим підприємством, або іншими підприємствами відповідної галузі.

Радикальні інновації притаманні інноваційному підприємству, оскільки основною метою діяльності даного підприємства є поява нового способу виробництва чи раніше невідомого продукту, які започатковують або дають імпульс розвитку нової галузі.

На противагу радикальним інноваціям виступають поліпшувальні інновації (упровадження нових видів виробництва, що реалізують інноваційний потенціал базової інновації; вони дають змогу поширювати і вдосконалювати базові покоління техніки, створювати нові моделі машин і матеріалів, поліпшувати параметри продукції, що випускається) та псевдоінновації (інновації, які залучаються фірмами у технологічний процес чи продукт, щоб затримати зниження норми прибутку і продовжити життєвий цикл поліпшувальної інновації, наприклад, зміна дизайну товару, матеріалу, з якого він

виготовляється; зміна способу рекламування тощо), які здебільшого використовуються в інноваційно-активних підприємствах.

Основні інновації відносяться до інноваційного підприємства, оскільки діяльністю даного підприємства і є самі інновації, створення чогось зовсім нового і прогресивного (технології, продукції, послуги), що раніше не існувало на відповідному ринку. Доповнювальні інновації притаманні підприємствам з інноваціями, оскільки основною метою таких інновацій є доповнення, зміна або покращення вже існуючих технологій, товарів чи послуг.

За ступенем новизни для ринку інновації класифікують на нові для ринку та нові лише для підприємства (але не для ринку). Інновація вважається новою для ринку, коли підприємство, що впровадило інновацію першим, виводить її на свій ринок. Інновація вважається новою для підприємства, якщо вона є новою або істотно поліпшеною для певного підприємства, хоча може використовуватися (виготовлятися) на інших підприємствах [11].

Якщо порівнювати інноваційні підприємства та підприємства з інноваціями за показником задоволення потреб, то можна сказати, що інноваційні підприємства створюють та розвивають потребу у нових технологіях, продуктах чи послугах. Вони виводять на ринок досі не відомі споживачу продукти, тим самим створюючи зацікавленість та попит на нього. У свою чергу підприємства з інноваціями намагаються покращити свої технології, продукт чи послуги, щоб залишитися на ринку, надалі задовольняти потреби споживача та мати можливість забезпечити собі конкурентоспроможність на ринку. Аналіз відмінностей за видами інновацій між інноваційним підприємством та підприємством з інноваціями зображено в табл. 1.

Таблиця 1 – Диференціація інноваційного підприємства та підприємства з інноваціями за видами впроваджених інновацій

Table 1 – Differentiation of innovative enterprise and enterprise with innovation by types of implemented innovations

Види інновацій	Інноваційне підприємство	Підприємство з інноваціями (Інноваційно-активне підприємство)
Інновації за сферою застосування	Організаційні	Технічні
Інновації з точки зору впровадження у відповідній галузі	Нова галузь для ринку	Нова галузь для підприємства чи удосконалення старої
Залежно від глибини змін	Радикальні зміни	Поліпшувальні (адаптивні) зміни
За роллю у процесі виробництва	Основні	Доповнювальні
За задоволенням потреб ринку	Створюють та розвивають нову потребу	Задовольняють існуючу потребу
За приналежністю до розроблення	Розроблені власним силами	Розроблені власними або зовнішніми силами

Якщо порівнювати дані підприємства з точки зору впровадження (освоєння) інновацій та їх життєвого циклу, то цей процес можна порівняти та зобразити наступним чином на рисунках 1 і 2.

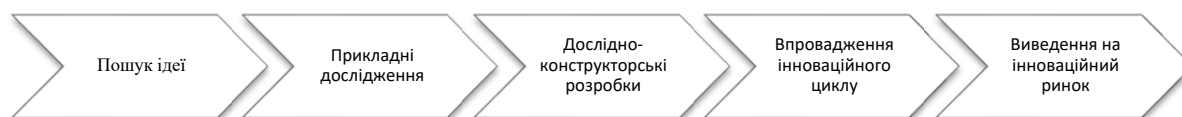


Рисунок 1 – Розвиток інновацій в діяльності інноваційного підприємства
Figure 1 – Development of innovation in the activity of an innovative enterprise

На рис. 1 видно що інновації є ключовими для виникнення і розвитку інноваційного підприємства, саме виникнення і розвиток нових ідей супроводжують усю діяльність такого підприємства.

Для підприємства з інноваціями пошук нових ідей теж відіграє значну роль в його економічному розвитку, але в цьому випадку інновації не є ключовим для діяльності підприємства, вони виступають засобом вдосконалення діяльності підприємства та підвищення його конкурентоспроможності на ринку у відповідній галузі.



Рисунок 2 – Розвиток інновацій в діяльності інноваційно-активних підприємств
Figure 2 – Development of innovations in activity of innovative-active enterprises

Інноваційні підприємства є тими підприємствами, які постачають інновації або допомагають впроваджувати їх на підприємствах, що встали на шлях інноваційного розвитку та прагнуть стати інноваційно-розвинутими.

Саме інноваційні технології, продукція або продукт, які були розроблені інноваційним підприємством, в подальшому можуть бути використані, як основа інноваційного розвитку будь – якого інноваційно-активного підприємства. Але це не говорить про те, що підприємства, які активно використовують інновації у своїй діяльності, не можуть розробляти їх самі, виходячи з потреб свого виробництва.

На світовому ринку компанії, які є інноваційно-активними в своїй більшості самі створюють інновації та фінансують нові інноваційні підприємства, які з'являються на ринку. Наведемо декілька прикладів таких інноваційно-активних підприємств.

1. Одним із гарних прикладів такого виду підприємств є виробник спортивного взуття та одягу Nike, який є одним із найпопулярніших брендів на відповідному ринку. Впровадження інновацій у своїй діяльності – це коник компанії. Nike постійно впроваджує нові розробки у виробництво товарів для активного способу життя і використовує унікальні методи просування власного бренду. Крім того, Nike вкладає великі сили в розвиток технологій, здатних зменшити обсяг хімічного забруднення навколишнього середовища при створенні одягу під своїм брендом[14].

2. Ще одним гарним прикладом інноваційно-активного підприємства є фармацевтична фірма Bayer. Формулою їхньої успішної діяльності та високої конкурентоспроможності в галузі хімії та фармацевтики є використання інновацій. Bayer регулярно постачає нові препарати для лікування різних хвороб, їх хімічні засоби використовується в самих різних галузях: від аграрного сектора, до будівельної галузі.

Сьогодні Bayer представлена понад 450 компаніями з різних куточків світу, де працюють близько 120 000 співробітників. На початок 2019 року за кварталним звітом обсяг продажів корпорації становив 13,015 млрд. євро.

Bayer щорічно інвестує по кілька мільйонів євро в розробки інноваційних препаратів. Близько 15 000 співробітників компанії зайняті в сфері наукових досліджень. Найвідоміші розробки Bayer – це цифрове землеробство, біоактивні засоби, створені як заміники хімічних препаратів, прогресивні дослідження лікування хвороб, що вважаються невиліковними, і освітні проекти з профілактики широкого ряду захворювань[14].

Українські підприємства також намагаються наслідувати закордонних колег на шляху запровадження інновацій та інноваційного розвитку в цілому. Серед вітчизняних компаній, які представлені на нашому ринку можна виділити наступні інноваційно-активні підприємства:

1. Представником інноваційно-активних підприємств на вітчизняному ринку вертикально інтегрований холдинг у сфері цукрового і сільськогосподарського виробництва «Астарта». У своїй діяльності компанія активно використовує ІТ-технології для зменшення витрат на виробництво та покращення стану агропромисловості в цілому. Як і багато інших агровиробників «Астарта» використовувала програмне забезпечення сторонніх розробників для кращого контролю виробничих процесів в аграрному секторі, а згодом започаткувала компанію «Агрі Чейн» (Agri Chain) для створення власних ІТ-продуктів, які краще відповідатимуть потребам холдингу, ніж існуючі рішення. Наразі компанія створила основні модулі — «Управління земельним банком» (веб-рішення, яке містить картографічні та облікові дані земельного банку) та «Управління польовими операціями» (система управління операційними процесами в галузі рослинництва) [15]. Крім цього, компанія активно практикує використання hardware – дронів, датчики обліку палива, GPS-трекінгу техніки тощо.

2. Другим цікавим представником українських інноваційно-активних підприємств є мережа автозаправних комплексів WOG, які входять у склад ТОВ «ВОГ Рітейл». На сьогоднішній день мережа WOG є найбільшою мережею АЗК на вітчизняному ринку нафтопродуктів, та налічує близько 500 об'єктів в Києві і всіх областях України.

У своїй діяльності компанія WOG активно впроваджує нові технології в усі свої сервіси, щоб кожен клієнт отримував позитивний досвід при взаємодії з брендом. Такими інноваційними рішеннями є: програма лояльності і мобільний додаток WOG PRIDE; перебудова схем комунікації, встановлення пріоритету digital-каналів; покращення сервісної складової бізнесу (наприклад, через сервіс WOG Community, що забезпечує зворотний зв'язок з клієнтами в мобільному додатку), а також активна підготовка до запуску нових інноваційних проектів.

Ще одна успішно реалізована інновація – сервіс заправки і оплати палива WOG PAY, завдяки якому споживач може, не виходячи з машини, отримати необхідні послуги на заправці. Ця послуга відмінно ілюструє, як WOG змінює ринок і формат споживання на своїх АЗК, закриваючи потребу клієнта в швидкості отримання товару або послуги[15].

З наведених прикладів видно, що інноваційно-активні компанії не змінюють предмет свого виробництва, але вони активно впроваджують нові технології виробництва та застосовують маркетингові інновації в своїй діяльності, які спрямовані на вдосконалення їх продукції та орієнтовані на споживачів і на покращення свого рівня конкурентоспроможності на відповідному ринку.

На противагу інноваційно-активним підприємствам, які до запровадження інновацій вже мали певний ринок, клієнтів та прибутки виступають інноваційні підприємства, які в основному виникають просто з ідеї створити щось нове, що в подальшому завдяки гарній реалізації може перетворитися у прибуткову справу.

Прикладами таких ідей є успішні стартапи, які згодом стали підприємствами з величезними прибутками або були придбані великими корпораціями. Прикладами таких успішних проектів є:

1. Augmented Pixels – український стартап із Одеси, який займається розробкою технологій у сфері віртуальної й доповненої реальності, створенням sale-платформ і робототехнікою, входить в топ-20 технологічних компаній світу. У 2014 році компанія переїхала до Каліфорнії у Кремнієву долину і навіть змогла конкурувати з Google в області доповненої реальності.

За час свого існування Augmented Pixels отримали понад \$1 млн. інвестицій і займалися розвитком робототехніки, нерухомості й рітейлу. Одними з клієнтів компанії є науково-популярний американський телеканал National Geographic[16].

За прогнозами експертів, вже за декілька років Augmented Pixels зможе зайняти майже 10% світового ринку у своїй галузі.

2. Ще одним прикладом успішного українського стартапу, який перетворився на прибуткове підприємство, став проект двох випускниць інституту біології КНУ ім. Т.Г. Шевченко під назвою Myhelix. Заснований в 2016-му, стартап пропонує проаналізувати дані ДНК і правильно налаштувати свій раціон, дізнатися допустиму норму алкоголю, кофеїну та інше. На даний час український стартап не має на українському ринку подібних конкурентів, тому активно розвивається і створює нові проекти разом з мережею відомих українських ресторанів, а також планує виходити на міжнародний ринок[17].

Якщо говорити про законодавче регулювання діяльності кожного з цих підприємств, то тут також можна розділити їх за законодавчими актами, які регулюють діяльність кожного з них.

Діяльність підприємств, які використовують активно інновації у своїй діяльності, регулюються здебільшого тими ж законодавчими актами, які застосовуються до звичайних суб'єктів господарювання. Серед таких законодавчих актів є: Конституція України, Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Закон України «Про підприємства в Україні», та інші.

Що ж стосується діяльності інноваційних підприємств, то окрім законодавчих актів, які регулюють діяльність звичайних підприємств, до них застосовується низка спеціальних нормативно-правових актів, основним завданням яких є розвиток і захист інноваційної діяльності в нашій державі, зокрема: Закон України «Про інноваційну діяльність», Закон України «Про наукові парки», Закон України «Про інвестиційну діяльність», Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні», Закон України «Про авторське право та суміжні права», Закон України «Про охорону прав на винаходи і корисні моделі», Закон України «Про охорону прав на знаки для товарів і послуг» та інші.

Висновки. Порівнюючи два види підприємств, діяльність яких направлена на інновації та інноваційний розвиток кожного з них, ми можемо сказати наступне.

1. Використання інновацій в діяльності проаналізованих підприємств характеризується наступним чином: для інноваційного підприємства інновації це основа усієї діяльності, саме нова ідея досі не відома світу дає поштовх для створення такого підприємства; у свою чергу інноваційно-активні підприємства застосовують інновації у своїй діяльності під впливом зовнішніх факторів, які спонукають до розвитку підприємства у напрямку модернізації. Інновації для діяльності інноваційно-активного підприємства не є ключовими, як для інноваційного підприємства, вони виступають засобом вдосконалення діяльності та підвищення конкурентоспроможності підприємства на ринку, у відповідній галузі.

Також потрібно зазначити, що інноваційні підприємства часто виступають постачальниками інновацій для підприємств, що впроваджують інновації.

2. Серед проаналізованих рис, які розділять інноваційні та інноваційно-активні підприємства існує одна спільна риса, яка є обов'язковою для діяльності цих підприємств – це науково-технічна новизна, яка передбачає кардинальні зміни в продукті або технологічному процесі (для інноваційно-активних підприємств), або створення кардинально нового продукту чи послуги (для інноваційного підприємства). Також важливо зазначити, що до інновацій не відносяться застарілі для розвинених країн, але нові для України технології, товари та послуги.

3. Законодавчо поняття інноваційного та інноваційно-активного підприємств також не розрізняються. В чинному законодавстві є визначення лише інноваційного підприємства, інноваційно-активні підприємства на законодавчому рівні взагалі не розглядаються, але у свою чергу таке поняття активно використовується науковцями та державними органами статистики. Отже можна сказати, що на сьогоднішній день існує потреба на законодавчому рівні розділити ці підприємства, зафіксувати їх функції та порядок здійснення діяльності на території України.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Лобузіна К. Інформаційні технології створення національних бібліографічних ресурсів. Бібліотечний вісник. 2013. № 1. С. 9–14.
2. Про інноваційну діяльність: Закон України від 05.12.2012 № 5460-VI /Верховна рада України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/40-15> (дата звернення: 10.01.2020)
3. Степасюк Л.М., Суліма Н. М., Величко О.В. Економіка і фінанси підприємства: навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів / За ред.: В.К. Збарського, В. І. Мацибори ; Національний університет біоресурсів і природокористування України. К.: ЦП «Компринт», 2013. 300 с.
4. Solow Robert M.A Contribution to the Theory of Economic Growth. The Quarterly Journal of Economics. 1956. Vol. 70. № 1. Pp. 65–94
5. Кондратьев Н.Д. Проблемы экономической динамики. М.: Экономика, 1989. 526 с
6. Джеджула В.В., Єпіфанова І.Ю., Цвик О.Г. Інноваційна діяльність як чинник конкурентоспроможності підприємств. Інвестиції: практика та досвід. 2017. № 4. С. 5–8
7. Руководство Осло. Рекомендации по сбору и анализу данных по инновациям. URL: http://www.uis.unesco.org/Library/Documents/OECD OsloManual05_rus.pdf (дата звернення: 09.01.2020)
8. Андриюшко А.К. Інноваційно-активні підприємства: сутність та фактори впливу на їх розвиток. Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки, 2013, вип. 24. URL: <http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/bitstream/123456789/721/1/33.pdf>
9. Ховрак І.В., Мельничук П.С. Інноваційна активність вітчизняних підприємств: сучасний стан та проблеми розвитку. Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки. 2011. Вип. 2(1). С. 221-225. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vchtei/2011_2_1/NV-2011-V2_37.pdf
10. Логвиненко Є.І., Кузьменко О.М., Плетньов М.В. Визначення характеристик для опису діяльності інноваційно-активних підприємств. Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. 2011. № 11(153) URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/VsUNU/2010_11_2/Logvinenko.pdf
11. Методологічні положення зі статистики інноваційної діяльності. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/metod_polog/metod_doc/2013/03
12. Романчик Т. В. Теорія інновації: дослідження понятійного апарату. Бізнес Інформ. 2014. № 10. С. 138-142. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2014_10_22
13. Зянько В. В. Інноваційне підприємництво: сутність, механізми і форми розвитку. Монографія. Вінниця: УНІВЕРСУМ – Вінниця, 2008. 397 с.

- 14.Топ 50 інноваційних компаній світу URL: <https://business.in.ua/top-50-innovatsijnyh-kompanij-svitu/>
- 15.Топ 20 ииновационных компаний Украины URL: https://www.dsnews.ua/vlast_deneg/top-20-samyh-innovatsionnyh-kompaniy-ukrainy-30112018230000
- 16.Цифрова незалежність. 10 найяскравіших українських стартапів останніх років. НВ: веб-сайт URL: <https://nv.ua/ukr/techno/it-industry/tsifrova-nezalezhnist-10-najjaskravishikh-ukrajinskikh-startapiv-ostannikh-rokiv-2490377.html>
- 17.Как запустить успешный стартап в сфере, о которой никто не слышал в Украине. WOMO: веб-сайт URL: <https://womo.ua/kak-zapustit-uspeshnyiy-startap-v-sfere-o-kotoroy-nikto-ne-slyishal-v-ukraine/>

REFERENCES

1. Labuza K. Information technology the creation of a national bibliographic resource. Library journal. 2013. No. 1. С. 9-14.
2. On innovation activity: the Law of Ukraine dated 05.12.2012 № 5460-VI /the Verkhovna Rada of Ukraine URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/40-15> (date accessed: 10.01.2020)
3. Stepanyuk L. M., Sulima N. M., Velichko, A. V. the Economics and Finance of enterprise: textbook for students of higher educational institutions / ed. by: V. K. Barskogo, V. I. Mezibori ; national University of life and environmental Sciences of Ukraine. K. : CPU «Komprint», 2013. 300 sec.
4. Solow, Robert M. A Contribution to the Theory of Economic Growth. The Quarterly Journal of Economics. 1956. Vol. 70. No. 1. Gg. 65-94
5. Kondratiev N. D. Problems of economic dynamics. M.: Economics, 1989. 526
6. Dzhedzhula V. V., Epifanova I. Y., Zwick, O. G. Innovation activity as a factor of competitiveness of enterprises. Investment: practice and experience. 2017. No. 4. S. 5-8
7. The Oslo Manual. Recommendations for the collection and analysis of data on innovation. URL: http://www.uis.unesco.org/Library/Documents/OECD OsloManual05_rus.pdf (date accessed: 09.01.2020)
8. Andrushko A. K. Innovation-active enterprises: the essence and factors of influence on their development. Scientific works of Kirovograd national technical University. Economic Sciences, 2013, VIP. 24. URL: <http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/bitstream/123456789/721/1/33.pdf>
9. Horak I. V., Melnichuk P. S. Innovative activity of domestic enterprises: current state and problems of development. Bulletin of Chernivtsi trade and economic Institute. Economic science. 2011. Vol. 2(1). P. 221-225. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vchtei/2011_2_1/NV-2011-V2_37.pdf
10. Logvinenko Is.And. Kuzmenko E. M., Pletnev, M. V. characterization to describe the activities of innovation-active enterprises. Bulletin of East Ukrainian national University named after Volodymyr Dahl. 2011. No. 11(153) URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/VSUNU/2010_11_2/Logvinenko.pdf
11. Methodological principles on statistics of innovation activity. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/metod_polog/metod_doc/2013/03
12. The affair T. V. innovation Theory: a study of the conceptual apparatus. Business Inform. 2014. No. 10. P. 138-142. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2014_10_22
13. Sanko V. V. Innovative entrepreneurship: the nature, mechanisms and forms of development. Monograph. Vinnytsia: UNIVERSE – Vinnytsia, 2008. 397 p.
14. Top 50 innovative companies in the world URL: <https://business.in.ua/top-50-innovatsijnyh-kompanij-svitu/>
15. Top 20 innovative companies of Ukraine URL: https://www.dsnews.ua/vlast_deneg/top-20-samyh-innovatsionnyh-kompaniy-ukrainy-30112018230000
16. Digital independence. 10 Ukrainian startups in recent years. NV: website URL: <https://nv.ua/ukr/techno/it-industry/tsifrova-nezalezhnist-10-najjaskravishikh-ukrajinskikh-startapiv-ostannikh-rokiv-2490377.htm> l

РЕФЕРАТ

Шевченко О.Є. Інноваційне підприємство та підприємства з інноваціями: порівняльний аналіз / О.Є. Шевченко, Г.І. Лаврик, Г.М. Дмитриченко-Кулеба // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2020. – Вип. 2 (47).

Об'єкт дослідження – інноваційне підприємство та підприємство з інноваціями.

Мета роботи – зробити аналіз та розмежувати поняття «інноваційне підприємство» та «підприємство з інноваціями».

Метод дослідження – метод порівняння, метод аналізу.

На сьогоднішній день поняття інноваційного підприємства не сформовано до кінця, думки вчених з цього питання характеризуються неоднозначністю і суперечністю.

Для того щоб зрозуміти більш детально, що являє собою інноваційне підприємство, пропонуємо порівняти його з підприємствами, які використовують у своїй діяльності інновації, та зробити аналіз спільних та протилежних рис, а також розглянути схожість та відмінність між ними через поняття інновацій та якою мірою вони впливають на розмежування відповідних підприємств.

Тому в умовах становлення економічних знань значну роль відіграють інноваційні підприємства. Інновації все більше стають критично необхідною передумовою для розвитку високопродуктивної, конкурентоспроможної та зростаючої економіки, яка здатна генерувати експорт товарів та послуг з високою доданою вартістю та інтегруватися до глобальних ланцюгів створення вартості.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЯ, ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ІННОВАЦІЙНЕ ПІДПРИЄМСТВО, ПІДПРИЄМСТВО З ІННОВАЦІЯМИ, ІННОВАЦІЙНО-АКТИВНІ ПІДПРИЄМСТВА.

ABSTRACT

Shevchenko O.E., Lavryk H.I., Dmytrychenko-Kuleba G.N. Innovative enterprise and enterprises with innovations: comparative analysis. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2020. – Issue 2 (47).

The object of study is an innovative enterprise and an enterprise with innovation.

The purpose of the work is to analyze and differentiate the concepts of «innovation enterprise» and «enterprise with innovation».

Research method – method of comparison, method of analysis.

To date, the concept of innovative enterprise is not fully formed, the opinions of scientists on this issue are characterized by ambiguity and controversy.

In order to understand in more detail what an innovative enterprise is, we suggest comparing it with the enterprises that use innovation in their activities and to analyze the common and opposite features, and to consider the similarity and difference between them through the concepts of innovation and to what extent affect the delimitation of the respective enterprises.

Therefore, in the context of economic knowledge, innovation plays a significant role. Innovation is increasingly becoming a critical prerequisite for developing a highly productive, competitive and growing economy that is able to generate high value-added exports of goods and services and integrate into global value chains.

KEYWORDS: INNOVATION, INNOVATIVE ACTIVITY, INNOVATIVE ENTERPRISE, ENTERPRISE WITH INNOVATION, INNOVATIVE-ACTIVE.

РЕФЕРАТ

Шевченко О.Е. Инновационное предприятие и предприятия с инновациями: сравнительный анализ / О.Е. Шевченко, Г.И. Лаврик, Г.Н. Дмитриченко-Кулеба // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки» Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2020. – Вып. 2 (47).

Объект исследования – инновационное предприятие и предприятия с инновациями.

Цель работы – сделать анализ и разграничить понятия «инновационное предприятие» и «предприятие с инновациями».

Метод исследования – метод сравнения, метод анализа.

На сегодняшний день понятие инновационного предприятия не сформирован до конца, мнения ученых по этому вопросу характеризуются неоднозначностью и противоречивостью.

Для того чтобы понять более подробно, что представляет собой инновационное предприятие, предлагаем сравнить его с предприятиями, которые используют в своей деятельности инновации, и сделать анализ общих и противоположных показателей, а также рассмотреть сходство и различие между ними через понятие инноваций и в какой степени они влияют на разграничение соответствующих предприятий.

Поэтому в условиях становления экономических знаний значительную роль играют инновационные предприятия. Инновации все больше становятся критически необходимой предпосылкой для развития высокопроизводительной, конкурентоспособной и растущей экономики, которая способна генерировать экспорт товаров и услуг с высокой добавленной стоимостью и интегрироваться в глобальные цепочки создания стоимости.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИННОВАЦИЯ, ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ИННОВАЦИОННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ПРЕДПРИЯТИЕ С ИННОВАЦИЯМИ, ИННОВАЦИОННО-АКТИВНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.

АВТОРИ:

Шевченко О.Є, Національний транспортний університет, e-mail: O.Shevchenko2807@gmail.com. тел. +38 0637682029, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313.

Лаврик Г.І., старший викладач кафедри економіки, Національний транспортний університет, e-mail: lavrik.anna7@gmail.com, тел. +38 (044) 280-82-03, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313.

Дмитриченко-Кулеба Г.М., кандидат юридичних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри конституційного та адміністративного права, e-mail: galina.dmitrichenko@gmail.com, тел. +380979466333, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.243.

AUTHORS:

Shevchenko O.E., National Transport University, e-mail: O.Shevchenko2807@gmail.com, tel. +38 0637682029, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k.313.

Lavryk H.I., Senior Lecturer in the Department of Economics, National Transport University, e-mail: lavrik.anna7@gmail.com, tel. +38 (044) 280-82-03, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k.313.

Dmytrychenko-Kuleba G.N, Candidate of Sciences (Law), National Transport University, Assistant Professor, Department of constitutional and administrative law, e-mail: galina.dmitrichenko@gmail.com, tel. +380979466333, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k.243.

АВТОРЫ:

Шевченко Ольга Евгеньевна, Национальный университет транспорта, e-mail: O.Shevchenko2807@gmail.com. тел. +38 0637682029, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омелянович-Павленко, 1, к.313.

Лаврик Галина Ивановна, старший преподаватель кафедры экономики, Национальный транспортный университет, e-mail: lavrik.anna7@gmail.com, тел. +38 (044) 280-82-03, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омелянович-Павленко, 1, к.313.

Дмитриченко-Кулеба Галина Николаевна, кандидат юридических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры конституционного и административного права, e-mail: galina.dmitrichenko@gmail.com, tel. +380979466333, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k.243.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, професор кафедри економіки Національного транспортного університету, Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор кафедри економіки, президент Української академії інвестицій в науку і будівництво, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondar N.M., Doctor of Economics, Professor, Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., Doctor of Economics, Professor, Department of Economics, President of the Ukrainian Academy of Investments in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.