

СУТНІСНА ХАРАКТЕРИСТИКА МЕХАНІЗМІВ ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНОГО УПРАВЛІННЯ

Бакуліч О.О., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, bakulich.elena@gmail.com, orcid.org/0000-0002-5700-0576

Голоденко В.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, f-v-o@ukr.net, orcid.org/0000-0002-8009-3539

ESSENTIAL CHARACTERISTICS OF ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC MANAGEMENT'S MECHANISMS

Bakulich O.O., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, bakulich.elena@gmail.com, orcid.org/0000-0002-5700-0576

Holodenko V.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, f-v-o@ukr.net, orcid.org/0000-0002-8009-3539

Постановка проблеми. У сучасних умовах підприємство має дбати не тільки про економічне, а й екологічне управління. Завдяки розвитку еколого-економічного управління визначено поняття механізму управління як сукупності процедур прийняття управлінських рішень. Досягнення системою поставленої мети вирішується через низку принципів, методів та механізмів управління. Механізми еколого-економічного управління еколого-економічними системами можуть формувати єдиний механізм управління лише за умови їхнього комплексного використання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми управління еколого-економічними системами відображені у розробках вітчизняних та зарубіжних вчених: О. С. Віханського, Є. В. Глушенка, Е. М. Короткової, Л. Лайкерта, А. І. Наумова, А. Маслоу, Д. Макгрегора, М. Мескона, М. Альберта, М. Хедоурі, Г. А. Резнік, У. Тейлора, А. Файоля, Р. А. Фатхутдінова та ін. Різноманітність авторських підходів до трактування поняття «управління еколого-економічною системою» призвело до неоднозначності визначення терміна. З одного боку, він розуміється як спосіб організації виробництва та екологічно безпечної продукції, пов'язаний із безпекою еколого-економічної системи, а з іншого боку – як нове екологічне мислення, напрям на усвідомлення еколого-економічних перспектив розвитку. На наш погляд, з позиції комплексного підходу управління стійкістю еколого-економічної системи визначається як цілісна сукупність економічних, соціальних, інституційних та екологічних методів, механізмів та інструментів управління, що забезпечують збереження певної структури еколого-економічної системи, підтримку режиму її діяльності, а також реалізацію сталого розвитку.

Метою роботи є загальний огляд механізмів еколого-економічного управління як сукупності взаємопов'язаних економічних, технічних, соціальних і природних факторів у довкіллі.

Результати дослідження. Екологічне управління є предметом досліджень різних галузей науки: біології, медицини, фізики, хімії, математики, економіки, соціології. Останнім часом, як самостійний розділ менеджменту став виділятися екологічний менеджмент [1].

Сукупність процедур і правил, що регламентують взаємодію учасників певної (організаційної, соціально-економічної, еколого-економічної) системи визначено як механізм її функціонування. Механізм – система, пристрій, що визначає порядок будь-якого виду діяльності. Вужчим є поняття механізму управління – сукупності процедур прийняття управлінських рішень [2]. Таким чином, механізми функціонування та механізми управління визначають, як поведуться учасники та як вони приймають рішення.

Базова модель еколого-економічного управління, яка представлена на рисунку 1, включає в себе учасників трьох типів:

- органи управління;
- підприємства;
- навколишнє середовище.



Рисунок 1 – Базова модель еколого-економічного управління
Figure 1 – Basic model of environmental and economic management

Джерело: сформовано автором на основі досліджень.

Органи управління зацікавлені як в економічних досягненнях управління підприємством, так і в забезпеченні необхідного рівня безпеки. Їхні можливості заключаються у встановленні умов діяльності підприємств (призначення штрафів, надання пільг тощо).

На якісному рівні завдання органів управління полягає у виборі таких умов діяльності підприємств, які спонукали б останніх обирати дії, що призводять до найбільш вигідних для керуючих органів результатів.

Підприємство та навколишнє середовище як учасники моделі еколого-економічного управління зв'язані між собою. Їх зв'язок – це інтегрована охорона навколишнього середовища, мається на увазі екологічна політика підприємства, зведена в один ряд з першочерговими пріоритетами компаній. Таким чином, підприємство проявляє максимальну ініціативу у справі зниження навантаження на навколишнє середовище, що виражається у використанні ним екологічно чистих технологій, сировини, відходів тощо. Таке підприємство проводить активну екологічну діяльність, системно перешкоджаючи виникненню забруднення навколишнього середовища.

Специфіка завдань еколого-економічного управління полягає в наступному:

- результати діяльності керованих суб'єктів багатоаспектні (є, як мінімум, дві складові результатів – «економічна» та «екологічна»), які схильні до впливу безлічі неконтрольованих, невизначених і випадкових факторів;

- інтереси різних керуючих органів можуть не тільки не співпадати з інтересами підприємств, а й суперечити один одному;

- витрати на регулярне отримання достовірної та повної інформації досить великі;

- подібні системи не можуть самостійно відстоювати свої інтереси, їх реакція має інерційний характер і відбувається з затримкою;

- суттєвими, а багато в чому і вирішальними, є інституційні обмеження (нормативно-правова база) діяльності підприємств та їх взаємодія з державою [3].

Досягнення системою поставленої мети вирішується через низку принципів, методів та механізмів управління. Виходячи з особливостей функціонування еколого-економічної системи, управління нею має базуватись на наступних принципах:

- екологічної безпеки;
- використання найбільш ефективних та маловитратних ресурсозберігаючих технологій;
- раціональності та обґрунтованості у прийнятті природоохоронних рішень;
- забезпечення сталого розвитку [4].

Система механізмів управління складається з механізмів, що реалізуються в рамках підсистемної організації еколого-економічної системи. Іншою умовою, якій має відповідати система

механізмів управління, є організаційна структура управління, що склалася, відповідно до рівня організації еколого-економічної системи. Дослідження управління еколого-економічними системами та використання комплексного підходу призвело до створення наступної класифікації механізмів управління.

Усі механізми розділені так:

1) механізми підсистемної організації еколого-економічної системи: екологічні, економічні, соціальні та інституційні;

2) механізми рівнів організації управління, які поділяються на механізми державного, регіонального та місцевого рівнів. Цілі та завдання еколого-економічної системи кожного організаційного рівня визначає вибір системи механізмів управління [5].

Механізми еколого-економічного управління включають нефіскальні методи, до яких належать такі інструменти: законодавча база з охорони навколишнього природного середовища, екологічний контроль, екологічне страхування, екологічна експертиза, екологічний моніторинг, аудит, екологічні норми та вимоги.

Механізми управління екологічною підсистемою розглядаються на трьох організаційних рівнях управління: державному, регіональному та місцевому. Державний рівень організації механізмів встановлює державні екологічні стандарти та веде моніторинг і контроль еколого-економічної системи всієї країни. Регіональний та місцеві рівні організації здійснюють лише екологічний моніторинг та контроль, оскільки не мають права встановлювати власні нормативи у галузі природоохоронного законодавства.

Механізми управління економічною підсистемою включають способи та прийоми економічного впливу на еколого-економічну систему через систему ринкових, податкових та фінансових інструментів впливу. Вони також застосовуються на кожному рівні управління. Ця система механізмів спрямована на стимулювання природоохоронної діяльності організацій у межах еколого-економічної системи, включає екологічні та ресурсні податки та систему екологічного страхування [6].

Механізми управління соціальною підсистемою є способами та видами діяльності громадських груп та держави у сфері охорони навколишнього середовища. Діяльність природоохоронних організацій (акції, пікети, виступи тощо) та громадська екологічна експертиза не є прямими способами та механізмами управління еколого-економічною системою, проте їхня діяльність сприяє включенню механізмів управління, що впливають безпосередньо на органи управління та підприємства регіону. Держава, як особлива форма організації суспільства, у межах соціальної підсистеми може здійснювати діяльність із підтримки дослідницьких розробок у сфері охорони навколишнього середовища. Це пов'язано з тим, що такі дослідження у всіх розвинених країнах світу підтримує держава, а не підприємства. Крім того, державою проводиться й екологічноспрямована політика зайнятості, яка полягає в організації та фінансуванні громадських робіт у сфері охорони навколишнього середовища.

До механізмів управління, що формуються в рамках інституційної підсистеми, належать методи інституційного регулювання, що здійснюються органами державної влади та підприємствами відповідно до природоохоронного законодавства. Ця система механізмів передбачає вибудовування системи законодавства у сфері використання природних ресурсів та екології, взаємодію органів управління з підприємствами, органів управління між собою та незалежну оцінку екологічної документації та діяльності екологічного менеджменту. Розподіл механізмів за рівнями організації управління також залежить від повноважень та можливостей органів управління [7].

Дана класифікація механізмів управління стійкістю еколого-економічної системи відповідає, з одного боку, підсистемної організації еколого-економічної системи, з іншого боку, структурної ієрархії еколого-економічних систем. Такий комплексний підхід до управління дозволяє зводити в єдине ціле цілі та завдання стійкості еколого-економічних систем національного, регіонального та локального рівнів.

Механізми еколого-економічного управління еколого-економічними системами можуть формувати єдиний механізм управління лише за умови їхнього комплексного використання. Механізми управління стійкістю еколого-економічної системи виконують низку функцій:

– функцію стимулювання, пов'язану із створенням мотивації підприємств із проведення екологічної діяльності;

- функцію перерозподілу екологічної діяльності, продукції та забруднень між підприємствами;
- функцію регулювання екологічної діяльності, продукції та забруднення підприємств та організацій;
- контролюючу функцію, пов'язану з діями контролю екологічної діяльності, продукції та забруднення;
- акумулюючу функцію, яка полягає у створенні необхідного фінансового та екологічного резерву у разі порушення стійкості еколого-економічної системи [8].

Висновки. Таким чином, механізми еколого-економічного управління спрямовані на досягнення стійкості та дозволяють раціонально планувати та ефективно розробляти програми розвитку для підприємства. Вони є складним комплексом економічних, екологічних, соціальних та інституційних обмежень. Розподіл механізмів за рівнями організації управління дає змогу визначити компетенції органів управління кожного рівня у межах їх еколого-економічних систем. Крім того, це сприяє полегшенню роботи щодо узгодження інтересів органів управління та збільшує ефективність їх роботи. Використання запропонованої системи механізмів управління сприяє більш ефективному управлінню стійкістю еколого-економічної системи, а також плануванню її показників розробки програм розвитку для підприємства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Екологічний менеджмент [Текст]: навч. посібник / (Семенов В. Ф., Михайлюк О. Л., Галушкіна Т. П. та ін.); за ред. В. Ф. Семенова, О. Л. Михайлюк – К. : Центр навчальної літератури, 2014. – 407 с.
2. Шевчук, В. Я. Екологічне управління [Текст] : підручник / В. Я. Шевчук, Ю. М. Саталкін, Г. О. Білявський. – К. : Либідь, 2014. – 430 с.
3. Fischer-Kowalski M. Methodology and Indicators of Economy-wide Material Flow Accounting / [Fischer-Kowalski M., Krausmann F., Giljum S., Lutter S. and others] // Journal of Industrial Ecology. – 2011. – Vol. 15. – P. 855–876. doi:10.1111/j.1530-9290.2011.00366.x
4. Токмакова І.В. Механізми підвищення еколого-економічної ефективності управління підприємством: Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01 / І.В. Токмакова; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2016. – 20 с.
5. Малицький А. А. Організаційно-економічний механізм управління підприємством: сутність та структура [Електронний ресурс] / А.А. Малицький // Рубрика: Соціум. Наука. Культура. Економіка. – Режим доступу: <http://intkonf.org>
6. Грещак М. Г. Внутрішній економічний механізм підприємства : навч. посіб. / М. Г. Грещак, О. М. Гребешкова, О. С. Коцюба; за ред. М. Г. Грещака. – К. : КНЕУ, 2011. – 228 с.
7. Денисенко М. П. Економіка підприємства: пошук шляхів розвитку : посіб. / М. П. Денисенко. – К. : МАУП, 2012. – 80 с.
8. Bakulich Olena, Holodenko Viktoriia, & Zaiats Olga. (2021). ENVIRONMENTAL-ORIENTED MODEL OF INTEGRATED MANAGEMENT. International Journal of Innovative Technologies in Economy, (1(33)). https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite/30032021/7471

REFERENCES

1. Ekolohichnyy menedzhment [Tekst]: navch. posibnyk / (Semenov V. F., Mykhaylyuk O. L., Halushkina T. P. ta in.); za red. V. F. Semenova, O. L. Mykhaylyuk – K. : Tsentr navchal'noyi literatury, 2014. – 407 p.
2. Shevchuk, V. YA. Ekolohichne upravlinnya [Tekst] : pidruchnyk / V. YA. Shevchuk, YU. M. Satalkin, H. O. Bilyavs'kyu. – K. : Lybid', 2014. – 430 p.
3. Fischer-Kowalski M. Methodology and Indicators of Economy-wide Material Flow Accounting / [Fischer-Kowalski M., Krausmann F., Giljum S., Lutter S. and others] // Journal of Industrial Ecology. – 2011. – Vol. 15. – P. 855–876. doi:10.1111/j.1530-9290.2011.00366.x
4. Tokmakova I.V. Mekhanizmy pidvyshchennya ekoloho-ekonomichnoyi efektyvnosti upravlinnya pidpryyemstvom: Avtoref. dys. kand. ekon. nauk: 08.06.01 / I.V. Tokmakova; Ukr. derzh. akad. zalizn. transp. – KH., 2016. – 20 p.
5. Malys'kyu A. A. Orhanizatsiyno-ekonomichnyy mekhanizm upravlinnya

pidpryyemstvom: sutnist' ta struktura [Elektronnyy resurs] / A.A. Malys'kyi // Rubryka: Sotsium. Nauka. Kul'tura. Ekonomika. – Rezhym dostupu: <http://intkonf.org>

6. Hreshchak M. H. Vnutrishniy ekonomichnyy mekhanizm pidpryyemstva : navch. posib. / M. H. Hreshchak, O. M. Hrebeshkova, O. S. Kotsyuba; za red. M. H. Hreshchaka. – K. : KNEU, 2011. – 228 p.

7. Denysenko M. P. Ekonomika pidpryyemstva: poshuk shlyakhiv rozvytku : posib. / M. P. Denysenko. – K. : MAUP, 2012. – 80 p.

8. Bakulich Olena, Holodenko Viktoriia, & Zaiats Olga. (2021). ENVIRONMENTAL-ORIENTED MODEL OF INTEGRATED MANAGEMENT. International Journal of Innovative Technologies in Economy, (1(33)). https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite/30032021/7471

РЕФЕРАТ

Бакуліч О.О. Сутнісна характеристика механізмів еколого-економічного управління / О.О. Бакуліч, В.О. Голоденко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

Стаття присвячена дослідженню та визначенню сутнісних характеристик механізмів еколого-економічного управління. Запропонована базова модель еколого-економічного управління. Пояснена специфіка завдань еколого-економічного управління. З'ясовано, що досягнення системою поставленої мети вирішується через низку принципів, методів та механізмів управління. Розглянуто розподіл механізмів на рівневі та підсистемні. Визначено функції механізмів управління стійкістю еколого-економічної системи, які розглядаються на трьох організаційних рівнях управління: державному, регіональному та місцевому. Механізми еколого-економічного управління еколого-економічними системами можуть формувати єдиний механізм управління лише за умови їхнього комплексного використання.

Об'єкт дослідження – механізми еколого-економічного управління.

Метою роботи є загальний огляд механізмів еколого-економічного управління як сукупності взаємопов'язаних економічних, технічних, соціальних і природних факторів у довкіллі.

Методи дослідження – використано широкий спектр теоретичних та емпіричних методів наукового пізнання: теоретичне узагальнення – при з'ясуванні змісту визначення «механізм еколого-економічного управління»; синтез – у розробці базової моделі еколого-економічного управління.

Проаналізовано, що підприємство та навколишнє середовище, яке відіграє важливу роль у комплексній моделі еколого-економічного управління, є інтегрованим захистом навколишнього середовища, що відноситься до екологічної політики компанії, узгодженої з головними пріоритетами компаній.

Практичне значення отриманих результатів дослідження полягає в представлених пропозиціях ефективних форм механізмів еколого-економічного управління. Розподіл механізмів за рівнями організації управління дає змогу визначити компетенцію органів управління кожного рівня в межах їх еколого-економічних систем. Крім того, це полегшує роботу з узгодження інтересів органів управління та підвищує ефективність їх роботи. Використання запропонованої системи механізмів управління сприяє більш ефективному управлінню стійкістю еколого-економічної системи, а також плануванню її показників для розробки програм розвитку підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: УПРАВЛІННЯ, МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ, ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНЕ УПРАВЛІННЯ, ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНА СИСТЕМА.

ABSTRACT

Bakulich O.O., Holodenko V.O. Essential characteristics of environmental and economic management's mechanisms. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article is devoted to research and definition of essential characteristics of mechanisms of ecological and economic management. The proposed basic model of environmental and economic management. The specifics of environmental and economic management tasks are explained. It was found that the achievement of the set goal by the system is solved through a number of principles, methods and management mechanisms. The division of mechanisms into level and subsystems is considered. The functions of mechanisms for managing the sustainability of the ecological and economic system are defined, which are considered at three organizational levels of management: state, regional, and local. Mechanisms of

ecological and economic management of ecological and economic systems can form a single mechanism of management only under the condition of their integrated use.

Object of the study: mechanisms of ecological and economic management.

Purpose of the study: an essential characteristic of the mechanisms of ecological and economic management.

Method of the study: theoretical generalization – in clarifying the content of the definition of «management mechanism», ecological and economic system»; synthesis – in the development of basic model of environmental and economic management, systems of ecological and economic management mechanisms.

It is analyzed that enterprise and environment, which plays an important role in the complex model of environmental and economic management, is an integrated environmental protection refers to the company's environmental policy aligned with the top priorities of companies. Thus, the enterprise shows maximum initiative in reducing the burden on the environment, which is expressed in its use of environmentally friendly technologies, raw materials, waste, etc.

The proposed basic model of environmental and economic management. The specifics of environmental and economic management tasks are explained. It was found that the achievement of the set goal by the system is solved through a number of principles, methods and management mechanisms.

The practical significance of the obtained results of the research lies in the presented proposals of effective forms of mechanisms of environmental and economic management. The distribution of mechanisms by levels of management organization makes it possible to determine the competences of management bodies of each level within their ecological and economic systems. In addition, it facilitates the work of coordinating the interests of management bodies and increases the efficiency of their work. The use of the proposed system of management mechanisms contributes to more effective management of the sustainability of the ecological and economic system, as well as the planning of its indicators for the development of development programs for the enterprise.

KEY WORDS: MANAGEMENT, MANAGEMENT MECHANISM, ECOLOGICAL AND ECONOMIC MANAGEMENT, ECOLOGICAL AND ECONOMIC SYSTEM.

АВТОРИ:

Бакуліч О.О., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, декан факультету менеджменту, логістики та туризму, e-mail: bakulich.elena@gmail.com, тел. +380937451421, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омельновича-Павленко 1.

Голоденко В.О., Національний транспортний університет, e-mail: f-v-o@ukr.net, тел. +380636386773, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омельновича-Павленко 1.

AUTHOR:

Bakulich O.O. Ph.D., (engineering), National Transport University, Dean of the Faculty of Management, logistics and tourism, e-mail: bakulich.elena@gmail.com, tel. +380937451421, Ukraine, 01010 Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1.

Holodenko V.O., National Transport University, e-mail: f-v-o@ukr.net, tel. +380636386773, Ukraine, 01010 Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Заяц О.В., к.е.н., доцент, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

Голубкова І.А., д.е.н., професор, завідувача кафедрою Економічної теорії та підприємництва на морському транспорті Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту Національного університету “Одеська морська академія”;

REVIEWER:

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

Golubkova I.A., Ph.D, Doctor of Economic Sciences, Head of Department of Economic Theory and Entrepreneurship in Maritime Transport, Maritime Law and Management Faculty and National University “Odesa Maritime Academy”.

ПРОЯВ РИЗИКІВ ОПОРТУНІЗМУ ПІД ЧАС РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

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

Сагайдак Є.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна, sahidak@ffu.org.ua, orcid.org/0000-0001-7698-928X

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

MANIFESTATION OF RISKS OF OPPORTUNISM DURING IMPLEMENTATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP PROJECTS

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

Sagaidak Ie. S., National Transport University, Kyiv, Ukraine, sahidak@ffu.org.ua, orcid.org/0000-0001-7698-928X

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

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Ефективність реалізації проєктів на засадах державно-приватного партнерства (ДПП) залежить від того, наскільки злагоджено співпрацюють його учасники. В той же час, кожен з них мають свої інтереси, ресурсні можливості та доступ до інформації, а отже, можуть маніпулювати нею на свою користь. Тому потрібно вивчити можливі прояви подібного опортунізму, аби заздалегідь опрацювати програму заходів щодо зниження ризиків його прояву.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язанням даної проблеми і на які спирається автор, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Питання опортуністичної поведінки є предметом досліджень багатьох науковців [2, 4, 5, 8]. Підходи до визначення ризиків прояву опортунізму представлені в працях [6, 7]. В той же час, вивчення ризиків опортунізму між державою та приватним партнером у державно-приватному партнерстві з точки зору теорії принципал-агент потребують виявлення сфер їх прояву та подальшої їх систематизації.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Цілями статті є: 1) виокремлення сфер виникнення ризику опортунізму у проєктах ДПП; 2) систематизація ризиків опортунізму у проєктах ДПП.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Світова практика реалізації суспільно значущих проєктів на засадах партнерства держави та бізнесу набула назви державно-приватного партнерства. Незважаючи на давній досвід партнерських взаємодій, сьогодні як серед науковців, так і практиків відсутній єдиний погляд на їх сутність та зміст. Однак, всі вони відзначають 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 проєкту;
- 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 [10].

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 [9].

Як видно, складність категорії проявляється у взаємодії сторін, кожна з яких має свої інтереси, а отже є 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» [2, С. 6].

Теоретичне підґрунтя партнерських взаємодій держави і бізнесу в умовах опортунізму може бути здійснене також на основі теорій неінституційної економіки та нової інституціональної політики.

Особливостями інструментарію неінституційної 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; введення 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 неінституційної економіки набули свого розвитку теорії прав власності, трансакційних витрат, оптимального контракту, суспільного вибору, нова економічна теорія, які цілком можуть використовуватись для опису механізму опортуністичних дій в проєктах 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. Нопогé 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 [3, 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 [11], 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 [11], O. E. Williamson [8]. 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 [8], I.R. Macneil [5]. Особливостями контрактів є те, що 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 прийняті 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 [8], 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 проектної 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 [4]. 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.

Отже 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.

За теорією інституціональної економіки будь які активи за їх специфічністю можна розподілити на активи загального та специфічного призначення. Об'єкти інвестування проектів державно-приватного партнерства (ДПП) у сфері транспортної інфраструктури, зазвичай, мають конкретне місце розташування, а їх створення відбувається задля задоволення конкретної потреби, іншими словами вони мають певне призначення. Тому такі активи слід розглядати як специфічні: такі що мають вузьку цільову спрямованість і які без втрат не можна переорієнтувати на інші цілі. Це обумовлюється й тим, що об'єкти ДПП створюються на земельних ділянках, що перебувають у

державній або комунальній власності. Інвестиції в такі активи одночасно обмежують свободу інвестора та підвищують ризик його опортуністичної поведінки.

Особливістю контракту ДПП є його довготривалий характер, укладання в умовах невизначеності, коли неможливо передбачити всі його наслідки для партнерів. Йому властиві риси неокласичного контракту: довгостроковість, неповнота інформації, визнання усних домовленостей поряд з задокументованими. Також відносини між державою та приватним бізнесом в рамках партнерства добре представлені теорією принципал-агента, де так само окреслено підґрунтя до вияву опортунізму. Так, принципалом є державний (публічний) партнер – органи влади державного або місцевого рівня, що укладає договір партнерства з приватним бізнесом – агентом – для будівництва або реконструкції (відновлення) та подальшої експлуатації об'єкта ДПП. Державний партнер (принципал) делегує приватному партнеру повноваження з проєктування, фінансування, будівництва (відновлення), експлуатації об'єкта, а також забезпечує йому передачу в користування земельної ділянки, яка перебуває у державній або комунальній власності. Держава як принципал у відносинах з приватним партнером як агентом зазнає додаткові трансакційні видатки (видатки на контроль, мотивацію, укладення контрактів тощо). А це виключає рівноправ'я у відносинах.

В той же час, в ході прийняття рішень державним або приватним партнером в рамках реалізації проєкту ДПП діє постулат обмеженої раціональності. Це пояснюється дією внутрішніх та зовнішніх факторів. Серед зовнішніх факторів слід виокремити недоступність, неповноту та несвоєчасність інформації, які призводять до прийняття рішень, що вважаються агентом оптимальними виходячи з існуючих на той момент доступних даних. До внутрішніх факторів відносять обмеженість аналітичних та прогностичних здібностей особи, яка приймає рішення, ступінь її схильності до ризику.

Відносини принципал – агента починаються, коли державний партнер (принципал) доручає приватному партнеру (агенту) виконання конкретної роботи за певну винагороду, делегуючи при цьому частину своїх повноважень щодо прийняття рішень, а інша сторона (агент) виконує цю роботу. При цьому принципал об'єктивно володіє меншою інформацією, ніж агент. Враховуючи, що інтереси принципала та агента є різними, останній, слідуючи власній вигоді, шкодить інтересам принципала.

Отже, опортунізм партнерів за проєктом ДПП виникає вже на стадії укладення відповідного контракту. Він зумовлений асиметрією інформації відносно екзогенних змінних, на які учасники контракту впливати не в змозі. Це виявляється у тому, що агент, використовуючи інформаційну перевагу, досягає укладення контракту на найвигідніших для себе умовах. Для уникнення такої ситуації принципал повинен запропонувати такі умови винагороди агенту, які змусять останнього поділитися наявною інформацією. З іншої сторони, передумовою опортунізму на стадії укладення контракту є асиметрія перемовної сили сторін.

Отже, передумовами виникнення опортунізму на стадії укладення контракту між державним і приватним партнерами є: асиметрія інформації, високий рівень видатків на вимірювання характеристик агента, асиметрія перемовної сили сторін. Учасник, що має інформаційну перевагу, отримує укладання контракту на вигідних для нього умовах [7].

Опортунізм під час виконання контракту, полягає у недобросовісній поведінці агента, перевищенні заздалегідь обумовленого рівня контролю з боку державного партнера. Факторами опортунізму є: відмінності в цілях сторін проєкту; специфічність інвестицій, високі видатки та складність проведення моніторингу виконання контрактних зобов'язань, обмеженість відповідальності агента за свої дії (рішення), складність специфікації та захисту прав партнерів [6].

На практиці формами виявлення опортунізму партнерів у проєктах ДПП є: приховування достовірної інформації; перекручування фактів, надання завідомо недостовірних даних; невиконання умов контракту, у тому числі затримки строків виконання зобов'язань; економія на матеріальних та трудових ресурсах; порушення неформальних домовленостей між партнерами; використання непередбачуваних раніше подій у власних інтересах; відхилення від стандартів, будівельних норм та правил; несанкціоноване присвоєння або знищення об'єктів власності; корупція, шантаж; перебільшення партнерами дійсних потреб тощо.

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. 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.
3. Honoré A. M. Ownership/ A. M. Honoré. – in Oxford Essays in Jurisprudence. – Oxford: Clarendon Press, 1961, 107pp.
4. 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.
5. Macneil I.R. Reflections on Relational Contract / I.R. Macneil // Journal of Institutional and Theoretical Economics, 1974. – № 41. – P. 541–546
6. Sanda Y. N., Anigbogu N.A., Izam Y.D., Nuhu L.Y. (2022). Managing stakeholder opportunism in public-private partnership (PPP) housing projects. Journal of Construction in Developing Countries, 27(1): 213–228. <https://doi.org/10.21315/jcdc2022.27.1.12>
7. Wang X., Yin Y., Deng J., Xu Z. (2021). Opportunistic Behavior Governance in PPP Projects: An Analysis Based on Trust Networks., Advances in Civil Engineering, vol. 2021, Article ID 8899338, 14 pages, 2021. <https://doi.org/10.1155/2021/8899338>
8. 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.
9. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державноприватного партнерства: монографія / Бондар Н.М. – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
10. 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. С.50-56. – Вип. 2 (47). URL: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/52/050_056.pdf
11. Коуз Р. Природа фірми: Походження, еволюція і розвиток [Текст] / пер.з англ. А. В. Куликов ; наук. ред. пер. В. П. Кузьменко ; ред. О. Е. Вільямсон, С. Д. Вінтер. - К. : А.С.К., 2002. - 335 с.

REFERENCES

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. 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.
3. Honoré A. M. Ownership/ A. M. Honoré. – in Oxford Essays in Jurisprudence. – Oxford: Clarendon Press, 1961, 107pp.
4. 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.
5. Macneil I.R. Reflections on Relational Contract / I.R. Macneil // Journal of Institutional and Theoretical Economics, 1974. – № 41. – P. 541–546
6. Sanda Y. N., Anigbogu N.A., Izam Y.D., Nuhu L.Y. (2022). Managing stakeholder opportunism in public-private partnership (PPP) housing projects. Journal of Construction in Developing Countries, 27(1): 213–228. <https://doi.org/10.21315/jcdc2022.27.1.12>
7. Wang X., Yin Y., Deng J., Xu Z. (2021). Opportunistic Behavior Governance in PPP Projects: An Analysis Based on Trust Networks., Advances in Civil Engineering, vol. 2021, Article ID 8899338, 14 pages, 2021. <https://doi.org/10.1155/2021/8899338>
8. 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.
9. Bondar N. M., (2014). Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavnopryvatnoho partnerstva [Development of Ukraine's transport infrastructure on the basis of public-private partnership]: monohrafiia. K.: NTU, 2014. – 336 s. (ukr)
10. Bondar N.M., Sukmaniuk V.M., Yurchenko A.S. (2020). Teoretychni peredumovy obgruntuvannia derzhavno-pryvatnoho partnerstva yak instrumentu realizatsii derzhavnoi polityky rozvytku transportnoi infrastruktury [Theoretical prerequisites for the justification of public-private partnership as a tool for the implementation of the state policy for the development of transport infrastructure]. Visnyk

Natsionalnoho transportnoho universytetu. Seriiia «Ekonomichni nauky». Naukovo-tekhnichnyi zbirnyk. – K. : NTU, 2020. S.50-56. – Vyp. 2 (47) URL: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/52/050_056.pdf. (ukr)

11. Kouz R. Pryroda firmy: Pokhodzhennia, evoliutsiia i rozvytok [The nature of the firm: Origin, evolution and development] K. : A.S.K., 2002. - 335 s. (ukr)

РЕФЕРАТ

Бондар Н.М. Прояв ризиків опортунізму під час реалізації проєктів державно-приватного партнерства / Н.М.Бондар, Є.С.Сукманюк, В.М.Сагайдак // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

Об'єкт дослідження – ризики опортунізму державно-приватного партнерства. Цілями статті є: 1) виокремлення сфер виникнення ризику опортунізму у проєктах ДПП; 2) систематизація ризиків опортунізму у проєктах ДПП. Метод дослідження – монографічний.

Стаття присвячена вивченню особливостей партнерських взаємодій держави і бізнесу під час реалізації проєктів на засадах державно-приватного партнерства, виявленню сутності опортунізму під час їх взаємодії, виявленню сфери прояву ризику опортунізму, систематизації таких ризиків. сфери становлення сучасної системи оцінювання персоналу організації.

Представлені основні спільні риси у розумінні партнерства держави і приватного бізнесу. Наведено загальні підходи до розуміння та сприйняття ДПП, зокрема як: частини економічної системи; самостійної соціально-економічної системи; суб'єкт господарських відносин; проєкт; організаційна структура; загальна характеристика способу дій; спосіб фінансування суспільно значущого проєкту; інструмент реалізації державної політики у стратегічних галузях. Зроблено висновок, що за будь якого розуміння ДПП серед його учасників існують контрактні відносини та відносини делегування повноважень. При цьому кожен з таких учасників має свої інтереси та поведінку, що забезпечує реалізацію цих інтересів. Надано короткий огляд теоретичних засад, що пояснюють опортуністичну поведінку учасників ДПП. Спираючись на теорію принципал-агента (держава – принципал, приватний партнер – агент), обґрунтовується відсутність рівноправ'я у відносинах між ними. Визначені фактори, що зумовлюють опортуністичну поведінку учасників партнерства. Наведені форми опортунізму на різних стадіях реалізації проєкту на умовах ДПП.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РИЗИК, ОПОРТУНІЗМ, ПАРТНЕРСТВО, ДЕРЖАВА, ПРИВАТНИЙ БІЗНЕС, ІНФОРМАЦІЯ, АСИМЕТРІЯ ІНФОРМАЦІЇ, ПРАВА ВЛАСНОСТІ, ПОВЕДІНКА, КОНТРАКТ, ПРИНЦИПАЛ, АГЕНТ, ФАКТОРИ, ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО

ABSTRACT

Bondar N.M., Sukmanyuk E.S., Sagaidak V.M. Manifestation of risks of opportunism during implementation of public-private partnership projects. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The object of the study is the risks of opportunism of public-private partnership. The goals of the article are: 1) to highlight areas of risk of opportunism in PPP projects; 2) systematization of opportunism risks in PPP projects. The research method is monographic.

The article is devoted to the study of the peculiarities of partnership interactions between the state and business during the implementation of projects based on public-private partnership, to the identification of the essence of opportunism during their interaction, to the identification of the scope of the manifestation of the risk of opportunism, to the systematization of such risks. spheres of formation of a modern system of evaluation of the organization's personnel.

The main common features in the understanding of partnership between the state and private business are presented. General approaches to the understanding and perception of PPPs are presented, in particular as: parts of the economic system; independent socio-economic system; subject of economic relations; project; the organizational structure; general characteristics of the method of action; method of financing a socially significant project; a tool for the implementation of state policy in strategic areas. It was concluded that according to any understanding of the PPP among its participants, there are contractual relations and relations of delegation of powers. At the same time, each of these participants has its own interests and behavior, which ensures the realization of these interests. A brief overview of the theoretical foundations explaining the opportunistic behavior of PPP participants is given. Based on the principal-agent theory (the state is the principal, the private partner is the agent), the lack of equality in the relationship between them is

substantiated. Factors determining the opportunistic behavior of partnership participants are determined. Forms of opportunism at various stages of project implementation under PPP conditions are presented.

KEY WORDS: RISK, OPPORTUNISM, PARTNERSHIP, STATE, PRIVATE BUSINESS, INFORMATION, INFORMATION ASYMMETRY, PROPERTY RIGHTS, BEHAVIOR, CONTRACT, PRINCIPAL, AGENT, FACTORS, PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

АВТОРИ:

Бондар Наталія Миколаївна, доктор економічних наук, професор, 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

Сагайдак Євгенія Степанівна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: sahaidak@ffu.org.ua, tel. +380679119796, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 243, orcid.org/0000-0001-7698-928X.

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.

AUTHORS:

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

Sagaidak Ievgeniia S., National Transport University, post-graduate student of the Department of Economics, e-mail: sahaidak@ffu.org.ua, tel. +380679119796, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. OmelyanovichPavlenko, 1, of. 342, orcid.org/0000-0001-7698-928X.

Sukmaniuk Viktoriia M., National Transport University, post-graduate student of the Department of Economics, e-mail: ruslan050371@ukr.net, tel. +380669783065, Ukraine, 01010, Kyiv, ul. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 342, orcid.org/0000-0003-4202-8960.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Ложачевська Н.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри менеджменту факультету економіки та права, Київ, Україна

Будник В.А., кандидат економічних наук, професор, професор кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, Україна

REVIEWERS:

Lozhachevska O., Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Head of the Department of Management Kyiv, Ukraine

Budnyk V.A., Candidate of economic sciences, Professor, Professor of the Department of Business Logistics and Transport Technologies, State University of Infrastructure and Technologies, Kyiv, Ukraine

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПЕРСОНАЛУ ЯК ЕЛЕМЕНТ КАДРОВОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВА

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Volinets_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Зачосова Н.В., доктор економічних наук, Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького, Черкаси, Україна, natazachosova@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8469-3681

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

Бичкова Н.Д., Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького, Черкаси, Україна, nbych@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6264-2314

Яковенко М.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна, Volinets_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

STRATEGIC MANAGEMENT OF STAFF DEVELOPMENT AS AN ELEMENT OF THE COMPANY'S PERSONNEL POLICY

Volynets' L.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Volinets_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Zachosova N.V., Dr., Bohdan Khmelnytsky National University of Cherkasy, Cherkasy, Ukraine, natazachosova@gmail.com, orcid.org/0000-0001-8469-3681

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

Bychkova N.D., Bohdan Khmelnytsky National University of Cherkasy, Cherkasy, Ukraine, nbych@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6264-2314

Yakovenko M.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine, Volinets_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Актуальність дослідження. В умовах обмеженості різних видів корпоративних ресурсів у сучасних суб'єктів господарської діяльності, кадри стають чи не єдиним резервом, який можна та потрібно розвивати задля утримання належного рівня функціонування підприємств і забезпечення належного стану інтелектуально-кадрової складової їх системи фінансово-економічної безпеки. Високий рівень мотивації і лояльності персоналу навіть в умовах мінімального фінансування організації і перебігу різних видів бізнес-процесів, здатен утримати бізнес-структуру від потрапляння у зону впливу загрози банкрутства та ймовірності ліквідації по причині зниження економічної активності та показників рентабельності. Стан кадрового забезпечення підприємства або створює проблеми для його функціонування, або стає їх вирішенням. Саме тому управлінню персоналу, у тому числі і у стратегічній площині, повинна приділятися пильна увага з боку керівництва сучасних компаній, особливо тих, які воліють освоїти зарубіжні ринки та поділяють європейські цінності щодо ведення бізнесу.

Розвиток персоналу має бути одним зі стратегічних напрямів формування економічного потенціалу підприємства. З одного боку, його стратегії діяльності повинні містити розділ, присвячений орієнтирам на майбутнє щодо навчання, підвищення кваліфікації, мотивації працівників для забезпечення відповідності їх фахової підготовки перспективним цілям суб'єкта господарювання. З іншого боку, кадрова політика має містити стратегічне бачення менеджменту щодо того, як заохочувати та стимулювати персонал до набуття нових актуальних компетенцій засобами формальної і неформальної освіти, самоменеджменту, навчання впродовж життя. Управлінському персоналу необхідно забезпечити те, аби ці два документи не суперечили один одному, а доповнювали та розширювали розуміння працівниками можливостей їх розвитку, а також наголошували на врахуванні інтересів персоналу у кадровому менеджменті за умови поділу ними корпоративних цінностей та місії компанії.

Огляд публікацій. Питання розвитку персоналу у теоретико-методичній площині знайшли відображення у публікаціях таких вітчизняних вчених, як Бабчинська О. І. [1], Борданова Л. С., Рощина Н. В. [2], Ємельянов О. Ю. [3], Зайцева Л. О. [4], Зелінська Г. О., Андрусів У. Я. [5],

Каут О. В., Пахлова О. В., Корсікова А. Д. [6], Морозова М. Е. [7], Онокало В. Г. [8], Остапчук Т. П., Бірюченко С. Ю., Лебединець Л. Є., Палій О. В., Случич Н. В. [9], Партика І. В. [10], Ожубко Г. В. [11], Почтовюк А. Б., Семеніхіна В. В. [12], Прошукало І. Л. [13], Танасюк І. М., Кіршо С. М. [14], Шумкова О. В., Плахтиря А. А. [15]. Важливість розвитку персоналу для досягнення організацією стратегічних перспектив і конкурентних переваг підкреслюються у публікації [16]. Водночас, хоча усі теоретики та практики однастайні у позиції щодо необхідності ініціювання та забезпечення можливості розвитку персоналу, формалізованих стратегій для організації та реалізації цього процесу існує небагато, ще менше про них написано у вітчизняній фаховій літературі. Таким чином, обрана для дослідження тематика є актуальною.

Мета публікації – встановлення фундаментальних засад і особливостей розвитку персоналу сучасних підприємств і процесів створення та реалізації стратегій розвитку персоналу суб'єктів господарської діяльності.

Виклад основного матеріалу. Управління персоналом є одним із найважливіших напрямів менеджменту сучасних організацій. Постійні трансформації внутрішнього та зовнішнього середовищ функціонування вітчизняних суб'єктів господарської діяльності викликають необхідність до оновлення засобів виробництва, модернізації механізмів перебігу бізнес-процесів. Щодо кадрового ресурсу – постає питання постійного підвищення якості персоналу, у першу чергу шляхом його розвитку, адаптації його знань, навиків, компетентностей до нових реалій господарювання, тенденцій діджиталізації та поширення поведінкової економіки.

Визначимо основні змістові риси поняття розвитку персоналу. Винничук Р. О. стверджує, що «розвиток персоналу – це сукупність організаційно-економічних заходів, спрямованих на розкриття особистісного і професійного потенціалу працівників та зростання їх здібностей» [17, с.187]. У такому контексті робиться акцент на тому, що увага топ-менеджменту компаній має спрямовуватись на увагу не лише до професійного зростання та збільшення інтелектуального потенціалу працівників, що має значення для досягнення цілей підприємства, але і на їх особисті потреби, задоволення яких може позитивно відобразитись на рівні лояльності співробітників, їх бажанні сумлінно та ефективно виконувати свої обов'язки і цим роботи вклад у досягнення мети створення та функціонування підприємства. Крім того, звертається увага на економічний компонент роботи з персоналом, тобто на матеріальне стимулювання до праці. На думку вчених, «основна мета розвитку персоналу полягає у забезпеченні умов для ефективного використання кадрового потенціалу та сприянні прагненням персоналу підвищувати свій професійний, компетентнісний та світоглядний рівень» [17, с.187]. На стратегічному рівні менеджменту мова має йти не лише про створення умов, але і про всебічну підтримку, заохочення працівників до самовдосконалення та професійного росту впродовж тривалого проміжку часу (наприклад, від моменту взяття на роботу до моменту звільнення працівника) і заданою періодичністю (наприклад, як у випадку встановлення для певних професій і посад обов'язкового підвищення кваліфікації раз на три або п'ять років). «Основними функціями розвитку персоналу є формування кваліфікованого, адаптивного та компетентного персоналу, який здатний забезпечити реалізацію основних цілей діяльності організації на всіх рівнях та протягом тривалого періоду часу» [17, с.187]. Таким чином, розвиток персоналу є стратегічним управлінським завданням. Варто зазначити, що увага має акцентуватися і на формуванні образу лояльного працівника, адже відданість компанії та її інтересам у сучасних конкурентних умовах є важливим аспектом її успішної діяльності. На формування корпоративного світогляду працівника, створення його асоціації власних успіхів із успіхами підприємства, на якому він працює, потрібен час. Тому ці завдання ніяк не можна успішно спланувати та виконати у межах оперативного менеджменту суб'єкта господарювання.

Узагальнено, розвиток персоналу може розумітись як комплекс взаємопов'язаних заходів, до якого входять такі складові, як додаткове професійне навчання, перепідготовка і підвищення кваліфікації працівників, а ще планування індивідуальної кар'єрної траєкторії працівника на підприємстві. Відповідно до такого формулювання, навчання персоналу спрямовується на розвиток загального інтелекту особистості, а от професійна підготовка націлена на опанування додаткових навиків, необхідних для кваліфікованого виконання тих чи інших завдань у процесі трудової діяльності.

З позиції системного підходу, для забезпечення розвитку персоналу на підприємстві у межах управління кадрами має бути створено систему розвитку персоналу. Орієнтовно, система розвитку персоналу може мати таку структуру (рис. 1).

Система розвитку персоналу – це сукупність взаємопов'язаних елементів, існування та функціонування яких націлене на якісний розвиток працівників підприємства. Узагальнено, така система має поєднувати соціальну підсистему, підсистему кадрового забезпечення, підсистему

техніко-технологічного забезпечення, підсистему економічного забезпечення та підсистему організаційного забезпечення розвитку персоналу.

Принципи функціонування системи розвитку персоналу підприємства мають бути зазначеними у його кадровій політиці. Кожен працівник з моменту його призначення на посаду має розуміти, які професійні перспективи його очікують, і які вимоги будуть до нього ставитись у площині вдосконалення «твердих» і «м'яких» навиків. Кадрова політика має бути максимально прозорою, публічною, зрозумілою. Під час її розробки або оновлення чи доповнення (зокрема, це доцільно робити під час перегляду стратегій діяльності підприємства, тобто орієнтовано кожні три-п'ять років або частіше за необхідності), менеджменту вищої ланки варто залучати до обговорення представників трудового колективу. Окрім можливості отримати раціональні та влучні пропозиції, керівництво підприємства таким чином засвідчить свою повагу до думки колективу, а участь у розробці та прийнятті управлінських рішень вважається у світі однією з форм нематеріальної мотивації персоналу.

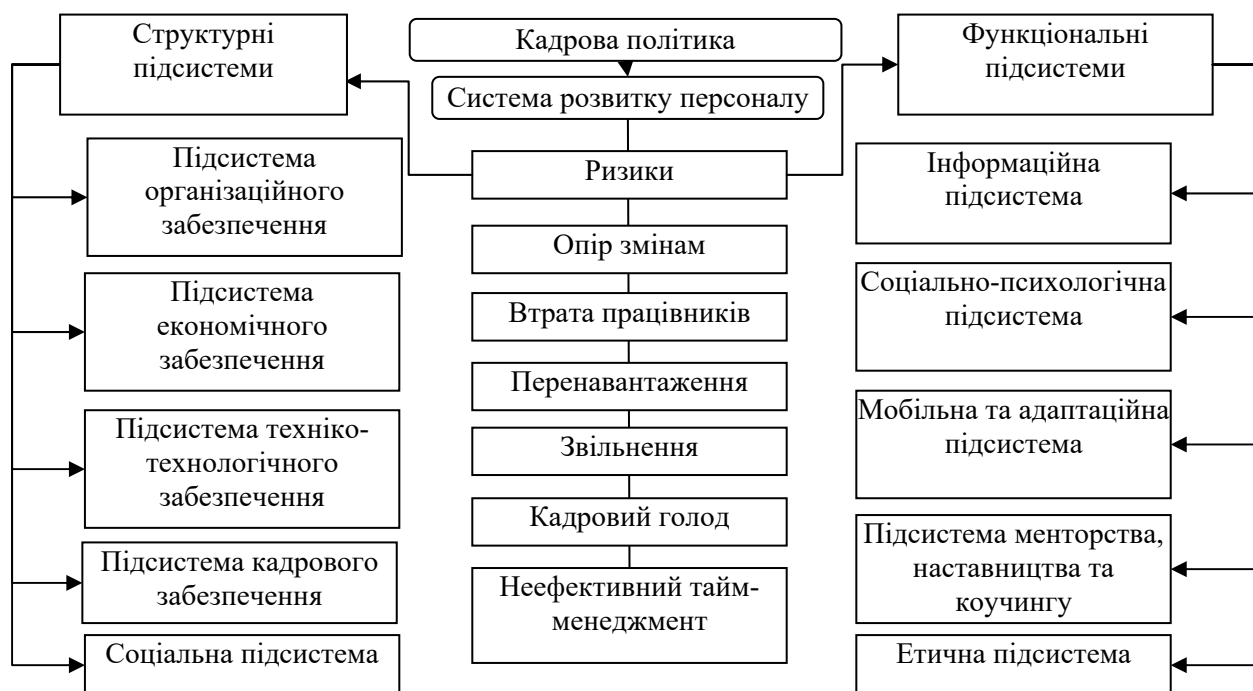


Рисунок 1 – Орієнтована структура системи розвитку персоналу у кадровій політиці підприємства
Figure 1– Oriented structure of the personnel development system in the personnel policy of the enterprise

Раціональна організація системи розвитку персоналу у стратегічній площині та своєчасна і ефективна протидія ризикам, що можуть шкодити її функціональній придатності до реалізації поставлених завдань, є важливими напрямками сучасного стратегічного управління персоналом. Кадрова політика вітчизняних суб'єктів господарської діяльності повинна містити розділи, що будуть спрямовані на формування у працівників розуміння значимості професійного та особистого розвитку та готовності компанії надавати всебічну підтримку будь-якій ініціативі у цьому напрямі. Одразу зазначимо, що в умовах обмеженості вільних фінансових ресурсів у великій кількості підприємств України, особливо тепер, в умовах повномасштабної війни, менеджменту потрібно одразу визначитись із тим, які фонди слугуватимуть джерелами фінансування програм розвитку працівників, і чи будуть для цього використані внутрішні фінансові ресурси суб'єкта господарювання, чи їх потрібно буде залучити ззовні. Якщо керівництво підприємства вважає розвиток професійної майстерності завданням працівників і покладає на них відповідальність за проходження різноманітних форм навчання, тоді потрібно бути свідомими того, що більшість членів трудового колективу ігноруватиме такі вимоги або ж матиме очікування щодо інших форм компенсації свого витраченого часу та матеріальних ресурсів, як то, наприклад, підвищення по індивідуальній кар'єрній траєкторії, отримання більш відповідальних доручень, розширення повноважень.

Стратегічне управління розвитком персоналу в умовах посилення інтенсивності технологічного розвитку та подальше поширення глобалізації набуває особливої актуальності для підприємств, оскільки збільшення технологічної складності виробництва потребує залучення більш

кваліфікованого персоналу для забезпечення ефективного функціонування виробничих процесів [18, с.138]. Отже, знання і навички, що були достатніми для працівника при прийомі на роботу, можуть виявитись неактуальними після модернізації та оптимізації окремих бізнес-процесів, їх переміщення у цифровий простір. Постійно з'являються нові вимоги до персоналу, яким він має відповідати, аби залишитись на посаді або досягнути бажаних кар'єрних висот.

Таким чином, можемо виокремити базові теоретичні категорії, що формують тезаурус стратегічного управління розвитком персоналу як наукової дефініції (рис. 2).

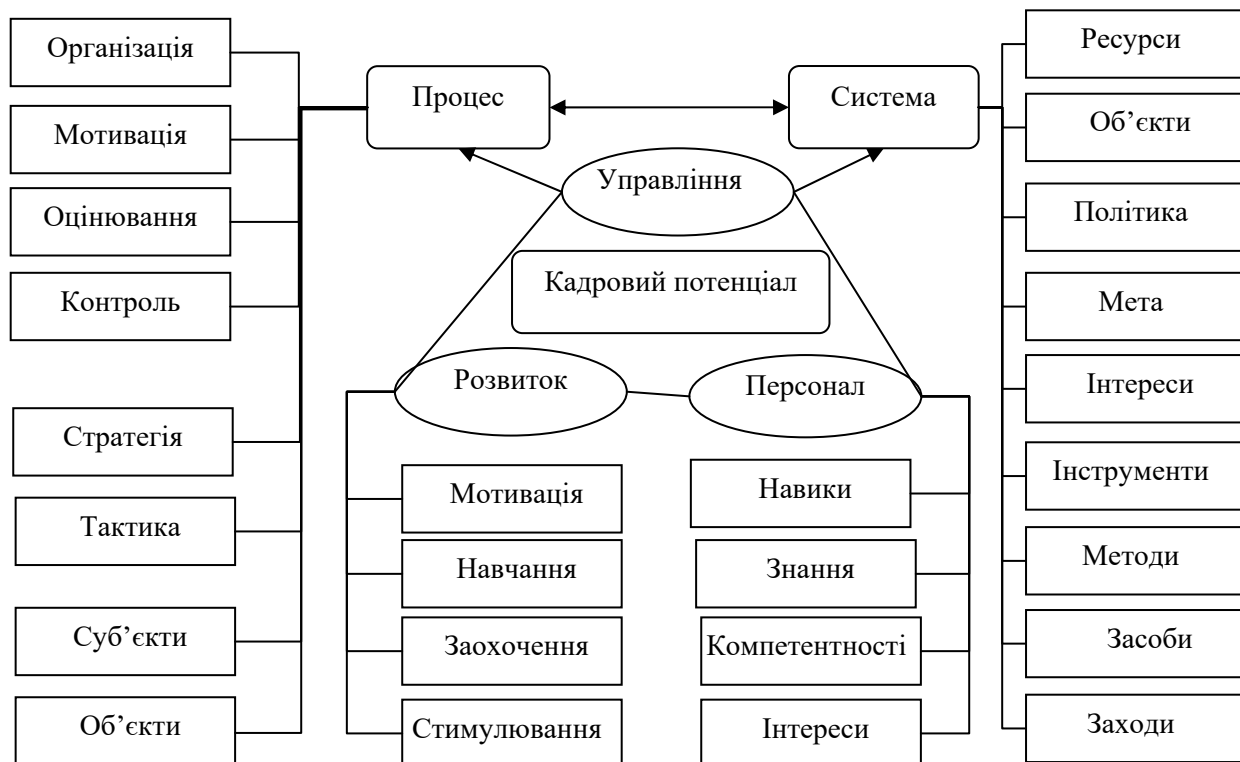


Рисунок 2 – Базові теоретичні категорії, що формують тезаурус стратегічного управління розвитком персоналу

Figure 2 – Basic theoretical categories forming the thesaurus of strategic management of personnel development

Ефективна стратегія розвитку персоналу, яку доцільно викласти як один із розділів корпоративної стратегії підприємства, а також зафіксувати у кадровій політиці, на нашу думку, має відповідати наступним вимогам:

- містити інструменти мотивації та стимулювання персоналу до професійного й особистого вдосконалення;
- бути спрямованою на набуття нових актуальних компетенцій, пов'язаних із цифровізацією економіки та дистанційною роботою у мовах глобальної пандемії та військових дій;
- передбачати фінансування заходів щодо навчання персоналу або містити шляхи отримання освітніх послуг на безоплатній основі на умовах попередніх домовленостей;
- враховувати персональні інтереси працівників, давати їм змогу вибудувати індивідуальну кар'єрну траєкторію;
- стимулювати добросовісну конкуренцію між працівниками за параметрами вищого рівня знань, умінь і навичок;
- сприяти досягненню генеральних цілей організації через механізми формування та покращення стану її кадрового потенціалу;
- встановлювати та підтримувати чіткий зв'язок між рівнем професіоналізму працівника та його добробутом і впевненістю у своїх трудових перспективах;
- бути зрозумілою та інформаційно прозорою для кожного працівника підприємства;
- бути гнучкою, актуальною, періодично переглядатись керівним персоналом з метою удосконалення напрямів розвитку персоналу та інструментарію, що може бути використаним для тих чи інших цілей у цьому контексті.

Серед основних методів розвитку персоналу, які натеper часто зустрічаються на підприємствах різних видів економічної діяльності, і, у тому числі, можуть бути використані і для транспортних підприємств, виокремимо наступні:

1. Корпоративні навчальні зустрічі (у т.ч. тренінги та кейси) – це комплекс групових зустрічей безпосередньо на робочому місці та у робочий час, що спрямовані на формування та розвиток певного набору навиків у працівників підприємства.

2. Наставництво – формування традицій і практик надання порад і допомоги у прийнятті рішень більш досвідченим колегою, який зважаючи на досвід і професіоналізм, може давати компетентні поради та рекомендації.

3. Індивідуальні стратегії розвитку (кар'єрні траєкторії) – планові документи, що розробляються для кожного окремого працівника із зазначенням його інтересів, цілей, шляхів їх досягнення, що періодично оновлюються.

4. Освіта (освітні центри, академічні програми, інші способи навчання) – переважно традиційні освітні програми теоретичної підготовки, основна мета яких – формування та розширення бази знань для ідентифікації у певному професійному середовищі або для переходу на новий, вищий кар'єрний щабель.

5. Зовнішнє консультування (коучинг) – запрошення представників професійної спільноти або незалежних експертів (коучів, тренерів) для розробки пропозицій у напрямі особистого та професійного розвитку кадрів і подальшого впровадження цих ідей у практичному вимірі.

6. Професійні асоціації – це механізм для формування загально визнаних консолідованих стандартів і вимог щодо рівня кваліфікації персоналу та системи його професійного розвитку; створення мереж обміну досвідом і розповсюдженням інноваційних ідей і знань у галузі, модернізації професій та обслуговування організацій в якості лідерів думок [19].

Конкретизуємо основи стратегічного управління розвитком персоналу підприємства (рис.3).

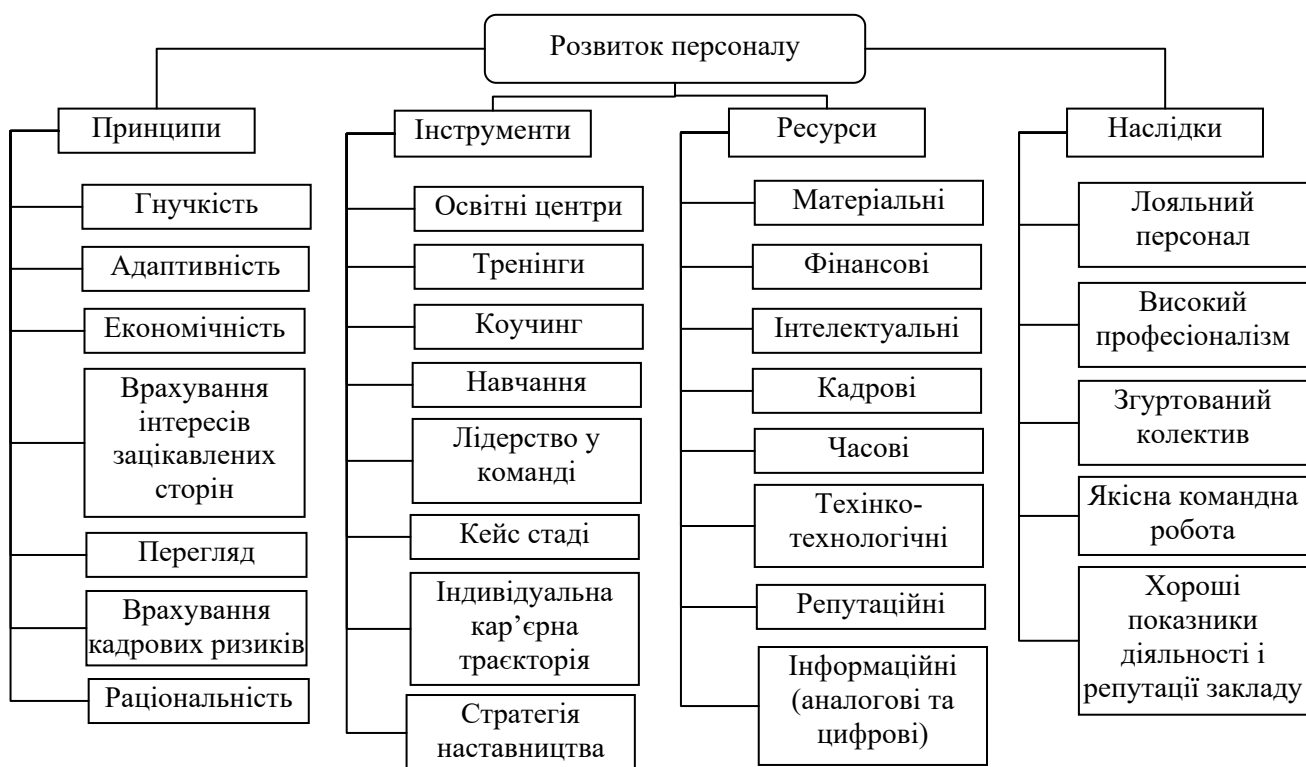


Рисунок 3 – Основи стратегічного управління розвитком персоналу підприємства

Figure 3 – Basics of strategic management of enterprise personnel development

Отже, стратегічне управління розвитком персоналу підприємства – це пріоритетна складова його діяльності у площині менеджменту, яка реалізується сукупністю організаційно-економічних заходів щодо навчання персоналу, підвищення рівня його кваліфікації та перепідготовки у відповідності до зміни стратегічних орієнтирів функціонування суб'єкта господарювання. Метою перерахованих заходів є постійний поступальний розвиток кадрового потенціалу підприємства. Комплекс функціональних елементів, які забезпечують зростання рівня інтелектуального капіталу

підприємства у відповідності до його стратегічної мети та завдань, є каркасом будь-якої функціональної стратегії розвитку персоналу підприємницької структури.

Висновки. Розвиток персоналу – це сукупність заходів, що ініціюються керівництвом підприємства або топ-менеджментом з метою покращення характеристик його кадрового ресурсу, таких як рівень освіти, знання, навички, компетенції, з тим, аби у перспективі ці параметри дозволили мати інтелектуально-кадровий потенціал, достатній для досягнення цілей суб'єкта господарювання та генеральної мети його діяльності.

Управління розвитком персоналу як важливий напрям сучасного кадрового менеджменту поєднує заходи щодо планування, організації, мотивації, використання, оцінювання та контролю кадрового ресурсу з позиції якісних характеристик. Його метою є формування інтелектуально-кадрового потенціалу, а також виявлення поточних потреб у набутті працівниками нових знань, навичок, компетенцій у відповідності до інтересів компанії. Управління має відбуватись на стратегічному та тактичному рівнях і передбачати як професійний, так і особистий розвиток працівника.

Стратегії розвитку персоналу вважають функціональним видом стратегій кадрового менеджменту, і тому вони мають узгоджуватись із цілями генеральної стратегії компанії, визначеними щодо її кадрового ресурсу. Стратегія розвитку персоналу розробляється під конкретні умови та вимоги окремо взятого підприємства, націлюється на його стратегічні орієнтири та спрямовується на їх досягнення за рахунок максимально ефективного використання робочої сили та тих унікальних якостей і властивостей, які притаманні співробітникам суб'єкта господарювання, або можуть бути ним набуті у результаті навчання.

Основою стратегії розвитку персоналу мають бути формалізовані у кадровій політиці підприємства можливості особистого та професійного вдосконалення професійних навичок працівників. Поєднання освіти, наставництва та елементу змагання (реалізується на основі рейтингування працівників за результатами їх роботи та за їх досягненнями) має бути закладено у розділах стратегії розвитку персоналу. Зарубіжний досвід стратегічного управління розвитком персоналу свідчить про доцільність започаткування одним або кількома суб'єктами господарювання власних освітніх центрів, де можна підвищувати рівень знань і навичок працівників шляхом організації стажувань і підвищень кваліфікації, а також через співпрацю із зовнішніми агентствами, зданими надавати послуги коучингу. Перспективним напрямом розвитку персоналу є розробка індивідуальних кар'єрних траєкторій працівників із врахуванням їх персональних інтересів, потреб, побажань, очікувань і здатностей.

Стратегія розвитку персоналу підприємства має базуватись на чотирьох засадах. Це, у першу чергу, принципи стратегічного управління розвитком персоналу, такі як гнучкість, адаптивність, економічність, врахування інтересів зацікавлених сторін, перегляд стратегічних орієнтирів час від часу, врахування кадрових ризиків, раціональність. По-друге, це інструменти розвитку персоналу, зокрема: освітні центри, тренінги, коучинг, навчання, лідерство у команді, кейс стаді, індивідуальна кар'єрна траєкторія, стратегія наставництва. По-третє, це стратегічні ресурси, необхідні для використання бажаних інструментів, у тому числі: матеріальні, фінансові, інтелектуальні, кадрові, часові, техніко-технологічні, репутаційні та інформаційні (аналогові та цифрові) ресурси. І врешті, це наслідки, які очікуються: лояльний персонал, високий професіоналізм, згуртований колектив, якісна командна робота, сприятливий соціальний клімат, високі показники діяльності і репутації підприємства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бабчинська О. І. Інструменти формування системи розвитку персоналу інноваційно-активного підприємства. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2021. № 3. С. 169-173.
2. Борданова Л. С., Рощина Н. В. Особливості розвитку персоналу в Україні. *Ефективна економіка*. 2020. № 5. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2020_5_30 (дата звернення: 01.06.2022).
3. Ємельянов О. Ю. Методологічні засади оцінювання потенціалу розвитку управлінського персоналу підприємств. *Modern economics*. 2020. № 23. С. 56-61.
4. Зайцева Л. О. Розвиток персоналу як засіб підвищення конкурентоспроможності підприємств. *Бізнес Інформ*. 2017. № 5. С. 263-267.
5. Зелінська Г. О., Андрусів У. Я. Управління розвитком персоналу суб'єктів господарювання через призму формування корпоративної культури. *Науковий вісник Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу. Серія : Економіка та управління в нафтовій і газовій промисловості*. 2020. № 2. С. 72-80.

6. Каут О. В., Пахлова О. В., Корсікова А. Д. Науково-практичні підходи до формування та оцінки ефективності системи розвитку персоналу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2020. Вип. 29. С. 76-79.
7. Морозова М. Е. Перспективи розвитку управління персоналом організації. *Науковий часопис Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. Серія 5 : Педагогічні науки: реалії та перспективи*. 2019. Вип. 72(2). С. 46-50.
8. Онокало В. Г. Оцінка ефективності інвестицій у розвиток персоналу підприємства. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2018. Вип. 19(2). С. 130-132.
9. Остапчук Т. П., Бірюченко С. Ю., Лебединець Л. Є., Палій О. В., Случич Н. В. Мотивація персоналу при формуванні та розвитку кадрового потенціалу закладів охорони здоров'я України. *Бізнес Інформ*. 2021. № 11. С. 439-446.
10. Партика І. В. Концептуальна модель управління розвитком персоналу підприємства. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2019. Вип. 25(2). С. 51-54.
11. Партика І. В., Ожубко Г. В. Сучасні аспекти професійного розвитку персоналу організації. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2020. № 2. С. 154-158.
12. Почтовюк А. Б., Семеніхіна В. В. HR-менеджмент та можливості його використання для професійного розвитку персоналу. *Економічний простір*. 2020. № 160. С. 103-107.
13. Прошукало І. Л. Особистісний розвиток персоналу як фактор підвищення конкурентоспроможності компаній у сфері послуг. *Габітус*. 2020. Вип. 18(1). С. 91-95.
14. Танасюк І. М., Кіршо С. М. Формування кадрового потенціалу підприємства через розвиток креативних здібностей персоналу. *Бізнес Інформ*. 2021. № 4. С. 310-315.
15. Шумкова О. В., Плахтиря А. А. Особливості організації системи управління розвитком персоналу медичного закладу. *Інфраструктура ринку*. 2020. Вип. 46. С. 77-82.
16. Занора В.О., Зачосова Н.В. Формування кадрового потенціалу інноваційного розвитку України в умовах індустрії 4.0: ретроспектива, сьогодення. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2019. №1 (69). С.86-93.
17. Винничук Р. О. Системний підхід до розвитку персоналу організації. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Серія : Проблеми економіки та управління*. 2015. № 815. С. 185-191.
18. Дзямулич М. І., Шматковська Т. О. Управління розвитком персоналу підприємства в умовах економічної глобалізації. *Економічний форум*. 2020. № 3. С. 138-142.
19. Білорус Т. В., Соковніна Ю. А. Обґрунтування вибору методів розвитку персоналу. *Ефективна економіка*. 2019. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2019_1_33 (дата звернення: 26.06.2022).
20. Volynets, L., Gorobinska, I., Nakonechna, S., Petunin, A., Romanyuk, S., Khomenko, I., Zachosova, N. (2022). Principle of the assessment of the readiness of motor transport enterprises for economic development based on a two-component methodological approach. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 4 (13 (118)), 12–21. doi: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2022.263041>

REFERENCES

1. Babchynska O. I. (2021). Instrumenty formuvannya systemy rozvytku personalu innovatsiynno-aktyvnoho pidpryyemstva. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Ekonomichni nauky*. № 3. S. 169-173 [in Ukrainian].
2. Bordanova L. S., Roshchyna N. V. (2020). Osoblyvosti rozvytku personalu v Ukrayini. *Efektivna ekonomika*. № 5. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2020_5_30 [in Ukrainian].
3. Yemelyanov O. YU. (2020). Metodolohichni zasady otsynyuvannya potentsialu rozvytku upravlynskoho personalu pidpryyemstv. *Modern economics*. № 23. S. 56-61 [in Ukrainian].
4. Zaytseva L. O. (2017). Rozvytok personalu yak zasib pidvyshchennya konkurentospromozhnosti pidpryyemstv. *Biznes Inform*. № 5. S. 263-267 [in Ukrainian].
5. Zelinska H. O., Andrusiv U. YA. (2020). Upravlinnya rozvytkom personalu subyektiv hospodaryuvannya cherez pryzmu formuvannya korporatyvnoyi kultury. *Naukovyy visnyk Ivano-Frankivskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu nafty i hazu. Seriya : Ekonomika ta upravlinnya v naftoviy i hazoviy promyslovosti*. № 2. S. 72-80 [in Ukrainian].
6. Kaut O. V., Pakhlova O. V., Korsikova A. D. (2020). Naukovo-praktychni pidkhody do formuvannya ta otsinky efektyvnosti systemy rozvytku personalu. *Naukovyy visnyk Uzhhorodskoho*

національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. Вип. 29. С. 76-79 [in Ukrainian].

7. Morozova M. E. (2019). Perspektyvy rozvytku upravlinnya personalom orhanizatsiyi. Naukovyy chasopys Natsionalnoho pedahohichnoho universytetu imeni M. P. Drahomanova. Seriya 5: Pedahohichni nauky: realiyi ta perspektyvy. Vyp. 72(2). S. 46-50 [in Ukrainian].

8. Onokalo V. H. (2018). Otsinka efektyvnosti investytsiy u rozvytok personalu pidpryyemstva. Naukovyy visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya : Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo. Vyp. 19(2). S. 130-132 [in Ukrainian].

9. Ostapchuk T. P., Biryuchenko S. YU., Lebedynets L. YE., Paliy O. V., Sluchych N. V. (2021). Motyvatsiya personalu pry formuvanni ta rozvytku kadrovoho potentsialu zakladiv okhorony zdorovya Ukrayiny. Biznes Inform. № 11. S. 439-446 [in Ukrainian].

10. Partyka I. V. (2019). Kontseptualna model upravlinnya rozvytkom personalu pidpryyemstva. Naukovyy visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya : Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo. Vyp. 25(2). S. 51-54 [in Ukrainian].

11. Partyka I. V., Ozhubko H. V. (2020). Suchasni aspekty profesiynoho rozvytku personalu orhanizatsiyi. Naukovyy pohlyad: ekonomika ta upravlinnya. № 2. S. 154-158 [in Ukrainian].

12. Pochtovyuk A. B., Semenikhina V. V. (2020). HR-menedzhment ta mozhlyvosti yoho vykorystannya dlya profesiynoho rozvytku personalu. Ekonomichnyy prostir. № 160. S. 103-107 [in Ukrainian].

13. Proshukalo I. L. (2020). Osobystisnyy rozvytok personalu yak faktor pidvyshchennya konkurentospromozhnosti kompaniy u sferi posluh. Habitus. Vyp. 18(1). S. 91-95 [in Ukrainian].

14. Tanasyuk I. M., Kirsho S. M. (2021). Formuvannya kadrovoho potentsialu pidpryyemstva cherez rozvytok kreatyvnykh zdibnostey personalu. Biznes Inform. № 4. S. 310-315 [in Ukrainian].

15. Shumkova O. V., Plakhtyrya A. A. (2020). Osoblyvosti orhanizatsiyi systemy upravlinnya rozvytkom personalu medychnoho zakladu. Infrastruktura rynku. Vyp. 46. S. 77-82 [in Ukrainian].

16. Zanova V.O., Zachosova N.V. (2019). Formuvannya kadrovoho potentsialu innovatsiynoho rozvytku Ukrayiny v umovakh industriyi 4.0: retrospektyva, sohodennya. Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomiyiB4 tsi. №1 (69). S.86-93 [in Ukrainian].

17. Vynnychuk R. O. (2015). Systemnyy pidkhid do rozvytku personalu orhanizatsiyi. Visnyk Natsionalnoho universytetu "Lvivska politekhnikha". Seriya : Problemy ekonomiky ta upravlinnya. № 815. S. 185-191 [in Ukrainian].

18. Dzyamulych M. I., Shmatkovska T. O. (2020). Upravlinnya rozvytkom personalu pidpryyemstva v umovakh ekonomichnoyi hlobalizatsiyi. Ekonomichnyy forum. 2020. № 3. S. 138-142 [in Ukrainian].

19. Bilorus T. V., Sokovnina YU. A. (2019). Obgruntuvannya vyboru metodiv rozvytku personalu. Efektyvna ekonomika. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2019_1_33 [in Ukrainian].

20. Volynets, L., Gorobinska, I., Nakonechna, S., Petunin, A., Romanyuk, S., Khomenko, I., Zachosova, N. (2022). Principle of the assessment of the readiness of motor transport enterprises for economic development based on a two-component methodological approach. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 4 (13 (118)), 12–21. doi: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2022.263041>.

РЕФЕРАТ

Волинець Л.М. Стратегічне управління розвитком персоналу як елемент кадрової політики підприємства / Л. М. Волинець, Н.В. Зачосова, І.І. Халацька, Н.Д. Бичкова, М.С. Яковенко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті визначено основні змістові риси поняття розвитку персоналу. Узагальнено складові елементи структури системи розвитку персоналу підприємства. Виокремлено базові теоретичні категорії, що формують тезаурус стратегічного управління розвитком персоналу як наукової дефініції. Перераховано вимоги, яким має відповідати ефективна стратегія розвитку персоналу, що повинна бути одним із розділів корпоративної стратегії підприємства, а також бути зафіксованою у його кадровій політиці. Формалізовано основні методи розвитку персоналу, які натеper часто зустрічаються на підприємствах різних видів економічної діяльності, і, у тому числі, можуть бути використані і для транспортних підприємств. Стратегічне управління розвитком персоналу підприємства презентовано як пріоритетну складову його діяльності у площині менеджменту, яка реалізується сукупністю організаційно-економічних заходів щодо навчання персоналу, підвищення рівня його кваліфікації та перепідготовки у відповідності до зміни стратегічних орієнтирів функціонування суб'єкта господарювання.

Об'єкт дослідження – стратегічне управління розвитком персоналу як один із важливих елементів кадрової політики підприємства.

Мета дослідження – встановлення фундаментальних засад і особливостей розвитку персоналу сучасних організацій та процесів створення та реалізації стратегій розвитку персоналу суб'єктів господарської діяльності.

Методи дослідження – методи контент-аналізу фахової літератури, методи систематизації та узагальнення, порівняння, графічний метод презентації даних.

На основі контент-аналізу наукових джерел, запропоновано розвиток персоналу розуміти як комплекс взаємопов'язаних заходів, до якого входять такі складові, як додаткове професійне навчання, перепідготовка і підвищення кваліфікації працівників, а ще планування індивідуальної кар'єрної траєкторії працівника на підприємстві. Систему розвитку персоналу визначено, як сукупність взаємопов'язаних елементів, існування та функціонування яких націлене на якісний розвиток працівників підприємства.

Запропоновано стратегію розвитку персоналу підприємства розробляти та реалізовувати із урахуванням принципів стратегічного управління розвитком персоналу, таких як гнучкість, адаптивність, економічність, врахування інтересів зацікавлених сторін, перегляд стратегічних орієнтирів час від часу, врахування кадрових ризиків, раціональність. Доведено доцільність використання інструментів розвитку персоналу, таких як освітні центри, тренінги, коучинг, навчання, лідерство у команді, кейс стаді, індивідуальна кар'єрна траєкторія, стратегія наставництва. Підкреслюється необхідність знаходження топ-менеджментом підприємств матеріальних, фінансових, інтелектуальних, кадрових, часових, техніко-технологічних, репутаційних і інформаційних ресурсів для забезпечення потреби розвитку персоналу. Метою стратегічного управління персоналом мають бути високі рівні його лояльності та професіоналізму, згуртованість колективу, якісна командна робота, сприятливий соціальний клімат, високі показники діяльності і репутації підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: УПРАВЛІННЯ, СТРАТЕГІЯ, СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ, ПЕРСОНАЛ, РОЗВИТОК ПЕРСОНАЛУ, КАДРОВА ПОЛІТИКА, КАДРОВА БЕЗПЕКА, КАДРОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ.

ABSTRACT

Volynets L.M., Zachosova N.V., Khalatska I.I., Bychkova N.D., Yakovenko M.S. Strategic management of staff development as an element of the company's personnel policy. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: National Transport University, 2022. – Issue 4 (54).

The article defines the main content features of the concept of personnel development. The constituent elements of the structure of the company's personnel development system are summarized. The basic theoretical categories that form the thesaurus of strategic management of personnel development as a scientific definition are singled out. The requirements that must be met by an effective personnel development strategy, which must be one of the sections of the enterprise's corporate strategy, as well as be recorded in its personnel policy, are listed. The main methods of personnel development, which are currently often found at enterprises of various types of economic activity, and, including, can be used for transport enterprises, have been formalized. The strategic management of the development of the company's personnel is presented as a priority component of its activity in the management plane, which is implemented by a set of organizational and economic measures for personnel training, raising the level of its qualifications and retraining in accordance with the change in the strategic orientations of the business entity's functioning.

The object of the study is the strategic management of staff development as one of the important elements of the company's personnel policy.

The purpose of the research is to establish the fundamental principles and features of the modern organizations personnel development and the processes of creation and implementation of strategies for the development of personnel of business entities.

Research methods – methods of content analysis of specialized literature, methods of systematization and generalization, comparison, graphic method for data presentation.

Based on the content analysis of scientific sources, it is proposed to understand personnel development as a complex of interrelated activities, which includes such components as additional professional training, retraining and advanced training of employees, as well as planning the individual career trajectory of an employee at the enterprise. The personnel development system is defined as a set of interrelated elements, the existence and functioning of which is aimed at the qualitative development of the company's employees.

It is proposed to develop and implement the company's staff development strategy taking into account the principles of strategic management of personnel development, such as flexibility, adaptability, economy, taking into account the interests of interested parties, reviewing strategic guidelines from time to time, personnel risks, rationality. The feasibility of using personnel development tools, such as educational centers, trainings, coaching, training, team leadership, case studies, individual career trajectory, mentoring strategy, has been proven. The need to find material, financial, intellectual, personnel, time, technical-technological, reputational and informational resources by the top management of enterprises to ensure the need for personnel development is emphasized. The goal of strategic personnel management should be formalized as the high levels of loyalty and professionalism, team cohesion, high-quality teamwork, favorable social climate, high performance indicators and the company's reputation.

KEYWORDS: MANAGEMENT, STRATEGY, STRATEGIC MANAGEMENT, STAFF, PERSONNEL DEVELOPMENT, PERSONNEL POLICY, PERSONNEL SECURITY, PERSONNEL POTENTIAL.

АВТОРИ:

Волинець Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: Volynec_3@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка,1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Зачосова Наталія Володимирівна, доктор економічних наук, професор, Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького, професор кафедри менеджменту та державної служби, e-mail: natazachosova@gmail.com, Україна, 18036, м. Черкаси, вул. Шевченка, 81, orcid.org/0000-0001-8469-3681

Халацька Ілона Ігорівна, Національний транспортний університет, аспірант, e-mail: ilona_h@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленко,1. orcid.org/0000-0002-0896-3421

Бичкова Надія Дмитрівна, Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького, e-mail: nbych@gmail.com, Україна, 18036, м. Черкаси, вул. Шевченка, 81, orcid.org/0000-0001-6264-2314

Яковенко Марія Сергіївна, Національний транспортний університет, e-mail: mirosinamakeup@gmail.com, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка,1, , orcid.org/0000-0002-5064-2349

AUTHORS:

Volynets Lyudmila Mykolaevna, Candidate of Sciences (Economics), Professor, National Transport University, Professor, Department of Transport Law and Logistics, e-mail: Volynec_3@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Zachosova Nataliia Volodymyrivna, Doctor of Economics, Professor, Bohdan Khmelnytsky National University of Cherkasy, Professor of the Department of Management and Public Service, e-mail: natazachosova@gmail.com, Ukraine, 18036, Cherkasy, Shevchenko Street, 81, orcid.org/0000-0001-8469-3681

Khalatska Ilona I., National Transport University, postgraduate student, e-mail: ilona_h@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeljanovycha-Pavlenko Str. 1., orcid.org/0000-0002-0896-3421

Bychkova Nadiya Dmytrivna, Bohdan Khmelnytsky National University of Cherkasy, e-mail: nbych@gmail.com, Ukraine, 18036, Cherkasy, Shevchenko Street, 81, orcid.org/0000-0001-6264-2314

Yakovenko Maria Serhiivna, National Transport University, e-mail: mirosinamakeup@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

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.

ВИБІР НАЙБІЛЬШ ВПЛИВОВИХ ЕКОНОМІЧНИХ ФАКТОРІВ ДЛЯ ПРОГНОЗУВАННЯ КУРСУ ДОЛАРУ США

Гавриленко О.В., кандидат фізико-математичних наук, Національний технічний університет України «КПІ імені Ігоря Сікорського», Київ, Україна, gelena1980@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0413-6274

Новаківська К.Д., Національний технічний університет України «КПІ імені Ігоря Сікорського», Київ, Україна, kate.nova14@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4997-2858

Шумейко О.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, shumeyko.ntu.edu.ua@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2897-060X

SELECTION OF THE MOST INFLUENTIAL ECONOMIC FACTORS FOR FORECASTING THE US DOLLAR EXCHANGE RATE

Gavrylenko O.V., Candidate of Physical and Mathematical Sciences, National Technical University of Ukraine «KPI named after Ihor Sikorsky», Kyiv, Ukraine, gelena1980@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0413-6274

Novakivska K.D., National Technical University of Ukraine «KPI named after Ihor Sikorsky», Kyiv, Ukraine, kate.nova14@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4997-2858

Shumeyko O.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, shumeyko.ntu.edu.ua@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2897-060X

Вступ

Проблема ефективності прогнозування курсу валют є досить актуальною проблемою від моменту зміни режиму курсу з фіксованого на регульований. Оскільки регульований режим характеризується тим, що центральний банк країни впливає на встановлення курсу на валютному ринку, вирівнюючи відчутні короткострокові, а іноді й середньострокові зміни курсу з метою зробити його передбачуваним і таким, що стимулює зовнішню торгівлю. На даний час існує багато теорій з приводу прогнозування валютного курсу, але не існує достатньо досконалої, яка б враховувала особливості кожної валюти.

Аналогів, що прогнозують курс валют досить небагато, це пояснюється відсутністю достатньої бази знань про формування курсу валют. Одним з таких аналогів є Trading Economics, що прогнозує середні значення курсу валют на чотири квартали вперед для 196 країн. Прогнози Trading Economics будуються з використанням власної глобальної макромоделі, яка враховує очікування аналітиків, кореляції між країнами та набір логічних зв'язків між різними показниками. Ще одним аналогом є застосунок Economics TD орієнтований на цільову аудиторію із Канади та США, що прогнозує середні значення курсу на 6 кварталів вперед для Китайського юаню, Японської єни, Британський фунт, євро, долар США, Швейцарський франк, Канадський долар, Австралійський долар, новозеландський долар. Недоліками цих застосунків є те, що курс валют є динамічною величиною, а середні значення на квартал не дає достатньо інформації про коливання значень курсу.

Предмет та мета дослідження

Предметом дослідження є курс валют. Метою дослідження є вибір найбільш впливових економічних факторів для підвищення ефективності прогнозування курсу валют. Для цього необхідно виконати такі задачі:

- проаналізувати фактори та обрати ті з них, які мають найбільший вплив;
- спрогнозувати майбутні значення обраних факторів;
- спрогнозувати значення курсу валют на основі отриманих прогнозів значень факторів;
- перевірити точність отриманих прогнозів.

Обґрунтування методу визначення важливості факторів та моделей для прогнозування курсу валют

Визначити важливість факторів можна за допомогою методу аналізу головних компонент. Метод аналізу головних компонент належить до групи методів факторного аналізу та дозволяє виокремити найбільш значимі компоненти.

Прогнозування макроекономічних показників може бути реалізованим з використанням неточних інтуїтивних методів або формалізованих методів, що за допомогою моделей шукають закономірності певних явищ. Модель прогнозування функціонально описує явища. Для прогнозування застосовуються предметні моделі та моделі часових рядів. Предметні моделі використовують закони області, що досліджується, а моделі часових рядів шукають залежності між майбутніми значеннями та значеннями минулого. Отже, для прогнозування макроекономічних показників будуть застосовуватися моделі часових рядів, оскільки правила змін даних величин в Україні не є повністю дослідженими. Моделі часових рядів поділяються на статистичні та структурні. До статистичних моделей належать модель експоненціального згладжування, регресійні та авторегресійні моделі та моделі за вибіркою максимальної подібності. До структурних належать моделі ланцюгів Маркова та моделі нейромереж. Моделі статистичної групи є швидкими та простими в порівнянні з методами структурної групи. Тому застосуємо статистичні моделі, а саме моделі ARIMA, модель експоненціального згладжування та модель аналізу сингулярного спектру для прогнозування значень чинників, що впливають на курс.

Регресійні моделі вивчають закономірності зміни не прогнозованої величини, а факторів, що впливають на показники цієї величини. Оскільки майбутні значення курсу прогнозуються на основі даних про фактори формування курсу, то для такого завдання найбільш застосовними є регресійні моделі. До таких моделей належать моделі навчені алгоритмами Fast Tree, Fast Forest, Fast Tree Tweedie та Gam.

Постановка задачі

На вході маємо історичні дані значень курсу валют та макроекономічних показників. Для досягнення мети за цими даними необхідно серед множини макроекономічних факторів обрати ті, що мають найбільший вплив. Потім спрогнозувати майбутні значення впливових факторів. На фінальному етапі необхідно спрогнозувати значення курсу валют на основі прогнозованих значень факторів, що отримали на попередньому кроці. На виході отримаємо прогнозований ряд курсу валют.

Визначення факторів, що мають найбільший вплив на курс

Метод головних компонент належить до групи методів факторного аналізу, що полягає у пошуку найбільш значущих факторів. Алгоритм методу головних компонент представлений на рисунку 1. Маємо множину факторів $F = \{f_1, \dots, f_i, \dots, f_k\}$, де $i = \overline{1, k}$, а k - кількість факторів, для кожного фактору i , на вхід алгоритму подаємо множину n значень факторів $f_i = \{f_{i1}, \dots, f_{im}, \dots, f_{in}\}$, де $m = \overline{1, n}$. В результаті отримаємо множину важливих факторів $F^{imp} = \{f_1^{imp}, \dots, f_{n'}^{imp}\}$, де n' - кількість важливих факторів.



Рисунок 1 – Алгоритм методу головних компонент
Figure 1 – Principal component method algorithm

Прогнозування значень макроекономічних показників

ARIMA (AutoRegressive Integrated Moving Average) – це покращена версія авторегресійної моделі ковзного середнього з додаванням поняття інтегрованості. Модель ARIMA може враховувати такі параметри, як: p – порядок відставання, d – степінь відмінності, q – порядок ковзного середнього.

Нехай маємо часовий ряд показників певного макроекономічного показника за попередні періоди $T = \{t_1, t_2, \dots, t_b, \dots, t_k\}$, $b = \overline{1, k}$. Тоді авторегресійна модель порядку p та q буде виглядати так:

$$T = \sum_{i=1}^p \varphi_i T_{p-i} + \sum_{j=1}^q \theta_j \varepsilon_{q-j} + c + \varepsilon \quad (1)$$

де φ_i – параметри регресійної моделі, θ_j – параметри ковзної моделі, $\varepsilon \in N(0, \sigma^2)$, c – константа, ε – «білий шум» [5].

При навчанні моделі за параметри було взято такі значення: $p=4, d=1$ та $q=4$. В результаті отримали такі рівняння моделі для прогнозування купівлі готівкової валюти (2), купівлі безготівкової валюти (3), сальдо (різниці всіх операцій купівлі-продажу) (4), інфляції поточного року (5), реального ВВП (6) та купівлі клієнтами банків (7):

$$t_{k'+1} = 0.27889(t_{k'} - t_{k'-1}) + 0.05778(t_{k'-1} - t_{k'-2}) - \quad (2)$$

$$-0.78594(t_{k'-2} - t_{k'-3}) - 0.14109(t_{k'-3} - t_{k'-4}) + 0.1697$$

$$t_{k'+1} = 1.07959(t_{k'} - t_{k'-1}) + 0.35170(t_{k'-1} - t_{k'-2}) - \quad (3)$$

$$-1.09605(t_{k'-2} - t_{k'-3}) + 0.55126(t_{k'-3} - t_{k'-4}) + 0.10589$$

$$t_{k'+1} = -0.14006(t_{k'} - t_{k'-1}) - 0.11866(t_{k'-1} - t_{k'-2}) - \quad (4)$$

$$-0.03260(t_{k'-2} - t_{k'-3}) - 0.03352(t_{k'-3} - t_{k'-4}) + 0.3237$$

$$t_{k'+1} = 0.70738(t_{k'} - t_{k'-1}) - 1.33843(t_{k'-1} - t_{k'-2}) + \quad (5)$$

$$+0.34471(t_{k'-2} - t_{k'-3}) - 0.54391(t_{k'-3} - t_{k'-4}) + 1.29093$$

$$t_{k'+1} = -0.21286(t_{k'} - t_{k'-1}) + 0.61114(t_{k'-1} - t_{k'-2}) + \quad (6)$$

$$+0.10506(t_{k'-2} - t_{k'-3}) - 0.43241(t_{k'-3} - t_{k'-4}) + 1.91191$$

$$t_{k'+1} = -0.64125(t_{k'} - t_{k'-1}) - 0.32811(t_{k'-1} - t_{k'-2}) + \quad (7)$$

$$+0.01178(t_{k'-2} - t_{k'-3}) + 0.02756(t_{k'-3} - t_{k'-4}) + 1.20432$$

Прогнозування на основі історії також може бути реалізовано з використанням моделей експоненціального згладжування. Модель експоненціального згладжування Брауна належить до класу адаптивних, оскільки вона може змінювати свою структуру та параметри в залежності від змін умов. Ідея експоненціального згладжування полягає у вирівнюванні рівнів часового ряду за допомогою зважування ковзного середнього. Нехай маємо часовий ряд показників певного макроекономічного показника за попередні періоди $Y = \{y_1, y_2, \dots, y_i, \dots, y_k\}$, $b = \overline{1, k'}$. Тоді можна спрогнозувати майбутнє значення фактору за формулою (7):

$$y_{i+1} = \gamma y_i + \alpha(y_i - y_{i-1}) \quad (7)$$

де y_i та y_{i-1} – попередні значення[6].

Після навчання моделі для отримали такі рівняння для прогнозування купівлі готівкової валюти (8), купівлі безготівкової валюти (9), сальдо (різниці всіх операцій купівлі-продажу) (10), інфляції поточного року (11), реального ВВП (12) та купівлі клієнтами банків (13):

$$y_{i+1} = 0.5135y_i + 0.4912(y_i - y_{i-1}) \quad (8)$$

$$y_{i+1} = 0.0145y_i + 0.7629(y_i - y_{i-1}) \quad (9)$$

$$y_{i+1} = 0.005801y_i + 0.7294(y_i - y_{i-1}) \quad (10)$$

$$y_{i+1} = 0.08292y_i + 0.3033(y_i - y_{i-1}) \quad (11)$$

$$y_{i+1} = 0.02814y_i + 0.98812(y_i - y_{i-1}) \quad (12)$$

$$y_{i+1} = 0.02665y_i + 0.1665(y_i - y_{i-1}) \quad (13)$$

Спрогнозувати майбутні значення макроекономічних показників можливо також за допомогою методу аналізу сингулярного спектру. Ідея даного методу полягає у перетворенні одновимірного часового ряду у багатовимірний та застосуванні до даного ряду методу головних компонент. На вхід методу подається часовий ряд значень певного макроекономічного показника за попередні періоди $Y = \{y_1, y_2, \dots, y_b, \dots, y_k\}$, $b = \overline{1, k'}$.

В результаті отримуємо рівняння d перших членів рекурентного прогнозу вигляду

$$y_i = \begin{cases} \tilde{y}_i, & i = 1, 2, \dots, k' \\ \sum_{j=1}^{l-1} \alpha_j y_{i-j}, & i = k'+1, \dots, k'+d \end{cases} \quad (14)$$

де $\tilde{y}_i (i = 1, 2, \dots, n)$ створює реконструйований ряд (ряд із зменшенням шуму), а вектор обчислюється за допомогою[7]:

$$A = \frac{1}{1-\nu^2} \sum_{i=1}^r \pi_i U_i^{\bar{p}} \quad (15)$$

Після навчання моделі для отримали такі рівняння для прогнозування факторів купівлі готівкової валюти (16), купівлі безготівкової валюти (17), сальдо (різниці всіх операцій купівлі-продажу) (18), інфляції поточного року (19), реального ВВП (20) та купівлі клієнтами банків (21):

$$y_{i+1} = 0.4991198y_i + 0.500803y_{i-1} \quad (16)$$

$$y_{i+1} = 0.7239119y_i - 1.10178947y_{i-1} + 0.571379066y_{i-2} + \quad (17)$$

$$+ 0.63892376y_{i-3} - 1.68840551y_{i-4} + 1.85621178y_{i-5}$$

$$y_{i+1} = 0.4705252y_i + 0.498599648y_{i-1} \quad (18)$$

$$y_{i+1} = 0.448945y_i + 0.56412y_{i-1} \quad (19)$$

$$y_{i+1} = 0.5036182y_i + 0.508450747y_{i-1} \quad (20)$$

$$y_{i+1} = 0.252821237y_i + 0.258062422y_{i-1} + 0.2621188y_{i-2} + 0.264963y_{i-3} \quad (21)$$

Побудова регресійної моделі для прогнозування курсу валют на основі прогнозованих значень факторів

Вхідними даними для навчання моделі є дані з сайту Національного Банку України про курс валют у певний момент часу та значення макроекономічних показників, що відповідають цьому курсу. У загальному вигляді рядок датасету відповідає формулі (22).

$$y_i, x_{i1}, x_{i2}, \dots, x_{ij}, \dots, x_{in} \quad (22)$$

де i – індекс запису датасету, y_i – значення курсу валют (залежна змінна), x_{ij} – значення j -го фактору (незалежні змінні).

Оскільки цільова змінна прогнозується на основі декількох пояснювальних змінних, то для прогнозування курсу застосуємо множинну лінійну регресію. Метою множинної лінійної регресії є моделювання лінійного зв'язку між пояснювальними (незалежними) змінними та цільової (залежної) змінної. Множинну лінійну регресію можна описати формулою (23).

$$y_i = \beta_0 + x_{i1}\beta_1 + x_{i2}\beta_2 + \dots + x_{ij}\beta_j + \dots + x_{in}\beta_n + \varepsilon \quad (23)$$

де β_j – коефіцієнт регресії, ε - лаг.

Навчання моделі здійснювалось за допомогою алгоритмів Fast Tree, Fast Forest, Fast Tree Tweedie та GAM. Регресійна модель на основі дерев моделює ансамбль дерев, в яких кожна вершина, що не є листком містить умови для значень факторів, а листок містить значення прогнозу. Для підвищення продуктивності та точності отриманих значень, будується велика кількість дерев (100 – 200), а область значень факторів поділяється на досить малі проміжки. За побудованим ансамблем дерев алгоритмами Fast Tree, Fast Forest, Fast Tree Tweedie та GAM отримали коефіцієнти регресії застосовані у рівнянні регресії (24, 25, 26 та 27 відповідно). За отриманим рівнянням можна прогнозувати майбутні значення курсів валют.

$$y = -85.437295 + 0.0212076x_1 - 0.0342834x_2 + \quad (24)$$

$$+ 0.00697383x_3 + 1.109588x_4 + 0.00000179662x_5 + 0.0286883x_6$$

$$y = -86.804176 + 0.0206171x_1 - 0.0298768x_2 + \quad (25)$$

$$+ 0.00617737x_3 + 1.122718x_4 + 0.00000187445x_5 + 0.0295878x_6$$

$$y = -87.500197 + 0.0235286x_1 - 0.0349955x_2 + \quad (26)$$

$$+ 0.00731913x_3 + 1.129702x_4 + 0.00000193306x_5 + 0.0317746x_6$$

$$y = -113.631249 + 0.029046x_1 - 0.0573569x_2 + \\ + 0.00627262x_3 + 1.389347x_4 + 0.00000440869x_5 + 0.436436x_6 \quad (27)$$

де x_1 – купівля готівкової валюти, x_2 – купівля безготівкової валюти, x_3 – сальдо (різниця всіх операцій купівлі – продажу), x_4 – інфляція поточного року, x_5 – реальний ВВП, x_6 – купівля клієнтами банків.

Аналіз пов'язаних досліджень та публікацій

Проблема вибору найбільш значимих макроекономічних чинників є дуже важливою для підвищення точності передбачення курсу валют.

Здановський та Гончарова[1] в своєму дослідженні прогнозування на основі нечіткої логіки для побудови правил та умов використовували як кількісні, так і якісні фактори впливу. З кількісних факторів обрали рівень інфляції, облікової ставки, безробіття, валютних резервів, обсяги грошової маси в обігу, об'єм ВВП.

Зеленська та Барбаш[2] для побудови факторної моделі використовували лише кількісні фактори для прогнозування курсу. Найбільш впливовими факторами обрали дефіцит державного бюджету, темпи інфляції, попит на валюту, платіжний баланс країни, пріоритетні ставки, ВВП, пропозиція валюти, розвиток фондового ринку.

Г.М. Коломієць, А.Г. Іщенко [3] досліджували рівень важливості таких факторів, як: середньозважений курс на міжбанківському рівні, золото-валютні резерви, експорт/імпорт товарів та послуг, прямі інвестиції в Україну, прямі інвестиції з України, валовий зовнішній державний борг. За допомогою регресійно-кореляційної моделі визначили, що найважливішими з перелічених факторів є золотовалютні резерви Національного банку України, експорт, прямі іноземні інвестиції в Україну та з неї, а також валовий зовнішній державний борг.

Фарина О. І[4] за допомогою моделі формування валютного курсу методами системної динаміки визначила такі найбільш значимі фактори, як попит та пропозицію на іноземну валюту. До попиту можна віднести імпорт, збільшення міжнародних активів, повернення міжнародних зобов'язань, процентні виплати за міжнародними зобов'язаннями, а також зняття іноземної валюти населенням; до пропозиції – експорт, збільшення міжнародних зобов'язань, повернення іноземних активів, процентний дохід від іноземних активів та нові депозити в іноземній валюті.

Отримані результати

Дослідження рівня важливості факторів впливу на курс валют та прогнозування здійснювалося для валюти з найбільшим попитом в Україні – долару США. Проаналізовано такі макроекономічні фактори, як:

- купівля готівкової валюти;
- продаж готівкової валюти ;
- купівля безготівкової валюти;
- продаж безготівкової валюти;
- сальдо (купівля – продаж валюти);
- інфляція поточного року;
- номінальний ВВП;
- реальний ВВП;
- купівля клієнтами банків;
- продаж клієнтами банків;
- операції між банками;
- валові міжнародні резерви;
- чисті міжнародні резерви;
- рівень безробіття;
- облікова (процентна) ставка;
- сальдо валютних інтервенцій (купівля -продаж);
- обсяг угод номінальної вартості.

Результати отриманих рівней впливовості факторів на значення курсу долару США зазначені на рисунку 2. Важливими вважаємо ті фактори, в яких рівень впливовості ≥ 0.1 . З рисунку 2 бачимо, що на курс долару найбільше впливають купівля готівкової/ безготівкової валюти, сальдо (різниця продажу та купівлі валют), номінальний/реальний ВВП, інфляція поточного року та купівля клієнтами банків. Інші фактори мають не досить відчутний вплив. Найбільший вплив на курс долара

має купівля готівкової валюти – 0.8499, а найменший – облікова ставка з рівнем впливовості 0.0003. Фактор реальний ВВП та номінальний ВВП є взаємозалежними, тому для прогнозування будемо використовувати лише один із них, наприклад реальний ВВП. Слід зазначити, що набір впливових факторів для інших валют може відрізнятися, тому це важливо враховувати для прогнозування інших валют.

Фактор	Курс	Долар
Купівля готівкової валюти		0.8499
Продаж готівкової валюти		0.02087
Продаж безготівкової валюти		0.00349
Купівля безготівкової валюти		0.24628
Сальдо (купівля-продаж)		0.21585
Інфляція поточного року		0.17147
Номінальний ВВП		0.22471
Реальний ВВП		0.21352
Купівля клієнтами банків		0.14262
Продаж клієнтами банків		0.0446
Операції між банками		0.07079
Валові міжнародні резерви		0.01553
Чисті міжнародні резерви		0.08252
Рівень безробіття		0.03041
Облікова ставка		0.0003
Сальдо валютних інтервенцій		0.00055
Обсяг угод номінальної вартості		0.00178

Рисунок 2 – Коефіцієнти важливості факторів впливу на курси валют
Figure 2 – Coefficients of importance of influencing factors on exchange rates

Обравши фактори переходимо до етапу прогнозування майбутніх значень даних макроекономічних показників за допомогою моделей ARIMA, Exponential Smoothing та SSA. Спрогнозуємо значення на 100 днів, а потім передамо ці дані на вхід регресійних моделей навчених алгоритмами Fast Tree, Fast Forest, Gam, Fast Tree Tweedie. Проаналізуємо, як змінюється значення середньої абсолютної похибки зі збільшенням прогнозованого періоду, середня абсолютна похибка розраховується за формулою (28)

$$\Delta_{сер} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \Delta_i \quad (28)$$

де n – об'єм прогнозованого ряду, $i = \overline{1, n}$, Δ_i - похибка i -го елементу прогнозованого ряду, обрахована за формулою

$$\Delta_i = \frac{|x_{i \text{ факт}} - x_{i \text{ прог}}|}{x_{i \text{ факт}}} \cdot 100\% \quad (29)$$

де $x_{i \text{ факт}}$ – фактичне значення курсу, $x_{i \text{ прог}}$ – спрогнозоване значення курсу.

З рисунків 3 – 5 бачимо, що для курсу долару США при збільшенні прогнозованого періоду до ста днів, значення середньої абсолютної похибки збільшується помірно та коливається у допустимих межах до 4 %, але інколи можна спостерігати неадекватну поведінку моделі Gam, коли на вхід подаються прогнозовані значення макроекономічних показників спрогнозованих моделлю SSA (рис. 3).

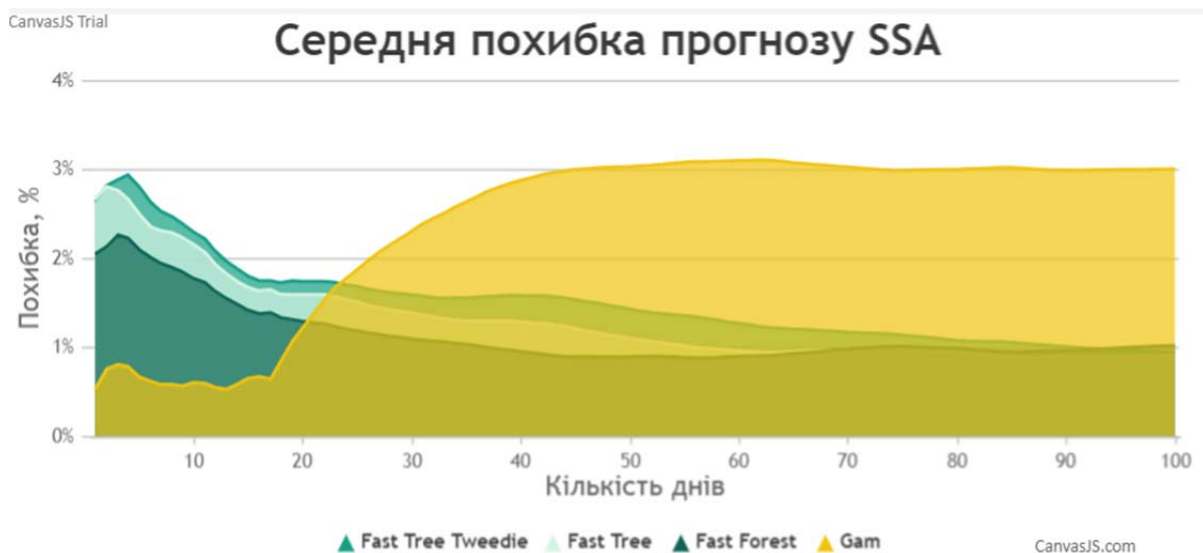


Рисунок 3 – Графік середнього значення похибки в залежності від розміру періоду для курсу долара прогнозованого на основі факторів отриманих моделлю SSA
 Figure 3 – Graph of the average value of the error depending on the size of the period for the dollar exchange rate forecast based on the factors obtained by the SSA model

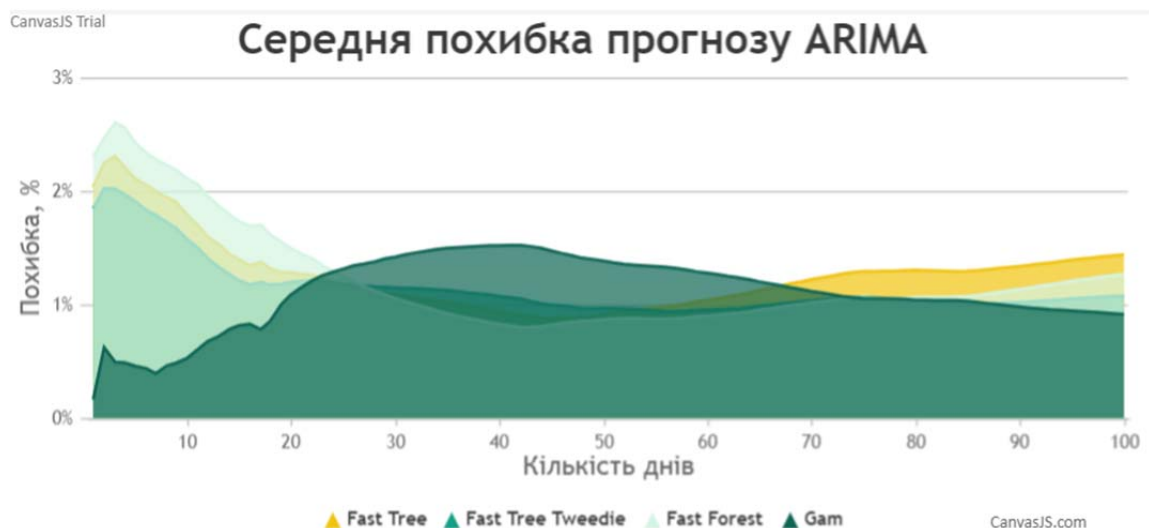


Рисунок 4 – Графік середнього значення похибки в залежності від розміру періоду для курсу долара прогнозованого на основі факторів отриманих моделлю ARIMA
 Figure 4 – Graph of the average value of the error depending on the size of the period for the dollar exchange rate forecast based on the factors obtained by the ARIMA model

Отже, дослідження показали, що на курс долару США найбільш впливають фактори – купівля готівкової/безготівкової валюти, сальдо (різниця продажу та купівлі валют), номінальний/реальний ВВП, інфляція поточного року та купівля клієнтами банків. Для досягнення більшої точності прогнозування курсів необхідно будувати алгоритми/моделі/методи, що враховують вплив макроекономічних показників. Оскільки не існує аналітичних шляхів розрахунку майбутніх значень макроекономічних показників, їх необхідно прогнозувати, для цього можна використати такі моделі, як ARIMA, SSA, Exp. Smoothing тощо. Регресійні моделі побудовані алгоритмами Fast Forest, Fast Tree, Fast Tree Tweedie та Gam за результатами показали невелику похибку прогнозу, а отже є задовільними для прогнозування курсу валют.

Висновок

В даній роботі проведено дослідження економічних факторів впливу на курс долару США для прогнозування курсу за значеннями факторів. Рівень важливості факторів визначено за допомогою методу головних компонент. Найбільш значимими факторами виявилися: купівля

готівкової/безготівкової валюти, сальдо (різниця усіх операцій продажу та купівлі валют), реальний ВВП, інфляція поточного року та купівля клієнтами банків.

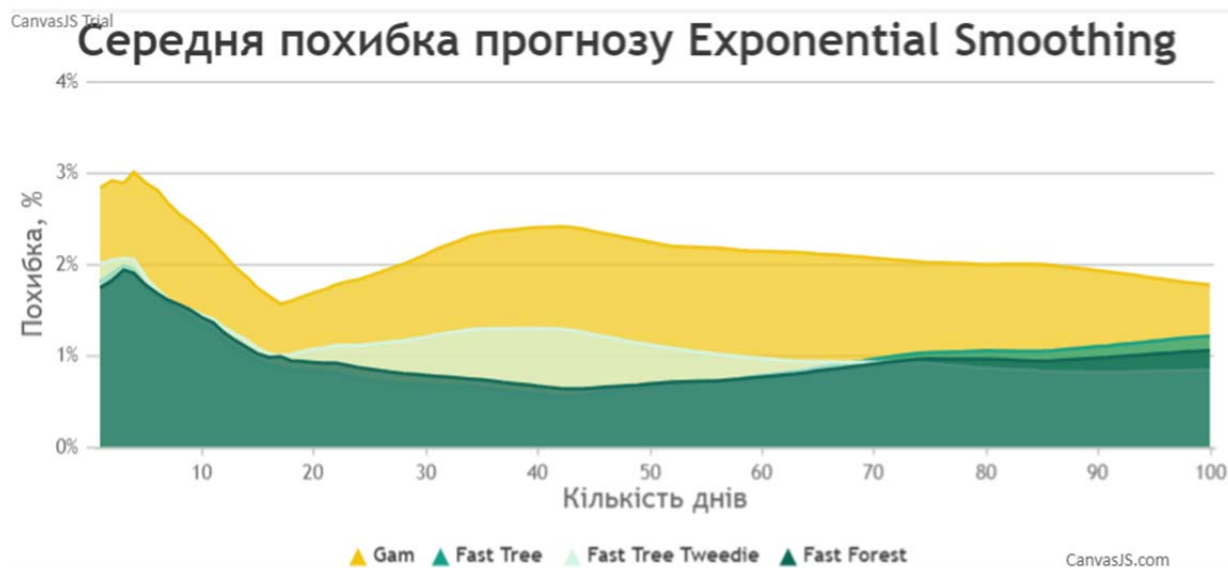


Рисунок 5 – Графік середнього значення похибки в залежності від розміру періоду для курсу долара прогнозованого на основі факторів отриманих моделлю Exponential Smoothing
Figure 5 – Graph of the average value of the error depending on the size of the period for the dollar exchange rate forecast based on the factors obtained by the Exponential Smoothing model

Для прогнозування майбутніх значень факторів побудовано моделі ARIMA, SSA та Exponential Smoothing, а для прогнозування значень курсу за спрогнозованими значеннями факторів побудовано багатфакторні регресійні моделі за допомогою алгоритмів Fast Forest, Fast Tree, Fast Tree Tweedie та Gam. В результаті роботи моделей отримали невелику середню абсолютну похибку (до 4 %), а це означає, що розглянутий у даній роботі спосіб прогнозування курсу валют є достатньо точним.

Описаний підхід допоможе експертам у галузі економіки значно полегшити процес формування бюджету, укладання договорів у іноземній валюті та проведення валютних операцій з Казначейством України.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Здановський Я. В., Гончарова В. А., Прогнозування курсу долара США на основі теорії нечіткої логіки як основний етап управління валютними ризиками // БІЗНЕСІНФОРМ, 2011. – 7. – с. 16.
2. М. І. Зеленська, С. О. Барабаш, ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ МОДЕЛЮВАННЯ ВАЛЮТНИХ КУРСІВ В УКРАЇНІ // Ефективна Економіка, 2014. – 2.
3. Г. М. Коломієць, А. Г. Іщенко, ФІНАНСОВІ СКЛАДОВІ ФОРМУВАННЯ ВАЛЮТНОГО КУРСУ УКРАЇНИ // Інвестиції: практика та досвід, 2017. – 4. – с. 9-12
4. Фарина О. І, Оцінка факторів формування валютного курсу в Україні // НАУКОВІ ЗАПИСКИ, Економічні науки, 2015. – т. 172 – с. 85-86.
5. Авторегресійні моделі прогнозування [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://jmla.org/papers/doc/2011/no1/FadeevEtAl2011Autoreg.pdf>.
6. Модель експоненціального згладжування [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://studme.org/52034/ekonomika/model_brauna_model_eksponentsialnogo_sglazhivania.
7. Gumgum Darmawan, Dedi Rosadi, Budi Nurani Ruchjana and Hermansah, Department of Mathematics, Universitas Gadjahmada, Yogyakarta, Indonesia, Universitas Padjadjaran, West Java, Indonesia, Departement of Mathematics Education, Universitas Riau Kepulauan, Batam, Indonesia // Forecasting of Internet Usage by Singular Spectrum Analysis with Trend Extraction Method, Proceedings of The 8th SEAMS-UGM International Conference on Mathematics and its Applications, 2019. – p. 2-4

REFERENCES

1. Zdanovskiy, Y. V., Goncharova, V. A., Forecasting the exchange rate of the US dollar based on the theory of fuzzy logic as the main stage of currency risk management // BIZNESINFORM, 2011. – 7. – p. 16 [in Ukrainian].
2. M. I. Zelenska, S. O. Barabash, APPLIED ASPECTS OF MODELING FOREIGN EXCHANGE RATES IN UKRAINE // Effective Economics, 2014. – 2. [in Ukrainian].
3. H. M. Kolomiets, A. G. Ishchenko, FINANCIAL COMPONENTS OF THE EXCHANGE RATE OF UKRAINE // Investments: practice and experience, 2017. – 4. – p. 9-12 [in Ukrainian].
4. O. I. Farina, Evaluation of factors of exchange rate formation in Ukraine // SCIENTIFIC NOTES, Economic Sciences, 2015. – v. 172 – p. 85-86 [in Ukrainian].
5. Robert Nau, Fuqua School of Business, Duke University // The mathematical structure of ARIMA models, 2014, – p. 3 – 4 [in English].
6. Eva Ostertagova, Oskar Ostertag, Faculty of Mechanical engineering, Technical university of Košice, THE SIMPLE EXPONENTIAL SMOOTHING MODEL // MODELLING OF MECHANICAL AND MECHATRONIC SYSTEMS 2011, The 4th International conference, 2011, – p. 3 – 4 [in English].
7. Gumgum Darmawan, Dedi Rosadi, Budi Nurani Ruchjana and Hermansah, Department of Mathematics, Universitas Gadjahmada, Yogyakarta, Indonesia, Universitas Padjadjaran, West Java, Indonesia, Departement of Mathematics Education, Universitas Riau Kepulauan, Batam, Indonesia // Forecasting of Internet Usage by Singular Spectrum Analysis with Trend Extraction Method, Proceedings of The 8th SEAMS-UGM International Conference on Mathematics and its Applications, 2019. – p. 2-4 [in English].

РЕФЕРАТ

Гавриленко О.В. Вибір найбільш впливових економічних факторів для прогнозування курсу долару США / О.В. Гавриленко, К.Д. Новаківська, О.А. Шумейко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

З лютого 2014 року було прийняте рішення про перехід до ринкової моделі формування курсу. Таке рішення допомогло посилити контроль над банками і значно зменшити рівень спекуляції валютними курсами. Разом із нововведеннями з'явилася потреба у визначенні курсу на майбутній період для правильного формування бюджету, укладення договорів в іноземній валюті та проведення валютних операцій з Казначейством України. Прогнозування курсу НБУ є досить важливою темою для економічного стану України.

В даній статті проведено дослідження основних макроекономічних показників впливу на курс долару США в Україні: купівля/продаж готівкової валюти, купівля/продаж безготівкової валюти, сальдо купівлі/продажу готівкової та безготівкової валюти, інфляція поточного року, номінальний та реальний ВВП, купівля/продаж клієнтами банків, операції між банками, валові та чисті міжнародні резерви, рівень безробіття, облікова (процентна) ставка, сальдо валютних інтервенцій, обсяг угод номінальної вартості. За допомогою методу головних компонент визначено основні економічні складові формування курсу. За допомогою статистичних моделей ARIMA, Exponential Smoothing та SSA спрогнозовано значення обраних факторів впливу. Спрогнозовано значення курсів валют за допомогою регресійних моделей побудованих алгоритмами Fast Tree, Fast Forest, Fast Tree Tweedie та Gam, а також проведено дослідження отриманих значень на точність.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КУРС ВАЛЮТ, ЕКОНОМІЧНІ ФАКТОРИ ВПЛИВУ, МЕТОД ГОЛОВНИХ КОМПОНЕНТ, ПРОГНОЗУВАННЯ, РЕГРЕСІЯ, ARIMA, EXPONENTIAL SMOOTHING, SSA, FAST TREE, FAST TREE TWEEDIE, FAST FOREST, GAM.

ABSTRACT

Gavrylenko O.V., Novakivska K.D., Shumeyko O.A. Selection of the most influential economic factors for forecasting the us dollar exchange rate. . Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

Since February 2014, a decision was made to switch to the market model of exchange rate formation. Such a decision helped to strengthen control over banks and significantly reduce the level of speculation in exchange rates. Together with the innovations, there was a need to determine the exchange rate for the future period for the correct formation of the budget, the conclusion of contracts in foreign currency and the conduct of currency transactions with the Treasury of Ukraine. Forecasting the rate of the NBU is a very important topic for the economic state of Ukraine.

This article investigates the main macroeconomic indicators of the impact on the US dollar exchange rate in Ukraine: purchase/sale of cash currency, purchase/sale of non-cash currency, balance of purchase/sale of cash and non-cash currency, inflation of the current year, nominal and real GDP, purchase/sale by customers of banks, transactions between banks, gross and net international reserves, unemployment rate, accounting (interest) rate, balance of currency interventions, volume of nominal value transactions. Using the method of main components, the main economic components of the formation of the exchange rate are determined. With the help of ARIMA, Exponential Smoothing and SSA statistical models, the values of the selected influencing factors were predicted. The values of currency rates were predicted using regression models built by Fast Tree, Fast Forest, Fast Tree Tweedie and Gam algorithms, and the obtained values were studied for accuracy.

KEY WORDS: EXCHANGE RATE, ECONOMIC FACTORS OF INFLUENCE, METHOD OF PRINCIPAL COMPONENTS, FORECASTING, REGRESSION, ARIMA, EXPONENTIAL SMOOTHING, SSA, FAST TREE, FAST TREE TWEEDIE, FAST FOREST, GAM.

АВТОРИ

Олена Гавриленко, кандидат фізико-математичних наук, Національний технічний університет України «КПІ імені Ігоря Сікорського», Київ, Україна, gelena1980@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0413-6274

Катерина Новаківська, магістр кафедри інформаційних систем і технологій, , Національний технічний університет України «КПІ імені Ігоря Сікорського», Київ, Україна, kate.nova14@gmail.com, <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0003-4997-2858>

Шумейко Олексій Андрійович, доцент кафедри інформаційних систем і технологій, Національний транспортний університет, Україна, Київ, Національний транспортний університет, +380664455347, Україна, Київ, shumeyko.ntu.edu.ua@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2897-060X

AUTHORS

Olena Gavrylenko, Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Igor Sikorsky KPI, Kyiv, Ukraine, gelena1980@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0413-6274

Kateryna Novakivska, Master of the Department of Information Systems and Technologies, Igor Sikorsky KPI, Kyiv, Ukraine, kate.nova14@gmail.com, <https://orcid.org/my-orcid?orcid=0000-0003-4997-2858>

Oleksiy Andriyovych Shumeyko, Associate Professor of the Department of Information Systems and Technologies, National Transport University, Ukraine, Kyiv, National Transport University, +380664455347, Ukraine, Kyiv, shumeyko.ntu.edu.ua@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2897-060X

РЕЦЕНЗЕНТИ

Баранов Г.Л., професор кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету, доктор технічних наук, професор,

Стенін О.А., доктор технічних наук, професор, професор кафедри інформаційних систем і технологій, Національний технічний університет «КПІ ім. Ігоря Сікорського».

REVIEWERS

Baranov G.L., professor of the Department of Information Systems and Technologies of the National Transport University, doctor of technical sciences, professor,

Stenin O.A., Doctor of Technical Sciences, Professor, Professor of the Department of Information Systems and Technologies, National Technical University «KPI named after Igor Sikorsky».

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІННОВАЦІЙ НА ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Годованюк П.Д., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, pgodovanuk04@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6331-8698

Кошарний М.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, kosarnijmikola@gmail.com, orcid.org /0000-0002-5969-4858

Макартецький О.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, alexandermakartetskiy@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8827-1205

IMPROVING THE EFFICIENCY OF INNOVATION IN INDUSTRIAL ENTERPRISES

Godovanyuk P.D., Candidate of Technical Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, pgodovanuk04@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6331-8698

Kosharnyi M.M., Ph.D in Technical Science, National Transport University Kyiv, Ukraine, kosarnijmikola@gmail.com, orcid.org /0000-0002-5969-4858

Makartetsky O.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, alexandermakartetskiy@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8827-1205

Постановка проблеми.

У сучасних умовах неможливо досягти підвищення ефективності виробництва та забезпечити необхідну конкурентоспроможність компанії без розвитку інноваційних процесів. Впровадження нових технічних та організаційно-технологічних рішень, адаптованих до специфіки вітчизняного ринку, створюють умови для оновлення процесів відтворення на підприємствах і дають додатковий імпульс для економічного зростання. Тим часом статистичні дані останніх років підтверджують той факт, що українські підприємства, зокрема виробничого характеру, зазнають серйозної кризи інноваційної сфери, і якщо не вживати активних заходів щодо його подолання, то несприятливі наслідки у найближчому майбутньому будуть ще значнішими [3, с. 85].

Розвиток вітчизняних підприємств неможливий без активних вкладень у нові технологічні рішення, тобто інвестицій у новачі. У зв'язку з цим гостро постає питання оцінки ефективності вкладень у інноваційну сферу. Найважливіше значення своєчасного використання досягнень науково-технічного прогресу як у діяльності окремих підприємств, так і у функціонуванні економіки в цілому, неодноразово підкреслювалося вітчизняними та зарубіжними економістами [1, с. 45].

Аналіз останніх наукових публікацій. Питанням дослідження ефективності застосування нових технологій у діяльності підприємства займалися ряд вчених та дослідників як вітчизняних, так і зарубіжних. Найбільший внесок у дослідження даного питання було зроблено такими науковцями, як Кельчевська Н.Р., Відяпін В.І., Володін А.А., Любушкін Н.П., Макєєва Ф.С., Віленський П.Л. Лівшиць В.М., Смоляк С.А., Магомедалієва О.В., Сафронов Н.О. Можна відзначити різні підходи щодо оцінки економічної ефективності проектів, що виділяються авторами, але особливо на увагу заслуговує проблема економічної оцінки технологічних рішень, що мають інноваційність у системі діяльності підприємства в цілому.

На думку Д.М. Гвішіані та В.І. Громека, нововведення, з одного боку, «є процес доведення технічного винаходу до стадії практичного використання, коли воно починає давати економічний ефект», з другого боку – «кінцевий результат цього процесу, тобто винахід, доведений до стадії комерційного використання продукту або товару, що з'явився внаслідок процесу нововведення у першому значенні цього поняття».

Мета наукової статті: метою даної наукової статті є дослідження застосування та впровадження системи ефективності роботи підприємства за рахунок впровадження нових технологій на прикладі підприємства «Winner Automotive».

Виклад основного матеріалу.

Ефективна діяльність транспортного підприємства в короткостроковому та довгостроковому періодах, що направлена, в першу чергу, на забезпечення економічного росту та підвищення конкурентоспроможності будь-якого суб'єкта господарювання, багато в чому залежить від побудови економічного механізму управління його функціонування.

Від того, наскільки успішно буде формуватися та діяти механізм реалізації досягнень наукового прогресу в ринкових умовах господарювання, залежить подальший розвиток виробничої сфери. Значущість цієї проблеми робить необхідним розгляд взаємозв'язку економічної ефективності інновації та промислових підприємств у сучасних умовах. Враховуючи особливості, властиві інвестиційним та інноваційним проектам, актуальною є проблема вибору методу оцінки ефективності інвестиційних проектів, пов'язаних з інноваціями, яка дозволяє вже на передінвестиційній стадії оцінити інвестиції та обґрунтувати величину ризикової премії визначальну норму дисконту.

Посилення інноваційного процесу є пріоритетом для розвитку національної економіки, оскільки може підтримати конкурентоспроможність України на світовому ринку шляхом підвищення загальної продуктивності, особливо підприємницької діяльності. Одним зі шляхів забезпечення конкурентоспроможності суб'єктів господарювання є активне впровадження інновацій, що є складовою сталого розвитку національної економіки, що є основою економічного зростання та забезпечить її фінансову незалежність. Успіх оволодіння інноваційними механізмами розвитку впливає на майбутнє України: вона стане однією з розвинених країн або й надалі буде стояти на узбіччі соціально-економічного та технічного прогресу [3, с. 86-87].

На інноваційний розвиток національної економіки впливає діяльність малого бізнесу, здатного адаптувати мобільність до останніх тенденцій та підвищити попит на нові продукти та послуги.

Так звані «проривні» технології, що супроводжуються впровадженням нових ідей та пропозицій і впливають на ринок, на початкових етапах використовуються невеликими фірмами та підприємствами, а великими підприємствами починають використовуватися значно пізніше, після того як пройшли певну «апробацію». Інноваційну динаміку слід аналізувати на основі статистики реальної економіки, яка є основою економічних явищ, процесів і тенденцій на національному рівні [1, с. 49-47].

Таблиця 1 – Динаміка впровадження інновацій на промислових підприємствах протягом 2007-2020 років

Table 1 – Dynamics of innovation implementation at industrial enterprises during 2007-2020

Рік	Впроваджено нових технологічних процесів, од.	у т.ч. маловідходні, ресурсозберігаючі	Освоєно виробництво інноваційних видів продукції, найменувань	з них нові види техніки	Питома вага реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової, %
2007	1403	430	15323	631	6,8
2008	1421	469	19484	610	7,0
2009	1142	430	22847	520	5,6
2010	1482	606	7416	710	5,8
2011	1727	645	3978	769	6,5
2012	1808	690	3152	657	6,7
2013	1145	424	2408	786	6,7
2014	1419	634	2526	881	5,9
2015	1647	680	2446	758	4,8
2016	1893	753	2685	641	3,8
2017	2043	479	2408	663	3,8
2018	2510	517	3238	897	3,8
2019	2188	554	3403	942	3,3
2020	2576	502	3138	809	3,3

Розглянувши дані з впровадження нових технологічних процесів на промислових підприємствах за 2007-2020 роки, можна відмітити, що відбувалися незначні коливання в їх кількості, але пік припадає на 2018 рік і становить 2510 технологічних процесів, а найменше їх впроваджувалось в 2009 році, що склало 1142 технологічних процеси [3, с. 88].

Динаміка частки реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової показує, що найбільші сплески були в 2001-2002 та 2006-2007 роках. Після 2007 року частка реалізованої інноваційної продукції в обсязі промислової почала зменшуватися і в 2013 році склала 3,3 %.

Підприємство «Winner Automotive» створено 28.04.2005 року за адресою 08112, Київська обл., Бучанський р-н, село Капітанівка, вул. Дачна, будинок 5-А. Статутний капітал підприємства «Winner Automotive» становить 19 549 000,00 грн. Основним видом діяльності підприємства «Winner Automotive» є торгівля автомобілями та легковими автотранспортними засобами, діяльність страхових агентів та брокерів на ринку автозапчастин в Україні [4].

Передовий менеджмент організації сприяє розвитку персоналу, кар'єрному зростанню компанії «Winner Automotive» та зростанню матеріального добробуту всіх працівників компанії. Кожен працівник відчуває не лише свою причетність до колективу величезної автозапчастинної імперії, а й до надійного соціального забезпечення. Зрозуміло, що працювати в компанії престижно і вигідно. Так само, як і бути її діловим партнером, адже тут шанують честь і добре ім'я. Кар'єрні можливості гарантуються постійним подальшим розвитком мережі [5].

Для більш детального аналізу товарообігу створено таблицю 2 в розрізі кварталів, з даних якої видно, що надходження доходів «Winner Automotive» протягом трьох років є нерівномірним. Найбільший попит на реалізовану продукцію та послуги кожного року припадає на другу та третю чверть року: квітень, травень, червень, липень, серпень, вересень. Найістотніші зміни відбулися в 2019 році порівняно з попередніми. У II кварталі 2020 року найбільший показник 205,52 млн. грн, що становить 33,01 % [5].

Таблиця 2 – Аналіз товарообігу «Winner Automotive» з загального обсягу у діючих цінах

Table 2 – Analysis of the turnover of "Winner Automotive" from the total volume at current prices

Квартал	2018		2018		2020		Темпи зміни, %	
	сума, млн. грн	питома вага, %	сума, млн. грн	питома вага, %	сума, млн. грн	питом а вага, %	2019/2018	2020/2019
I	98,25	22,11	80,3	20,86	130,22	20,92	81,73	162,16
II	115	25,87	120,73	31,37	205,52	33,01	104,98	170,23
III	128,06	28,81	100,45	26,1	180,35	28,97	78,43	179,54
IV	103,05	23,19	83,36	21,66	106,35	17,08	80,89	127,57
Разом	444,36	100	384,84	100	622,44	100	78,5	161,73

Джерело: складено автором на основі даних фінансової звітності підприємства «Winner Automotive» за 2018-2020 рр.

Динаміку товарообігу «Winner Automotive» ми можемо спостерігати щоквартально протягом 2017-2019 років на рисунку 1.

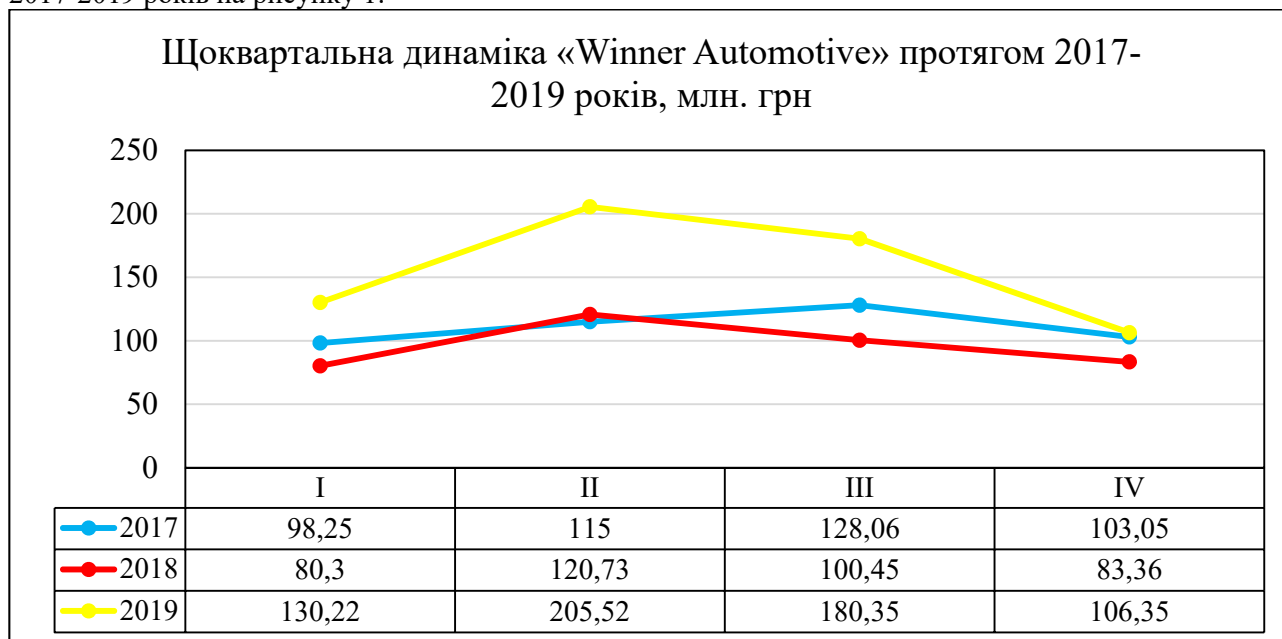


Рисунок 1 – Щоквартальна динаміка «Winner Automotive» протягом 2017-2019 років, млн. грн

Figure 1 – Quarterly dynamics of Winner Automotive during 2017-2019, UAH million

Для визначення ефективності управління фінансами «Winner Automotive» необхідно було провести аналіз його фінансового стану на основі даних звітності.

На основі проведеного нами дослідження та аналізу діяльності підприємства «Winner Automotive», нами було виявлено основні елементи використання та впровадження нових технологій у діяльності підприємства «Winner Automotive». Слід зазначити, що підприємство в своїй діяльності запроваджує за останні роки сучасні технології логістики, менеджменту та економічної безпеки, в загальному всі сучасні технології підприємство «Winner Automotive» використовує для ефективного управління всіма внутрішніми процесами в своїй діяльності для ефективного управління та функціонування підприємства «Winner Automotive» на ринку автозапчастин в Україні [4].

У логістиці з використанням сучасних технологій на підприємстві «Winner Automotive» склад виконує функцію акумулювання резервів матеріальних ресурсів, необхідних для демпфування коливань обсягів поставок та попиту, а також синхронізації швидкостей потоків товарів у системах просування від виробників до споживачів або потоків матеріалів технологічні виробничі системи [5].

Слід зазначити, що у підприємстві «Winner Automotive» склад присутній і характеризується такими факторами: за місцем розташування в процесі руху товару – склад у районі споживання; за особливостями технічного устрою – напівзакритий; за характером виконуваних функцій – довгострокового зберігання; за поверховістю – одноповерховий із загальною площею 300 кв/м; за асортиментом зберігання товарів – універсальний; за наявністю зовнішніх транспортних зв'язків – які не мають рейкової під'їзної колії; за технічним устроєм – загальнотоварні; за організаційними формами правління – індивідуального користування; за ступенем механізації технологічних процесів – із застосуванням засобів механізації.

Процес формування стратегії економічної безпеки на підприємстві «Winner Automotive» підтримується конкурентним технічним аналізом, який звертається до таких тем, як потреби бізнесу, ринкова динаміка, ключові гравці, а також внутрішні компетенції. Аналітична діяльність фахівців на підприємстві «Winner Automotive» надає базу, необхідну визначення пріоритетів у стратегічних діях, і навіть упевненості у своєчасності [4].

Висновки.

Отже, на основі проведеного нами дослідження в даній науковій статті, попередньо проаналізувавши весь вище викладений матеріал, ми можемо зробити наступні висновки.

На даному етапі інновації та передові технології відіграють провідну роль у забезпеченні ефективності виробництва та конкурентоспроможності підприємств у країні та за кордоном, сприяючи зниженню витрат ресурсів, підвищенню продуктивності праці, підвищенню якості та рентабельності продукції.

Як відомо, техніко-технологічна база українських промислових підприємств як морально, так і фізично застаріла, а тому рентабельність виробництва низька, тому для вирішення цієї проблеми необхідна техніко-технологічна трансформація суб'єктів господарювання та розробка інструментів управління. виробництво на основі ефективності оцінки, прогнозування та інвестиційного планування технологічних інновацій.

Дана система управління зовнішніми та внутрішніми процесами на підприємстві є досить ефективною, оскільки кожна ланка діяльності підприємства «Winner Automotive» має значною мірою розвинену інфраструктуру та організаційну структуру в системі управління зазначеними та описаними нами зовнішніми та внутрішніми процесами, що у свою чергу забезпечує безперебійну ефективну роботу підприємства в цілому.

Такий підхід до управління зовнішніми та внутрішніми процесами дає свої плоди, які позначаються на покращеннях фінансових показників «Winner Automotive» за останні кілька років.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Дудар Т.Г. Інноваційний менеджмент: навч. посібник / Т.Г. Дудар, В.В. Мельниченко. – К.: Центр учбової літератури, 2019. – 256 с.
2. Захарченко В.І. Інноваційний менеджмент: теорія і практика в умовах трансформації економіки: навч. посібник / В.І. Захарченко, Н.М. Корсікова, М.М. Меркулова. – К. : Центр учбової літератури, 2012. – 448 с.
3. Лайко П.А. Удосконалення інноваційної діяльності в ПК – вимоги часу / П.А. Лайко, М.Ф. Бабієнко, П.М. Музика, Є.А. Бузовський, О.І. Гойчук, М.М. Кулаєць // Економіка АПК. – 2017. – № 12. – С. 85-91.
4. ТОВ Winner Automotive. URL: https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/company_details/33496598/ (Дата звернення: 03.05.2022).

5. «Winner Automotive». URL: <https://winner.ua> (Дата звернення: 03.05.2022).

REFERENCES

1. Dudar T.G. (2019) *Innovation management: textbook. manual* [Innovation management: textbook. manual T.G. Dudar, V.V. Melnychenko. – Kyiv: Center for Educational Literature, 2019. – 256 p.]
2. Zakharchenko V.I. *Innovation management: theory and practice in the conditions of economic transformation: textbook manual* / V.I. Zakharchenko, N.M. Korsikova, M.M. Merkulova. – Kyiv: Center for Educational Literature, 2012. – 448 p.
3. Laiko P.A. Improving innovation in PC – the requirements of the time / P.A. Laiko, M.F. Babienko, P.M. Muzyka, E.A. Buzovsky Y.A., O.I. Goichuk, M.M. Kulaets // *Economics of agroindustrial complex*. – 2017. – № 12. – pp. 85–91.
4. Winner Automotive Ltd. URL: https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/company_details/33496598/ (Access date: 03.05.2022).
5. Winner Automotive. URL: <https://winner.ua> (Access date: 03.05.2022).

РЕФЕРАТ

Годованюк П.Д. Підвищення ефективності інновацій на промислових підприємствах / П.Д. Годованюк. М.М. Кошарний, О.В. Макартецький // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У даній науковій статті опрацьовано теоретичний матеріал на тему підвищення інноваційної активності промислових підприємств, виявлено основні елементи інноваційного розвитку підприємства в сучасних соціально-економічних умовах.

Об'єкт дослідження – станція технічного обслуговування автомобілів.

Мета роботи – дослідження застосування та впровадження системи ефективності роботи підприємства за рахунок впровадження нових технологій на прикладі підприємства «Winner Automotive».

Метод дослідження – аналіз та формалізація: кількісних показників цільової функції, методики формування групи подій, альтернативних рішень і розрахунку основних складових оптимізації втрат СТО як системи масового обслуговування.

Інноваційну динаміку слід аналізувати на основі статистики реальної економіки, яка є основою економічних явищ, процесів і тенденцій на національному рівні.

Для більш детального аналізу товарообігу створено таблицю 2 в розрізі кварталів, з даних якої видно, що надходження доходів «Winner Automotive» протягом трьох років є нерівномірним.

Опрацьовано статистичну звітність промислового підприємства «Winner Automotive» та виявлено основні підходи до впровадження нових технологій у діяльності підприємства «Winner Automotive» в сучасних умовах господарювання.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПРОМИСЛОВЕ ПІДПРИЄМСТВО, ІННОВАЦІЇ, СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ, «WINNER AUTOMOTIVE», РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВА.

ABSTRACT

Godovanyuk P.D., Kosharnyi M.M., Makartetsky O.V. Increasing the efficiency of innovations in industrial enterprises. *Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal*. – Kyiv: National Transport University, 2022. – Issue 4 (54).

In this scientific article the theoretical material on a theme of increase of innovative activity of the industrial enterprises is developed, the basic elements of innovative development of the enterprise in modern social and economic conditions are revealed.

The object of research is a car service station.

The purpose of the work is to study the application and implementation of the system of efficiency of the enterprise due to the introduction of new technologies on the example of the enterprise "Winner Automotive".

Research method – analysis and formalization: quantitative indicators of the objective function, methods of forming a group of events, alternative solutions and calculation of the main components of optimization of HUNDRED losses as a queuing system.

Innovation dynamics should be analyzed on the basis of statistics of the real economy, which is the basis of economic phenomena, processes and trends at the national level.

For a more detailed analysis of turnover, Table 2 is created in terms of quarters, which shows that the revenue of "Winner Automotive" for three years is uneven.

The statistical reporting of the industrial enterprise "Winner Automotive" is processed and the basic approaches to introduction of new technologies in activity of the enterprise "Winner Automotive" in modern conditions of managing are revealed.

KEY WORDS: INDUSTRIAL ENTERPRISE, INNOVATIONS, MODERN TECHNOLOGIES, WINNER AUTOMOTIVE, ENTERPRISE DEVELOPMENT.

АВТОРИ:

Годованюк Петро Дмитрович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу, e-mail: pgodovanuk04@gmail.com, тел.: +380505492210, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 410, orcid.org/0000-0001-6331-8698.

Кошарний Микола Миколайович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу, e-mail: kosarnijmikola@gmail.com, тел.: +380936600992, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 410, orcid.org/0000-0002-5969-4858.

Макартецький Олександр Васильович, Національний транспортний університет, студент магістратури, e-mail: alexandermakartetskiy@gmail.com, тел.: +380983035607, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 410, orcid.org/0000-0002-8827-1205.

AUTHORS:

Godovanyuk Petro D., Ph.D., Ph.D in Technical Science, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of the Department of Motor Vehicle Maintenance and Service, e-mail: pgodovanuk04@gmail.com, tel.: +380505492210, Ukraine, Kyiv, 01010, Kyiv, M. Omelianovych-Pavlenko str.,1, of. 410, orcid.org/0000-0001-6331-8698.

Kosharnyi Mykola M., Ph.D in Technical Science, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of the Department of Motor Vehicle Maintenance and Service, e-mail: kosarnijmikola@gmail.com, tel.: +380936600992, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovych-Pavlenko str.,1, of. 410, orcid.org/0000-0002-5969-4858.

Makartetsky Oleksandr V., National Transport University, Graduate Student, e-mail: alexandermakartetskiy@gmail.com, tel.: + 380983035607, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovych-Pavlenko str.,1, of. 410, orcid.org/0000-0002-8827-1205.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Жаров Костянтин Сергійович, кандидат технічних наук, ДП «ДержавтотрансНДПроект», начальник Центру оцінки відповідності КТЗ і наукових досліджень системи технічного регулювання, Київ, Україна.

Посвятенко Едуард Карпович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри виробництва, ремонту і матеріалознавства, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Zharov Kostiantyn S., Candidate of Technical Sciences, State Enterprise "State Road Transport Research Institute", Head of the Center for Conformity Assessment of Vehicles and Research of the Technical Regulation System, Ukraine, Kyiv.

Posviatenko Eduard K., Doctor of Technical Sciences, Professor, National Transport University, Professor of the Department of manufactures, repair and materials technology, Ukraine, Kyiv.

ЦИФРОВІЗАЦІЯ ПОДАТКОВОЇ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВА ЧЕРЕЗ ВИКОРИСТАННЯ ЕЛЕКТРОННИХ СЕРВІСІВ ПОДАТКОВИХ ОРГАНІВ

Гуцалюк О.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна,
sheptynova_lena@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7435-116X

DIGITALIZATION OF THE TAX WORK OF THE ENTERPRISE THROUGH THE USE OF ELECTRONIC SERVICES OF TAX AUTHORITIES

Hutsaliuk O.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine, sheptynova_lena@ukr.net,
orcid.org/0000-0001-7435-116X

Постановка проблеми. В сьогоднішніх умовах цифровізація – одна з визначальних тенденцій розвитку людської цивілізації, яка формує сучасне суспільство та механізми управління, розширює доступ до охорони здоров'я, освіти та банківської справи, підвищує якість та охоплення державних послуг, розширює спосіб співпраці людей. Пандемія Covid-19 довела необхідність цифрових технологій для добробуту населення, підприємств та економіки. Цифрові технології завоюють життя як людини так і підприємств. На сьогоднішній день жодна людина, жодне підприємство, жодна ланка державної влади не функціонує без цифрових технологій. Це також стосується податкової роботи підприємства, його взаємозв'язок з податковими органами.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженню проблематики діджиталізації справляння податків приділили увагу: Донченко Т.В., Олійник А. В. [1], Загарій В. К., Ковальчук Т.Г., Синільник В. В. [2], Карчева Г. Т., Огородня Д. В., Опенько В. А. [3], Краус Н. М., Голобородько О. П., Краус К. М. [4], Піжук О. І. [5]

Постановка завдання. Основним завданням даної статті є дослідження електронних сервісів з якими взаємодіють підприємства для виконання своєї податкової роботи, визначення їх переваг і недоліків.

Основний матеріал. Сьогодні цифрові технології впроваджуються як частина бізнес-процесів, а їх повсюдне впровадження проглядається в усіх сферах життя.

Вони стають дешевшими та, відповідно, доступнішими завдяки безкоштовному контенту та послугам (через низькі граничні витрати): користувачі сплачують лише частину вартості, яка створюється в цифровій економіці.

Цифрова трансформація інформаційних процесів у діяльності підприємств набрала особливих оборотів у період пандемії коронавірусної хвороби COVID-19 і не збавила свої обороти при початку воєнного вторгнення Росії до України. Важливим завданням для компаній постало питання взаємовідносин підприємств з податковими органами.

У сфері оподаткування послуги та сервіси, які були лише в проєктах, сьогодні вже є реальністю. Здійснюються заходи для задоволення потреб платників у зручності, простоті та комфортності всіх процедур з оподаткування.

На сьогоднішній день с сфері взаємовідносин між підприємством і податковими органами використовується наступні платформи: електронний кабінет платника податків, сервіс «Пульс», декларування он-лайн, анулювання реєстрації платників податків, система електронного адміністрування податку на додану вартість / система електронного адміністрування реалізації пального («СЕА ПДВ» та «СЕАРП»), загальнодоступний інформаційно-довідковий ресурс / Єдина база податкових знань (електронний сервіс «ЗІР»), електронний сервіс «InfoTAX», електронний сервіс Дія.

Вище перелічені сервіси для платників податків мають свої різні функції і своє призначення. Використання цих платформ полегшує підприємства податкову роботу. Кожна з платформ відрізняється своїми функціями і має як переваги так і недоліки їх використання. Більш докладніше про кожний із сервісів, його особливості, переваги та недоліки розглянемо в таблиці 1.

Таблиця 1 – Особливості діяльності електронних сервісів податкових органів в умовах цифровізації
Table 1 – Features of the activities of electronic services of tax authorities in the conditions of digitalization

Електронний сервіс	Характеристика електронного сервісу
1	2
Декларування он-лайн	Державна податкова служба України створила сервіс, який дозволяє фізичним особам та ФОП у загальній системі заповнювати електронні форми декларації про майновий стан і доходи в режимі реального часу та надсилати їх до податкових органів. [6] Зручний пошук декларацій у публічній частині Реєстру. Зручніша робота з кваліфікованим електронним підписом (КЕП) та вхід до Реєстру декларацій. Також, тепер персональні дані в чернетках документів не зникають. Тому суб'єкт декларування може заповнювати документи з різних пристроїв та з різними КЕП. При створенні нової декларації на основі попередньої забезпечено перенесення персональних даних суб'єктів декларування до нового документа незалежно від комп'ютера, на якому вони працюють із Реєстром
Електронний кабінет платника податків	Сервіс, за допомогою якого можна надсилати до органів ДПС електронні документи, податкову звітність, отримати довідки про відсутність заборгованості, необхідну інформацію із загальнодоступних реєстрів та надсилати запитати чи заяви для отримання необхідних даних. [7] Основні переваги: економія робочого часу; арифметичний контроль за показниками податкової звітності; гарантія автоматичної перевірки підготовлених документів на наявність арифметичних помилок та описок; підтвердження доставки звітності (податковий орган надсилає квитанцію про отримання податкової декларації каналами комунікаційного зв'язку); постійне оновлення програмного забезпечення відповідно до останніх змін у податковому законодавстві; конфіденційність інформації; автоматичне створення архіву електронних копій звітів, квитанцій та інших документів; оперативність обробки отриманої інформації у податковому органі. Основні неділики: технічні роботи/проблеми на сайті; необхідність платного придбання програмного забезпечення для відправлення електронної податкової звітності.
«СЕА ПДВ» та «СЕАРП»	Електронний сервіс Державної податкової служби України (скорочено СЕА ПДВ) має на меті контролювати надходження податку на додану вартість України та мінімізувати зловживання цим податком шляхом контролю за всіма онлайн-операціями. [8] По суті, подібною до СЕА системою є електронна система управління продажами палива. Система дає змогу надавати інформацію про обсяг бюджетних ресурсів податку на додану вартість у будь-який момент, а не лише при отриманні декларації платника податків після закінчення звітного періоду. Із запровадженням СЕА виникають проблеми з анулюванням реєстрації платників ПДВ.
Анулювання реєстрації платників податків	Електронний сервіс, що містить інформацію про анулювання реєстрації платників ПДВ, є хорошим помічником для платників податків у тому, щоб перевірити, чи не анулювали їх потенційні бізнес-партнери реєстрацію платників ПДВ. [8] У цьому випадку можна перевірити, хто добровільно зняв реєстрацію: на вимогу платника податків, ініціативу контролюючого органу чи рішення суду. Помічник для платників податків у тому, щоб перевірити, чи не анулювали їх потенційні бізнес-партнери реєстрацію платників ПДВ. Дізнайся більше про свого бізнес-партнера. Електронний сервіс дозволяє перевірити надійність ділових партнерів за кодом ЄДРПОУ або точну назву повноти сплати податку до держбюджету. Це дозволить оцінити можливі податкові ризики співпраці з ним, оскільки потенційний партнер може збанкрутувати, або приховати свою реальну юридичну адресу.

1	2
Електронний сервіс «ЗІР»	Електронний сервіс «ЗІР» дозволяє користувачам отримати доступ до інформаційної бібліотеки з нормативними документами. Через функцію «Запитання-відповіді в базі знань» платник може дізнатися про питання, пов'язані з податковим та митним законодавством (офіційна позиція ДПС України). [8] Доступ до бібліотеки з нормативними документами і офіційна позиція ДПС по відношенню до них. Недоліки сервісу: невказання фактичної дати з дати публікації тлумачення; відсутність належного пояснення для довідки; незручні умови пошуку, які створюють незручності під час пошуку відповідей на запитання
Електронний сервіс «InfoTAX»	Через месенджери Telegram та Viber платники податків мають можливість отримувати інформацію про: стан розрахунків з бюджетом, реєстраційні та облікові дані, про результати обробки документів, про строки подання звітності та сплати податків; попередньо заповнити звіт платника єдиного податку; перехід до оподаткування «в два кліки». [9] Максимальне дистанційне спілкування з платниками податків. Простота спілкування з податковими службами та швидкий і зручний доступ до податкової інформації.
Сервіс «Пульс»	Електронний сервіс Державної податкової служби, він дозволяє формувати та надсилати заяви в електронному вигляді. Сервіс «Пульс» був створений податківцями для боротьби з корупцією, протиправною діяльністю або, навпаки бездіяльністю
Електронний сервіс Дія	Сплата податків у декілька кліків – просто зі свого смартфона чи ноутбуку – це нова можливість для українських підприємців. У застосунку «Дія» в розділі «Мої податки»: реєстраційні та облікові дані, дані стану розрахунків з бюджетом, відомості про доходи, дані про банківські рахунки, податкова звітність, авторизація з КЕП Дія Переваги: Електронний документ має юридичну силу та прирівнюється до паперового з мокрими печатками та підписами. Первинні та зведені облікові бухгалтерські документи можна створювати в електронній формі та застосовувати в бухгалтерському обліку. Документ отримує юридичну силу з моменту підписання. Недоліки: Складно авторизуватися Це перша незручність, з якою стикаються ті, хто встановлює «Дію». Відображаються не всі документи. Офлайн неможливо підтвердити, що документ справжній. програма "Дія" недостатньо добре захищена, а крім цього, збирає, зберігає та обробляє персональні дані, які можна перехопити під час перевірки.

ДПС. Цілодобова фінансова служба обробляє інформацію, яка постійно надходить від суб'єктів господарювання України та фізичних осіб, на гарячу лінію пульсу. Окрім корупційних питань, громадяни також повідомляють про незаконні дії посадових осіб митниці щодо контролю та розмитнення товарів і транспортних засобів, які перетинають митний кордон країни

Державною податковою службою України запроваджені ще такі сервіси для населення і для підприємств, як Е-кабінет, Е-ПДВ, Програмні РРО, Е-Повернення, Е-Субсидія, Е-прозорро, ID14, Е-малятко, Спрощений Е-документообіг.

ДПС України активно розвиває сервісну складову, спрямовану на надання максимально доступної інформації в електронному вигляді. Скориставшись електронними сервісами, платник податків не тільки заощаджує час, а й створює для себе найбільш комфортні умови при взаємодії з податковими органами.

Висновки. З кожним роком розвиток і становлення цифрових технологій, електронних сервісів стає найбільш актуальним для підприємств різних форм галузей. Також вона не оминула податкову роботу на підприємстві. Розглянувши різноманітні електронні сервіси податкових органів для поліпшення роботи підприємства, проаналізувавши переваги і недоліки їх роботи можна виділити для всіх такі переваги: можливість використовувати на персональних комп'ютерах ; відсутність

необхідності встановлювати програмне забезпечення для роботи; безкоштовне користування 24/7; немає необхідності відвідувати ЦОП. Дані переваги стали актуальними на сьогоднішній день так як в країні війна, а до початку війни була пандемія.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Донченко Т. В., Олійник А. В. Етапи становлення податкової системи України в контексті розвитку цифрової економіки. Збірник наукових праць Університету державної фіскальної служби України. 2019. № 1. С. 45–61.
2. Загарій В. К., Ковальчук Т. Г., Синільник В. В. Пріоритетність розвитку цифрової економіки для України. Приазовський економічний вісник. 2019. № 2. С. 64–68.
3. Карчева Г. Т., Огородня Д. В., Опенько В. А. Цифрова економіка та її вплив на розвиток національної та міжнародної економіки. Фінансовий простір. 2017. № 3. С. 13–21. URL: <https://fp.cibs.ubs.edu.ua/files/1703/17kgttme>
4. Краус Н. М., Голобородько О. П., Краус К. М. Цифрова економіка: тренди та перспективи авангардного характеру розвитку. Ефективна економіка. 2018. № 1. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/1_2018/8.pdf.
5. Піжук О. І. Цифрова трансформація економіки України: обмеження та можливості : монографія. Ірпінь : Ун-т ДПС України, 2020. 504 с.
6. НАЗК: основні переваги оновленого Реєстру декларацій для суб'єктів декларування та громадян. URL: <https://nazk.gov.ua/uk/novyny/nazk-osnovni-perevagy-onovlenogo-reyestru-deklaratsij-dlya-sub-yektiv-deklaruvannya-ta-gromadyan/>
7. Електронний сервіс «Електронний кабінет платника податків». URL: <http://sfs.gov.ua/arhiv/modernizatsiya-dps-ukraini/arkchiv/proekt--modernizatsiyaderj/elektronna-kartka/>
8. Електронні сервіси від податкової: ДПС продовжує впровадження сучасних ІТ-рішень у сфері оподаткування. URL: <https://dn.tax.gov.ua/media-ark/local-news/490958.html>
9. Розпочав роботу електронний сервіс «InfoTAX». URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/rozpochav-robotu-elektronnij-servis-infotax>

REFERENCES

1. Donchenko T. V., Oliynik A. V. Stages of the formation of the tax system in Ukraine in the context of the development of the digital economy. Collection of scientific works for the University of the State Fiscal Service of Ukraine. 2019. No. 1. P. 45–61. [in Ukrainian]
2. Zagariy V. K., Kovalchuk T. G., Sinilnik V. V. Priority to the development of the digital economy for Ukraine. Pryazovsky economic bulletin. 2019. No. 2. P. 64–68. [in Ukrainian]
3. Karcheva G. T., Ogorodnya D. V., Openko V. A. The digital economy and the impact on the development of the national and international economy. Financial space. 2017. No. 3. P. 13–21. URL: <https://fp.cibs.ubs.edu.ua/files/1703/17kgttme> [in Ukrainian]
4. Kraus N. M., Goloborodko O. P., Kraus K. M. Digital economy: trends and perspectives of avant-garde development. Efficient economy. 2018. No. 1. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/1_2018/8.pdf. [in Ukrainian]
5. Pizhuk O. I. Digital transformation of the economy of Ukraine: fencing and opportunities: monograph. Irpin: University of DPS of Ukraine, 2020. 504 p. [in Ukrainian]
6. NAZK: the main advantages of the updated Register of declarations for the subjects of declaration and the population. URL: <https://nazk.gov.ua/uk/novyny/nazk-osnovni-perevagy-onovlenogo-reyestru-deklaratsij-dlya-sub-yektiv-deklaruvannya-ta-gromadyan/> [in Ukrainian]
7. Electronic service "Electronic account of tax payer". URL: <http://sfs.gov.ua/arhiv/modernizatsiya-dps-ukraini/arkchiv/proekt--modernizatsiyaderj/elektronna-kartka/> [in Ukrainian]
8. Electronic services in the field of taxation: traffic police continue to provide current IT solutions in the field of taxation. URL: <https://dn.tax.gov.ua/media-ark/local-news/490958.html>
9. Launching the InfoTAX electronic service. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/rozpochav-robotu-elektronnij-servis-infotax> [in Ukrainian]

РЕФЕРАТ

Гуцалюк О.І. Цифровізація податкової роботи підприємства через використання електронних сервісів податкових органів / О.І. Гуцалюк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті досліджено електронні сервіси, які використовують при податковій роботі на підприємстві.

Об'єкт дослідження – електронні сервіси податкових органів.

Мета роботи є вивчення електронних сервісів для податкової роботи підприємства.

Метод дослідження – метод індукції і дедукції.

В сучасних умовах процес цифровізації є одним із вирішальних факторів економічного зростання всього суспільства. Якщо є один універсальний урок пандемії коронавірусу, і другий початок війни то це важливість цифрової спритності.

Цифрові технології створили для підприємств ряд конкурентних переваг: високий рівень конкурентоспроможності; зберегти фінансові та природні ресурси; використовуйте масиви для оптимізації роботи; лояльність клієнтів; формування корпоративного іміджу.

На сьогоднішній день створено багато різних електронних сервісів податковими органами для поліпшення податкової роботи на підприємстві. Їх об'єднують такі переваги, як можливість використовувати на персональних комп'ютерах; відсутність необхідності встановлювати програмне забезпечення для роботи; безкоштовне користування 24/7; немає необхідності відвідувати ЦОП.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЦИФРОВІЗАЦІЯ, ПОДАТКОВА РОБОТА, ЕЛЕКТРОННІ СЕРВІСИ, ПОДАТКИ.

ABSTRACT

Hutsaliuk O.I. Digitization of the taxable work of the enterprise through the selection of electronic services of the taxpayers. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

In the article, electronic services were reported, as they were victorious in the case of taxable work in the workplace.

The object of follow-up is electronic services of tax authorities.

Meta work є development of electronic services for taxable work business.

The follow-up method is the method of induction and deduction.

In today's minds, the process of digitalization is one of the most important factors in the economic growth of the entire industry. Just one universal lesson of the coronavirus pandemic, and another cob of war is the importance of digital privacy.

Digital technologies have created a number of competitive advantages for businesses: high level of competitiveness; save financial and natural resources; vikoristovy array for optimization of work; customer loyalty; shaping the corporate image.

On this day, a lot of different electronic services have been created by tax authorities for the expansion of tax work at the enterprise. Їх combine such achievements as the ability to score on personal computers; the need to install software security for robots; 24/7 free shipping; there is no need to inspect the CSP.

KEY WORDS: DIGITALIZATION, GIVEN ROBOT, ELECTRONIC SERVICES, GIVENTS.

АВТОРИ:

Гуцалюк Олена Ігорівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: sheptynova_lena@ukr.net, тел.. +380976585175, Україна, 03118, м. Київ, вул.. Згурівська, 18. orcid.org/0000-0001-7435-116X

AUTHOR:

Hutsaliuk Elena I., National Transport University, the assistant of finance, accounting and audit, e-mail: sheptynova_lena@ukr.net, tel. +380976585175, Ukraine, 03118, Kyiv, Zgurovsky str. 18. orcid.org/0000-0001-7435-116X

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Гошовський В.І., директор ТОВ «АКТИВ КОРП»

REVIEWER:

A.V. Bazylyuk, Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Head of the Department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine

Goshovsky V. I., director of "AKTYV CORP" LLC

МЕТОДИ СИТУАЦІЙНОГО КОРИГУВАННЯ СТРАТЕГІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АТП В УМОВАХ КРИЗИ

Демішкан Ф.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, jmea@gmail.com, orcid.org/ 0000-0001-5726-1605

METHODS OF SITUATION ADJUSTMENT OF STRATEGIC ACTIVITIES OF ATP IN CRISIS CONDITIONS

Demishkan F. V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, jmea@gmail.com, orcid.org/ 0000-0001-5726-1605

Постановка проблеми. В сучасних умовах політичної та економічної кризи, питання коригування стратегії ведення бізнесу набуває інших форм. Наразі мінливе середовище передбачає постійне фокусування на методах ситуаційного корегування діяльності підприємств. Стан воєнного положення України призвів до суцільної кризи всіх галузей. Особливо це вплинуло на автотранспортний сектор. Так, за останніми дослідженнями «Центру економічної стратегії» [3] станом на 8 квітня 2022 року загальні збитки від вторгнення РФ оцінювалися в 80 млрд дол. Здебільшого ця сума припадає на транспортну інфраструктуру (\$39 млрд.) та житло (\$29 млрд.).

Розуміння того, що ефективна відсіч російським загарбникам під час широкомасштабного вторгнення РФ на територію нашої країни значною мірою залежить від здатності вітчизняного транспорту оперативно здійснювати всі види перевезень у необхідних обсягах задля задоволення потреб Збройних сил України та інших утворених відповідно до законів України військових формувань, національної економіки та цивільного населення[1].

Тож потрібно розробити нові організаційно-економічні механізми стратегічного управління компанією, які компенсуватимуть втрати на зовнішніх ринках. Основну увагу слід зосередити на функціонуванні національної економіки як головній альтернативі глобалізованим ринкам[2]. Враховуючи той факт, що держава перебуває, ще в воєнному стані, необхідно керівництву автотранспортних підприємств враховувати ситуаційний підхід до коригування стратегії ведення бізнесу в сучасних умовах кризи.

Аналіз і огляд останніх досліджень. Питанням вивчення стратегій розвитку підприємств, а також її оцінки присвячені роботи багатьох авторів: Антонюк К. [1], Артеменко Л. [2], Барабас Д. [3], Безуглий А. [9], Векслер Д. [4], Гречан А. [9], Гура Є. [2], Загірняк М. [6], Ільченко В. [7], Компанець К. [7,9], Ложачевська О. [7], Маслян О. [6], Оборська С. [13], Омелянович О. [8] Парфентьева О. [9], Перерва П. [6], Салімон О [9], Шершньова З. [13] і т.д.

Так визначальними доробками у визначенні методів ситуаційного управління присвячені робота Омеляновича О.Р. – «Ситуаційне коригування стратегії діяльності автотранспортного підприємства» [8]. Автором визначаються загальноприйняті наукові методи дослідження зовнішнього та внутрішнього середовища.

Стратегіям діяльності підприємств в умовах кризи приділяють увагу в своїх наукових дослідженнях: Антонюк К. І., Артеменко Л.П., Гура Є.П., Барабас Д.О., Векслер Д. М. та інші. Всі роботи направлені на конкурентне середовище, тому авторами розглядаються саме конкурентні стратегії ведення бізнесу. Парфентьева О., Гречан А., Безуглий А, Салімон О. – «Організаційно-економічний механізм стратегічного управління розвитком підприємств у системі національної економіки» [9]. Комплексне дослідження науковців дає можливість оцінити реальний стан стратегічного управління. Автори Ложачевська О.М., Ільченко В.Ю, Компанець К.А. визначили саме ризики автотранспортних підприємств в сучасних кризових умовах.

Але, незважаючи на значну кількість робіт, присвячених даній проблемі, існують деякі відмінності в розумінні сучасних мінливих умов ведення бізнесу, що призводить до багатоваріантності визначень, відносності, а також відмінності підходів до оцінки та аналізу ситуації на автотранспортному ринку.

Насамперед необхідно зазначити, що наразі в умовах кризи стає неможливим використання класичних стратегій ведення бізнесу, тому стає за необхідність використання методів ситуаційного коригування стратегічної діяльності АТП в умовах кризи.

Мета дослідження. Метою даної наукової статті є встановлення методів ситуаційного коригування стратегічної діяльності АТП в умовах кризи.

Основна частина. Сучасний погляд на ситуаційне коригування стратегії діяльності автотранспортного підприємства також базується на тому, що не існує єдиного вірного універсального виду управління для будь-якої ситуації. Як зазначають Р. Гріфін і В. Яцура, ситуаційний підхід передбачає, що універсальні теорії не можна застосувати до організації, оскільки кожна організація унікальна, а прийнята управлінська поведінка у конкретній ситуації залежить від особливих обставин[4]. В науковій літературі загально прийнятними методами ситуаційного аналізу визначаються як: SWOT, SNW, PEST. В цих кризових умовах залишається обов'язковим застосувати саме ці наукові підходи, але під час воєнного стану є великі ризики невірної оцінки ситуації. В умовах першої кризи. Що була причиною пандемією COVID-19 були проведені дослідження ризикового бар'єру автотранспортного ринку України, що встановили три рівня, які повністю описують сучасний стан, а саме:

- перший рівень: загальні ризики міжнародного бізнес-середовища, які включають в себе політичні, макроекономічні та соціальні компоненти;
- другий рівень: галузеві ризики, до яких можна віднести фінансові ризики, ризики ринку товарів та ризики конкурентоспроможності;
- третій рівень: ризики на рівні міжнародних компаній, підприємств, до яких входять операційні ризики, ризики відповідальності та кредитні ризики [5].

Якщо говорити про сучасну ситуацію, то стає за необхідність розробки методів ситуаційного аналізу стратегії підприємств, що дадуть можливість швидко реагувати на зміни в зовнішньому середовищі і за допомогою яких можливі миттєві корегування стратегії діяльності АТП. Вибірку методів представимо в рис 1.

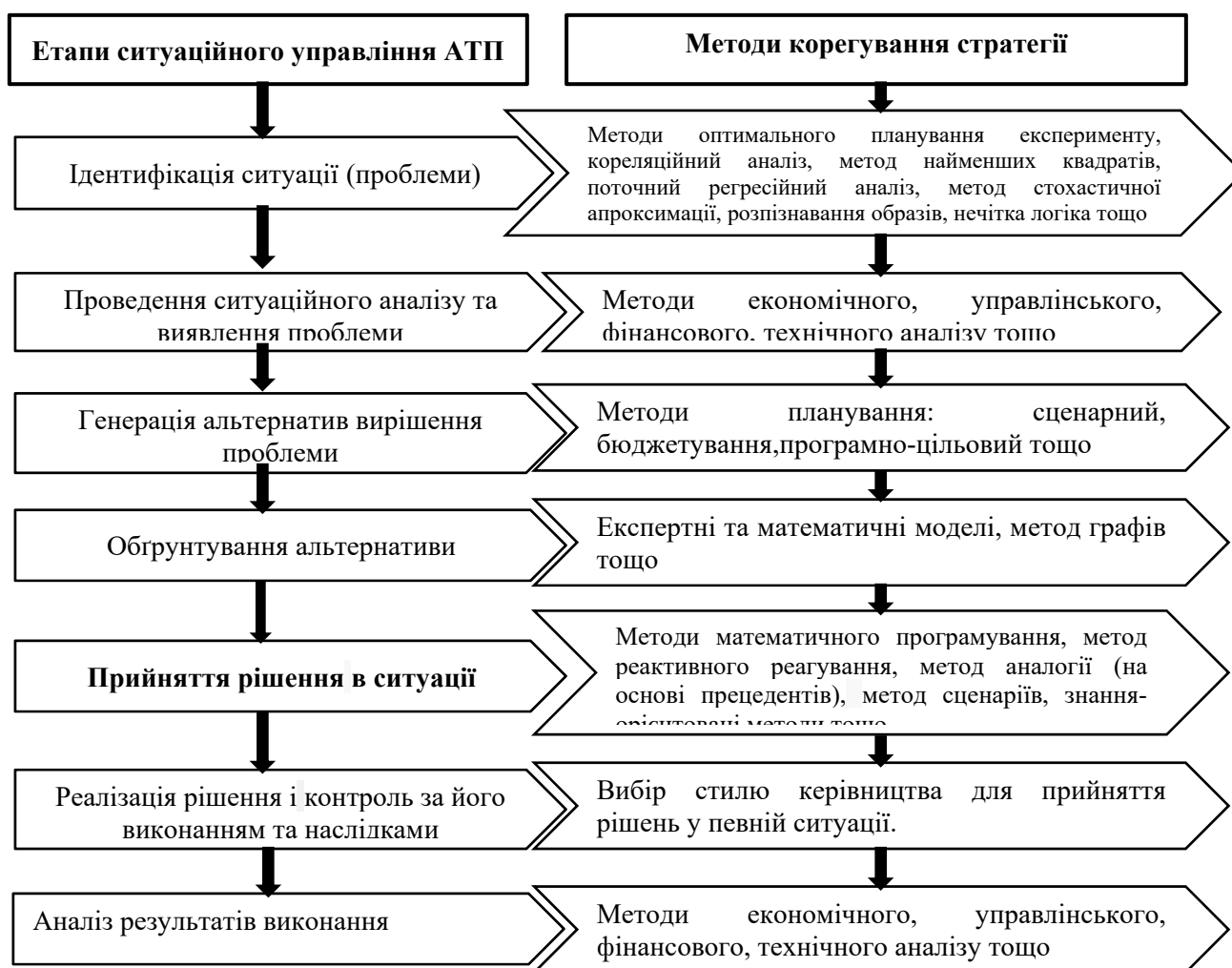


Рисунок 1 – Методи ситуаційного управління АТП в умовах кризи
Figure 1 – Methods of situational management of ATP in crisis conditions

Джерело: сформовано автором

Вибір підходу до вирішення проблемної ситуації визначається видом прогнозованої ситуації або тієї, що склалася, і залежить від співвідношення між величиною можливого збитку та величиною резерву ресурсів. Тому ще одним невирішеним питанням залишаються стратегії, які необхідно застосовувати українським автотранспортним підприємствам під час війни. Більш гнучкими і доречними є класичні стратегії згідно з підходом М.Портера (табл. 1.)

Таблиця 1 – Характерні ознаки конкурентних стратегій (згідно з підходом М. Портера)
Table 1 – Characteristics of competitive strategies (according to M. Porter's approach)

Стратегія	Основні ознаки	Ризики
Лідерування на основі зниження витрат (цін)	Виробничі характеристики : «ніхто не зробить це дешевше». Маркетингові особливості: «роз рахунки ціни / низькі витрати» Стандартизована продукція: тільки кілька різновидів, обмеженість вибору Ніяких значних змін у веденні справ: «репутація скромної та на дійної компанії». Урахування особливостей «кривої досвіду»: зниження цін додатковий дохід за рахунок зростання обсягів продажу та частки ринку зниження умовно постійних витрат на одиницю продукції внаслідок ефекту масштабу. Висока продуктивність у розрахунку на 1 робітника. Зниження витрат на інновації.	При технологічному прориві (винаході, створення нової технології) – ризик втратити перевагу Сходження нанівець зроблених раніше інвестицій. Необхідність додаткових витрат («витрати конверсій») на реконструкцію (ліквідацію) масового виробництва. Дослідження конкурентами тих самих показників внаслідок імітації та цілеспрямованих заходів щодо зниження витрат. Запізнення з реакцією на зміни на ринку внаслідок надзосередження на проблемах витрат.
Диференціація	Виробничі характеристики: «ніхто не зробить це краще». Маркетингові особливості: «наші продукти (послуги) – найкращі серед інших». Основа – різноманітність, вибір за моделями, партіями, деталями, обслуговуванням тощо. Створення більше однієї відмінної характеристики товару (послуги). Різнорманітні інновації. Індивідуальні ціни, які перевищують витрати на отримання різноманітних ознак. Інтенсивна рекламна та збутова діяльність.	Привабливість диференціації (тобто особливості асортименту, додаткових послуг) може стати меншою, ніж економічні мотиватори, оскільки диференціація, як правило, дорого коштує (порівняно з серійним і масовим виробництвом аналогічної продукції). Потреби у диференціації зменшуватимуться внаслідок підвищення інформованості споживачів про ситуацію на ринку взагалі та по окремих групах товарів. Імітація може приховати різницю між товарами (особливо на етапі зрілості галузі).
Фокусування	Виробничі характеристики: «ви готовлене саме для тебе». Маркетингові особливості: «ми задовольняємо твою потребу краще за всіх». Спеціалізація на певну нішу: сегмент покупців, географічний регіон, кінцеве споживання . Конкурентні переваги захищаються: а) лідеруванням на основі зниження витрат у певному сегменті ринку або б) поглибленою диференціацією (виготовлення продукту або надання послуги для задоволення особливих потреб споживачів цільового сегмента).	Зниження ефекту диференціації фокусуванням за рахунок підвищення витрат на обслуговування вузької стратегічної цільової групи («рух ліворуч від точки беззбитковості») Скорочення відмінностей у характеристиках потреб вузької стратегічної групи та ринку взагалі (потенційна витрата споживачів). За рахунок подальшої сегментації ринку всередині стратегічної цільової групи, що здійснює конкурент (втрата споживачів).

Джерело: сформовано автором[6,13].

1. Стратегія «лідерування на основі зниження витрат цін»

Низька собівартість надання транспортних послуг є основою для відповідного (нижчого за середній рівень) рівня цін. Ідеться про відносно низьку собівартість порівняно з конкурентами і означає орієнтацію на завоювання більшої частки ринку, тобто наступальну стратегію.

Ця стратегія базується на оптимізації всіх частин виробничо-управлінської системи: виробничих потужностей, які використовують технологічні переваги великомасштабного виробництва, рівня витрат на сировину, матеріали, енергоносії; продуктивності праці, структури систем розподілу тощо, тобто орієнтуванні на високий рівень показників ефективності виробництва. З іншого боку, це стратегія повинна знижувати інші показники конкурентоспроможності: якості

виготовлення окремих деталей, швидкій доставці продукції покупцям і відповідному рівню сервісу, надійності та технічній взаємодоповненості до раніше виготовлених частин тощо.

Перевагами стратегії, що розглядається, є:

- для конкурентів – у підприємства з найменшими витратами краща конкурентна позиція на ринках, де домінує цінова конкуренція. Перебуваючи в захищеній від цінових баталій позиції лідера, підприємство має змогу розширювати свою частку ринку за рахунок низьких цін і отримувати вищий чи рівний маржинальному по галузі прибуток;

- для споживачів – відносно низькі ціни лідера спонукають до купівлі його транспортної послуги, відшкодовуючи витрати та забезпечуючи маржинальний прибуток для подальшого розвитку підприємства. У цьому наочно проявляється реакція спільного інтересу покупця та підприємства, що надає транспортні послуги.

- для постачальників – більша частка ринку дає змогу «перебирати на себе» великі обсяги поставок сировини, матеріалів тощо для певної галузі. Це допомагає справлятися (на основі переговорів і вертикальної інтеграції різних типів) зі зростанням цін на купівлю ресурсів. В іншому випадку вплив високих цін на матеріали може звести нанівець зусилля, спрямовані на зниження витрат, або залишити підприємство в ізоляції від постачальників, через рівень цін, які воно готове сплачувати за сировину та матеріали;

- для підприємств, які потенційно можуть увійти в галузь – лідерська позиція означає лише місце підприємства в галузі й безпосередньо не впливає на рішення про входження всіх інших підприємств у галузь. Однак ця позиція є орієнтиром для АТП, що говорить про той рівень витрат, якого треба досягти, щоб успішно конкурувати на даному ринку. Для лідера можливість подальшого зниження витрат і цін є своєрідним запасом міцності в боротьбі з новими конкурентами;

- для субститутів – лідери щодо зниження витрат (цін) мають переваги порівняно з конкурентами при проникненні на ринок галузі привабливих за ціною субститутів, оскільки їхні послуги є найбільш конкурентоспроможними за ціною.

Лідери на основі зниження витрат (цін) виготовляють товари еластичні за ціною, забезпечують різний вплив на всі п'ять конкурентних сил за Портером (відповідно до його «моделі галузевої конкуренції») і спроможні формувати на ринку та в галузі нижню межу цін і витрат [7].

Лідерство на основі зниження витрат (цін) найбільш доцільне, коли [8]:

- попит є еластичним за ціною;
- є невелика кількість способів досягнення продуктивної диференціації відповідно до вимог споживачів;

- більшість покупців схильні використовувати транспортну послугу;
- покупці несуть незначні додаткові витрати в разі зміни перевізника; найбільш уперті покупці роблять покупку за найкращою ціною.

Лідирування за допомогою низьких цін / витрат пов'язане водночас з певними ризиками [9]:

- ризик «технологічного прориву» зводить нанівець попередні інвестиції в удосконалення звичних виробничих процесів і виграш в ефективності;

- ризик зменшення еластичності товару та послуги за ціною на основі зростання вимог до якості товарів та інших нецінових факторів;

- поява на ринку транспортних послуг, послуг з іншими, більш привабливими якостями для задоволення тих самих потреб.

- насичення ринку в разі зміни потреб.

Всі ці ризики відігравали велике значення в період до воєнного стану України. Так як стратегічне направлення транспортної галузі передбачало задоволення потреб споживачів через ведення законів та стандартів якості надання транспортних послуг. Наразі ці аспекти відійшли на задній план і стратегічне напрямком полягає у здатності вітчизняного транспорту оперативно здійснювати всі види перевезень у необхідних обсягах задля задоволення потреб Збройних сил України та інших утворених відповідно до законів України військових формувань, національної економіки та цивільного населення.

2. Стратегія диференціації

За своїм змістом диференціація може бути різною за розмахом, глибиною та формами. Наприклад, диференціація може проявлятися:

- у специфічних характеристиках товару та послуг;
- різноманітні послуги, що надаються після продажу;
- забезпечення запасними частинами (додаткові комплекти при продажу, доставка необхідних запчастин в обумовлений термін і т.ін.);

- інженерний дизайн і виготовлення за замовленням (автомобілі, меблі тощо);
- широкий спектр моделей, розмірів, цін тощо;
- надійність і безпечність (залежно від вимог груп споживачів і товарів);
- технологічне лідирування в методах виготовлення, якості і екологічності виробництва та споживання (в тому числі, відповідність стандартам ISO);
- завершена товарна лінія та всі види послуг (від попереднього замовлення, оплати, виробництва, обслуговування і т.ін.);
- унікальність виробів за стилем, модою (марка, ім'я виробника, продавця тощо).

Перевагами диференціації є:

- для конкурентів – підприємство має переваги, оскільки захищене (ізольоване) від стратегій суперників наявністю торгових знаків, марок або відомого імені виробника;
- для споживачів – зорієнтована на задоволення певних потреб продукція високої якості підвищує лояльність покупців до конкурентного виробника, створюючи труднощі для альтернативних продавців у боротьбі за їхню прихильність. Якість надання транспортної послуги дає змогу встановлювати вищі ціни, оскільки споживачі готові їх сприйняти;
- для постачальників – високі ціни кінцевої продукції дають змогу отримувати вигідний маржинальний прибуток і встановлювати зв'язки із сильними постачальниками, обираючи їх за критеріями поставок високої якості. Це посилює економічну позицію виробника, особливо в умовах обмеженого обсягу будь яких видів сировини, матеріалів і комплектуючих;
- для підприємств, які потенційно можуть увійти у галузь, – лідерство у диференціації.

Лідерство у диференціації продукції найбільш прийнятне, якщо [10]:

- існує багато способів диференціації продукту (послуги);
- різноманітність продукції (послуг) сприймається споживачами як цінність;
- є можливість використання товару (послуги) різними способами і це відбиває потребу покупців;
- стратегія диференціації використовується небагатьма підприємствами галузі;
- підприємство може запропонувати дещо таке, з чим не працюють конкуренти і що базується на: унікальних властивостях продукту;
- технічних перевагах виготовлення; більшому обсязі «послуг підтримки»;
- привабливості продукту чи послуги за принципом «більша вигода за ті самі гроші тощо».
- є можливість конкурувати по одному ключовому товару, здійснюючи основну диференціацію навколо нього.

Такий ключовий товар може відігравати роль базису, на якому:

- а) реалізується маркетингова політика просування продукту (в тому числі пробні застосування);
- б) здійснюється прив'язка споживача до певного підприємства, що надає транспортні послуги, це дає змогу створити умови для урізноманітнення задоволення потреб поряд зі збільшенням переваг, пов'язаного з високою вартістю переходу до споживання іншого продукту іншого постачальника транспортних послуг.

Крім того, використання стратегії диференціації пов'язане з певними ризиками:

- 1) високі ціни, які відбивають додаткові витрати на диференціацію послуги, можуть згодом перестати ототожнюватися споживачем з додатковими перевагами у споживанні. Покупець може відмовитися від товару з високою ціною на користь нижчих цін менш відомих торгових марок (реалізуючи потребу в ощадливості);
- 2) споживач може дійти висновку, що стандартизовані товари зручніші у споживанні, ніж диференційовані, а надто тоді, коли стандартні характеристики пов'язані з більш легким комплектуванням з іншими товарами інших галузей, що споживаються одночасно;
- 3) конкуренти здатні імітувати продукти та послуги лідера у диференціації галузі до такого ступеня, при якому споживач не помічає переходу від одного виробника до іншого, до того ж імітація можлива з меншими витратами, ніж виробництво основного продукту, що є об'єктом імітації;
- 4) поява продуктів, що кардинально (виходячи за можливі межі диференціації) відрізняються від базового продукту для задоволення тих самих потреб, створює бар'єри для нових невідомих покупцям фірм, оскільки, як зазначалося, покупці виявляють прихильність до відомих марок, а наявність надто обмеженої системи розподілу робить вхід у галузь майже неможливим. Ці особливості ставлять підприємство у вигідну позицію, що оберігає його від загроз з боку замінників у такій мірі, в якій проявляється лояльність споживачів до продукції відомої якості відомих виробників.

В сучасних умовах кризи наявним прикладом залишаються послуги служб таксі. До воєнного стану споживачі, що постійно користувались однією і той самою компанією перевізника, так і залишились прихильниками її. Не зважаючи на підняття цін і зниження якості обслуговування. Єдиним чинником якій спрацює в даному разі є психологічне освідомлення постійних клієнтів про надійність і небезпечність надання транспортної послуги саме цим підприємством.

Стратегія диференціації за умови правильного її застосування створює сприйнятливі умови для взаємодії з усіма п'ятьма елементами середовища організації.

3. Стратегія фокусування

Зміст такої стратегії полягає в отриманні (формуванні) конкурентних переваг і задоволенні ринкової позиції на досить вузькому сегменті ринку (з урахуванням продуктової або географічної ознаки). Вибір такої стратегії залежить від можливості підприємства обслужити вузький сегмент ринку з його специфічними вимогами більш ефективно, ніж конкуренти, які зорієнтовані на ширший спектр потреб [11].

Стратегія фокусування – це більш глибока диференціація продукції, що випускається фірмою, або досягнення нижчих цін (витрат) на сегменті, що обслуговується. Іноді обидві сторони цієї стратегії реалізуються одночасно. Відносно окремого сегмента ринку тут діють ті самі закономірності, що й при реалізації основних стратегій: «лідерування у зниженні витрат (цін)» і «лідерування у диференціації продукції» щодо ринку взагалі [12].

Така стратегія доцільна за таких умов:

- наявності чіткого розмежування різних груп покупців, котрі: мають специфічні потреби й використовують продукт порізно;
- відсутності конкурентів, що претендують на обслуговування вузького конкретного сегмента;
- неможливості використання наявних ресурсів підприємства на більш широкому сегменті;
- наявності значних відмінностей у розмірах, темпах зростання, прибутковості інтенсивності впливу п'яти конкурентних сил (за М. Портером), що робить одні сегменти більш привабливими, ніж ін.

Стратегія фокусування пов'язана з наявністю певних ризиків у її застосуванні:

- 1) можливість у багатьох підприємств галузі, що обслуговують ринок загалом, знайти ефективні засоби конкуренції в тому самому сегменті, на який націлене підприємство;
- 2) більша залежність підприємства від прихильностей та зміни потреб споживачів (див. коментарі до моделі конкурентної боротьби К. Омаї);
- 3) «пересегментація» ринку, коли підприємство може втратити свій сегмент за рахунок появи нових конкурентів, товарів, зміни в потребах тощо.
- 4) запровадження винаходу (інновації), що дає змогу задовольнити потреби сегмента іншим способом.

На підставі проведеного дослідження можна стверджувати, що залежно від ситуації на ринку обирають ту чи іншу лінію поведінки – лідерування на основі зниження витрат (цін), диференціація чи фокусування, що знаходить вираження в орієнтації стратегічного набору, певного позиціонування – лідер, потенційний лідер-переслідувач, ведений чи новачок.

Висновки. Тобто проведене дослідження дає підстави стверджувати, що в сучасних умовах кризи, керівникам АТП необхідно застосовувати більш прості методи аналізу сучасного стану зовнішнього та внутрішнього середовища. Стає також зрозумілим, що під час воєнного стану коли функції транспортної галузі направлені на забезпечення озброєних сил України та задоволення необхідних потреб цивільного населення, питання конкурентних позицій не є актуальним для АТП. Наразі треба застосовувати управлінські стратегії які більш мобільні і гнучкі, швидко піддаються коригуванню.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Антонюк К. І. Дослідження підходів до розробки маркетингової стратегії компанії. *Сучасні проблеми розвитку підприємництва в Україні. VI Міжн. наук.-практ. конф., 22–23 лист. 2017 р. : мат. – К. : ІВЦ Вид-во «Політехніка». 2017 р. С. 110–112*
2. Артеменко Л. П., Гура Є. П.. Види конкурентних стратегій та приклади їх реалізації. *Сучасні підходи до управління підприємством. 2018р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://conf.management.fmm.kpi.ua/proc/index> (дата звернення: 11.07.2022)*
3. Барабась Д.О. Конкурентні стратегії підприємства. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://www.researchgate.net/publication/282659845_Konkurentni_strategii_pidpriemstva (дата звернення: 12.07.2022)

4. Векслер Д.М. Види конкурентних стратегій і шляхи підвищення конкурентоспроможності підприємства. *Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія „Економічні науки”*. 2019 р. – № 4. Т. 1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <http://dspace.knau.kharkov.ua/jspui/bitstream/123456789/2015/2/18.pdf> (дата звернення: 11.08.2022)
5. Економіка України під час війни: оперативна оцінка, квітень 2022р. Центру економічної стратегії. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: ces.org.ua (дата звернення: 11.07.2022)
6. Загірняк М.В., Перерва П.Г., Маслян О.І. Економіка підприємства: магістерський курс. Підручник. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://pidru4niki.com/74270/ekonomika/ekonomika_pidpriyemstva (дата звернення: 11.07.2022)
7. Ложачевська О.М., Ільченко В.Ю., Компанець К.А., Ризиковий бар'єр в галузі міжнародного бізнесу. Економіка та суспільство. 2021р. – Вип.31. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/734/706> (дата звернення: 17.07.2022)
8. Омелянович О.Р., Демішкан Ф.В. Ситуаційне коригування стратегії діяльності автотранспортного підприємства. *Причорноморська студія. 2021р. – Випуск 62. С. 15*. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [pdf \(bses.in.ua\)](http://bses.in.ua/pdf) (дата звернення: 17.07.2022)
9. Парфентьєва, О., Гречан, А., Безуглий А., Компанець, К., Салімон, О. Організаційно-економічний механізм стратегічного управління розвитком підприємств у системі національної економіки. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, 2022р. – №6(41). С. 307–317. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://doi.org/10.18371/fcaptr.v6i41.25146> (дата звернення: 12.07.2022)
10. Стратегічне управління. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://library.if.ua/books/101.html> (дата звернення: 11.07.2022)
11. Три основних підходи до вироблення стратегії поведінки фірми на ринку за М. Портером. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://studwood.net/1998338/ekonomika/tri_osnovnih_pidhodi_do_viroblennya_strategiyi_povodzheniya_firmi_na_rinku_za_m_porterom (дата звернення: 12.07.2022)
12. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. *Національний інститут стратегічних досліджень*. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho> (дата звернення: 11.07.2022)
13. Шершньова З.Є., Оборська С.В. Стратегічне управління. *К.: КНЕУ. 1999р. С. 384с.*

REFERENCES

1. Antonyuk K. I. (2017) Doslidzhennia pidkhodiv do rozrobky marketynhovoï strategii kompanii [Research of approaches to the development of the company's marketing strategy]. Modern problems of entrepreneurship development in Ukraine. VI International science and practice conference, November 22–23. 2017: Mat. – K.: Polytechnic Institute of Polytechnics. pp. 110–112 [in Ukrainian].
2. Artemenko L. P., Gura E. P.. (2018) Vydy konkurentnykh strategii ta pryklady yikh realizatsii. [Types of competitive strategies and examples of their implementation]. Modern approaches to enterprise management. Retrieved from: <http://conf.management.fmm.kpi.ua/proc/index> (access date: 11.07.2022) [in Ukrainian].
3. Barabas D.O. Konkurentni strategii pidpriyemstva [Competitive strategies of the enterprise]. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/282659845_Konkurentni_strategii_pidpriemstva (access date: 12.07.2022) [in Ukrainian].
4. Veksler D.M. (2019) Vydy konkurentnykh strategii i shliakhy pidvyshchennia konkurentospromozhnosti pidpriyemstva [Types of competitive strategies and ways to increase the competitiveness of the enterprise]. Bulletin of the KHNAU named after V.V. Dokuchaeva "Economic Sciences" series. No. 4. Vol. 1. Retrieved from: <http://dspace.knau.kharkov.ua/jspui/bitstream/123456789/2015/2/18.pdf> (access date: 11.08.2022) [in Ukrainian].
5. Ekonomika Ukrainy pid chas viiny: operatyvna otsinka, kviten 2022. [Economy of Ukraine during the war: operational assessment April 2022.] Center for Economic Strategy. Retrieved from: ces.org.ua (date of application: 11.07.2022) [in Ukrainian].
6. Zahirnyak M.V., Pererva P.G., Maslyan O.I.. Ekonomika pidpriyemstva: mahisterskyi kurs. [Enterprise economics: master's course] Textbook. Retrieved from:

https://pidru4niki.com/74270/ekonomika/ekonomika_pidpriyemstva (access date: 11.07.2022) [in Ukrainian].

7. Lozhachevska O.M., Ilchenko V.Yu. Kompanets K.A. (2021) Ryzykovyi barier v haluzi mizhnarodnoho biznesu. [Risk barrier in the field of international business.] Economy and society. Issue..31. Retrieved from: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/734/706> (access date: 07/17/2022) [in Ukrainian].

8. Omelyanovich O.R. , Demishkan F.V. (2021) Sytuatsiine koryhuvannia stratehii diialnosti avtotransportnoho pidpriemstva [Situational adjustment of the strategy of the motor vehicle enterprise]. Black Sea Studio. Issue 62. P. 15. Retrieved from: pdf (bses.in.ua) (access date: 17.07.2022) [in Ukrainian].

9. Parfentieva Olena., Kateryna Kompanets, Grechan Alla P., Salimon Olha M. (2021) Rol orhanizatsiino-ekonomichnoho mekhanizmu stratehichnoho upravlinnia kompaniieiu v natsionalnii ekonomitsi [The role of organizational and economic mechanism of strategic company management in the national economy.] Financial and credit activities: Problems of theory and practice. No. 6 (41) Retrieved from <http://fkd1.ubs.edu.ua/article/view/251463/>. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v6i41.251463>. <http://fkd1.ubs.edu.ua/issue/view/15116> (access date: 12.07.2022) [in Ukrainian].

10. Stratehichne upravlinnia. [Strategic management.] Retrieved from: <https://library.if.ua/books/101.html> (access date: 11.07.2022) [in Ukrainian].

11. Try osnovnykh pidkhody do vyroblennia stratehii povodzhennia firmy na rynku za M. Porterom. [Three main approaches to the development of a company's market behavior strategy according to M. Porter.] Retrieved from: https://studwood.net/1998338/ekonomika/tri_osnovnih_pidhodi_do_vyroblennya_strategiyi_povodzhennya_firmi_na_rinku_za_m_porterom (access date: 12.07.2022) [in Ukrainian].

12. Funktsionuvannia transportnoho sektoru Ukrainy v umovakh pravovoho rezhymu voiennoho stanu. [Functioning of the transport sector of Ukraine under the legal regime of martial law] National Institute of Strategic Studies. Retrieved from: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho> (access date: 11.07.2022) [in Ukrainian].

13. Shershnyova Z.E., Oborska S.V.(2019) Stratehichne upravlinnia [Strategic management]. K.: KNEU. P. 384 p.[in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Демішкан Ф.В. Методи ситуаційного коригування стратегічної діяльності АТП в умовах кризи / Ф.В. Демішкан // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті було досліджено методи ситуаційного коригування стратегічної діяльності автотранспортного підприємства в умовах кризи. Встановлено, що сучасний стан транспортної галузі змінив свій вектор діяльності з задоволення потреб споживачів на повне забезпечення потреб озброєних сил України та цивільного населення. Крім цього доведено, що за час воєнного стану загальні збитки від вторгнення РФ оцінювалися в 80 млрд дол. Здебільшого ця сума припадає на транспортну інфраструктуру і становить майже \$39 млрд. Тому стратегічному управлінню наразі приділяються досить велика кількість наукових праць. Автори визначають вплив інших чинників на діяльності АТП, але не враховували політичний стан України.

Було встановлено, що використання загально прийнятих методів таких як: SWOT, SNW, PEST в сучасних кризових умовах є досить складним, довготривалим та дорогим так, як потребують залучення великої кількості експертів. Наразі ситуація в країні дуже мінлива, економічні та політичні зміни відбуваються щодня. Тому в статті запропоновані основні етапи проведення коригування стратегій діяльності підприємств автотранспорту в швидкому та реальному режимі. На підставі визначених етапів було виокремлено методи ситуаційного коригування стратегії діяльності АТП. Запропоновані методи ситуаційного аналізу, що допоможуть прийняти швидко управлінське рішення.

Проведений аналіз дав підстави стверджувати, що класичні стратегії які направлені на конкурентоспроможність підприємств автотранспорту в сучасних умов не можуть наразі бути використані. В статті запропоновані модифіковані стратегії, які в умовах воєнного стану допоможуть керівникам автотранспортного підприємства вести свій бізнес. Запропонований спектр стратегів є досить гнучкими та мобільними. Вони не вимагають великих затрат і дозволяють швидко перелаштувати бізнес під реальні зміни в зовнішньому середовищі.

Тобто проведене дослідження дає підстави стверджувати, що в сучасних умовах кризи, керівникам АТП необхідно застосовувати більш прості методи аналізу сучасного стану зовнішнього

та внутрішнього середовища. Стає також зрозумілим, що під час воєнного стану коли функції транспортної галузі направлені на забезпечення озброєних сил України та задоволення необхідних потреб цивільного населення, питання конкурентних позицій не є актуальним для АТП. Наразі треба застосовувати управлінські стратегії які більш мобільні і гнучкі, швидко піддаються коригуванню.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МЕТОДИ СИТУАЦІЙНОГО АНАЛІЗУ, СТРАТЕГІЇ, АВТОТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ, ВОЄННИЙ СТАН.

ABSTRACT

Demishkan F.V. Methods of situational adjustment of strategic activity of ATP in crisis conditions. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

In the article, the methods of situational adjustment of the strategic activity of the motor vehicle enterprise in crisis conditions were investigated. It has been established that the current state of the transport industry has changed its vector of activity from meeting the needs of consumers to fully meeting the needs of the armed forces of Ukraine and the civilian population. In addition, it has been proven that during the martial law, total losses from the invasion of the Russian Federation were estimated at 80 billion dollars. For the most part, this amount falls on transport infrastructure and amounts to almost \$39 billion. Therefore, strategic management is currently the subject of quite a large number of scientific works. The authors determine the influence of other factors on the activities of ATP, but did not take into account the political situation of Ukraine.

It was established that the use of generally accepted methods such as: SWOT, SNW, PEST in modern crisis conditions is quite difficult, long-term and expensive as they require the involvement of a large number of experts. Currently, the situation in the country is very volatile, economic and political changes are happening every day. Therefore, the article proposes the main stages of adjusting the strategies of motor transport enterprises in a fast and real mode. On the basis of the defined stages, the methods of situational adjustment of the ATP activity strategy were singled out.

The conducted analysis gave reasons to claim that classic strategies aimed at the competitiveness of motor vehicle enterprises in modern conditions cannot currently be used. The article offers modified strategies that will help the managers of the motor vehicle company to conduct their business in the conditions of martial law. The proposed range of strategies is quite flexible and mobile. They do not require large costs and allow you to quickly adjust the business to real changes in the external environment.

That is, the conducted research gives reasons to claim that in the current conditions of crisis, ATP managers need to apply simpler methods of analyzing the current state of the external and internal environment. It also becomes clear that during the state of war, when the functions of the transport industry are aimed at providing the armed forces of Ukraine and meeting the necessary needs of the civilian population, the question of competitive positions is not relevant for ATP. Currently, it is necessary to apply management strategies that are more mobile and flexible, and can be quickly adjusted.

KEY WORDS: METHODS OF SITUATION ANALYSIS, STRATEGIES, ROAD TRANSPORT, TRANSPORT INDUSTRY, WAR STATUS.

АВТОР:

Демішкан Ф.В., аспірант кафедри менеджменту, e-mail: jmea@gmail.com, тел. +380678883791, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0001-5726-1605

AUTHORS:

Demishkan F.V., graduate student of the Department of Management, e-mail: jmea@gmail.com, tel. +380678883791, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 207, orcid.org/0000-0001-5726-1605

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Роскладка Н.О., доктор економічних наук, проф., професор кафедри туризму та рекреації. Київський національний-економічний університет, Київ, Україна.

Ложачевська О.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Roskladka N.O., Doctor of Economics, Professor, Professor of Tourism and Recreation. Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine.

Lozhachevska O.M., Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТАРИФІВ НА ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Дудка Т.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, tvdudka@meta.ua., orcid.org/0000-0001-7365-2403

Пересада Т.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, tata.peresada@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9158-4387

Дудко А.Ю., Національний транспортний університет, Київ, Україна, ad0980171842@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4902-4471

Солоденко Ю.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2650-0655

FEATURES OF THE FORMATION OF TARIFFS FOR CARGO TRANSPORTATION

Dudka T.V., National Transport University, Kiev, Ukraine, tvdudka@meta.ua., orcid.org/0000-0001-7365-2403

Peresada T.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine tata.peresada@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9158-4387

Dudko A.Y., National Transport University, Kyiv, Ukraine ad0980171842@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4902-4471

Solodenko Y.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, juliya.solodenko@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2650-0655

Постановка проблеми. Перевезення вантажів – одна з важливих послуг в національній економіці держави, яка продовжує процес виробництва і доводить продукцію до споживачів. Найбільшою гнучкістю і рухливістю відрізняються тарифи на перевезення. Вони формуються не тільки під впливом витратного фактора, але і враховують співвідношення попиту і пропозиції на такі послуги. Принципи визначення тарифів на різних видах транспорту мають одну спільну проблему — зміни у складових собівартості перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблеми вивчення тарифів та особливості їх формування зробили такі вчені Т. Войченко, Л.В.Дибчук, Г.О.Пчелинська, І.Кирп, І.Лукашевич-Крутик, І.Мельник, О. Власенко, Б.Черевчук, О.Приймук.

Постановка завдання. Основними цілями статті є: дослідження сутності та принципів формування тарифів, особливості формування тарифів на вантажні перевезення, порядок розрахунку тарифів, на користування вантажними автомобілями.

Виклад основного матеріалу. Систему провізних плат і додаткових зборів, правил їхнього формування, застосування, обчислення і затвердження в установленому порядку називають транспортними тарифами. Вантажні тарифи – це оптові ціни продукції транспорту. Вони є складовою частиною державної політики цін. Тарифи на вантажні перевезення впливають на формування оптових та роздрібних цін на продукцію промисловості, сільського господарства, але і їхня величина залежить від рівня цін на іншу продукцію, які існують в країні, та на імпортові товари.

Перевезення вантажів – найбільш масова виробнича послуга, яка має певну специфіку при укладанні транспортного тарифу. Під продукцією вантажного транспорту розуміється робота, пов'язана з переміщенням вантажів, тобто процес виробництва транспортних послуг збігається з процесом їхнього споживання. Таким чином, специфіка створення транспортного тарифу в тім, що він установлюється на продукцію, що немає речовинної форми.

В сучасних умовах при формуванні тарифів на вантажні перевезення необхідно передбачати наявність особливостей, які повинні впливати на розмір тарифів. Необхідно розглядати не тільки процес перевезення вантажів з позиції технологічних вимог, розміру відправки, відстані та необхідного часу на перевезення, а і з урахуванням сформованої ринкової кон'юнктури, беручи до уваги, яким чином тариф буде впливати на остаточну ціну продукту або послуги.

Для визначення транспортних тарифів зазвичай в основу беруть собівартість перевезення вантажів, яка залежить не тільки від безпосередніх витрат на перевезення, а і від розмірів вантажного потоку, його складу, напрямку руху, виду транспорту та інше. На собівартість перевезень і, відповідно, і на транспортний тариф впливають дві групи чинників.

До першої групи належать чинники, пов'язані безпосередньо з вантажем: його формами і габаритами, необхідністю його зберігання від псування та пошкодження, потреби в його спецобслуговуванні та ін.

До другої групи факторів відносяться характеристики транспортних засобів, які застосовуються для перевезення вантажу. До них належать вантажопідйомність і місткість транспортних засобів, термін його використання, ступінь спеціалізації. Ці чинники можуть значно впливати на собівартість перевезень та на величину транспортного тарифу.

Особливістю ціноутворення на вантажних перевезеннях є те, що ефективність роботи транспортних засобів значною мірою залежить від використання рухомого складу вантажовідправниками і вантажоодержувачами. Тому треба передбачати заходи при встановленні тарифів, що стимулюють підвищення ступеню використання вантажопідйомності та місткості рухомого складу. Продукція транспортної галузі не може бути накопичена на складі, тому необхідно створювати певні резерви пропускну здатності, витрати на які повинні враховуватись у вартості транспортної продукції, тобто в транспортних тарифах.

Однією з особливостей формування тарифів на вантажні перевезення є групування витрат урахуванням технології перевізного процесу, а саме, розподіл витрат за двома стадіями: за початково-кінцевою і безпосередньо руховою операціями. Перша стадія передбачає витрати на утримання рухомого складу під час стоянки, підготовки до завантаження або розвантаження, маневрових робіт та ін., тобто на всі роботи, не пов'язані з рухом. Ці витрати не залежать від дальності перевезення, а тільки від обсягу вантажу. Витрати на другій стадії, тобто рухові операції передбачають витрати по переміщенню вантажу і залежать від дальності перевезення.

Розподіл операцій на початково-кінцеві та рухомі мають велике економічне значення. Це дозволяє встановлювати двохставковий тариф, тобто окремі ставки на нерухомі та на рухомі операції, і більш точно в тарифах на перевезення вантажів враховувати витрати транспортних підприємств.

Для збільшення конкурентоспроможності будь-яке підприємство, в тому числі транспортне повинно інвестувати кошти у власний розвиток в оновлення рухомого складу, в удосконалення технологічних процесів, в технологічне переоснащення, а також в стимулювання та мотивацію праці найманих працівників, повинно отримувати достатній прибуток. Рівень прибутковості, який повинен закладатися у тариф, залежить від виду транспорту, типу перевезених вантажів, виду вантажів та їх класу.

Визначення тарифних ставок в залежності від виду і класу вантажу називається диференціацією по вантажах, а при перевезенні однакових вантажів на різні відстані називається диференціацією по відстанях.

Форма побудови транспортних тарифів може бути різною: диференціальною, пропорційною або акордною. Диференціальні тарифи передбачають зміну тарифної ставки за одиницю виміру вантажу в тій чи іншій закономірності в залежності від відстані перевезення. Як правило, зі збільшенням відстані тарифні ставки зростають.

Пропорційні тарифи передбачають єдині ставки за одиницю транспортної продукції на будь-яких відстанях перевезення, тобто плата зростає прямо пропорційно відстані перевезення.

Акордні тарифи встановлюють у вигляді фіксованих ставок за перевезення вантажу, наприклад, за певну відстань. Застосовується в основному на водному та авіаційному транспорті.

На вантажні транспортні тарифи впливає також вид відправлень в залежності від розміру партії вантажу, який готується до відправлення, а саме мають місце тарифи за вагонні, суднові, автомобільні, контейнерні перевезення, а також дрібні відправки.

Таким чином, утворення тарифів на вантажні перевезення можуть залежати від певних аспектів: від умов транспортування, від витрат на транспортування, від типу товару, що перевозиться, від вартості ресурсів, що використовувались транспортними підприємствами, від ступеня завантаженості транспортного засобу, від відстані та швидкості перевезення.

У сукупності тариф на конкретне перевезення вантажу визначається взаємодією трьох груп чинників: індивідуальних витрат перевізника стану попиту і рівня конкуренції на ринку транспортних послуг. В залежності від того, якої мети хоче досягнути підприємство, на транспортні послуги встановлюють ціни, використовуючи переважно такі методи: витратний, який передбачає відшкодування витрат і максимізацію прибутку; ринковий, при якому тарифи встановлюються під дією попиту і пропозиції, з урахуванням конкуренції та кон'юнктури ринку транспортних послуг; параметричний, коли ціни призначаються на основі параметрів послуги, оскільки точні витрати невідомі. Параметричний метод формування транспортних тарифів застосовується для нових видів

транспортних послуг, з урахуванням їх необхідності, споживчих якостей, а також необхідних витрат на одиницю.

Система утворення тарифів на вантажні перевезення на різних видах транспорту мають свої особливості. Існують залізничні, автомобільні, водні та повітряні перевезення вантажів. Основним перевізником вантажів в Україні є залізничний транспорт, який має значні переваги над іншими.

Встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах країни здійснюється на основі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Для визначення вартості перевезення вантажів залізничним транспортом використовують загальні, виняткові, пільгові та місцеві тарифи. Основна маса вантажів в країні перевозиться за допомогою загальних тарифів залізниці. Виняткові тарифи застосовують коли необхідно регулювати вартість перевезення окремих видів сировини для ефективної роботи промисловості, а також змінюючи виняткові тарифи в різні періоди року можна уникнути нерівномірності перевезень по залізницях. Пільгові тарифи застосовують для перевезень вантажів для певних цілей. Місцеві тарифи застосовуються в межах однієї залізниці. Оскільки залізничний транспорт за всіма ознаками являє собою монополію, основна складова тарифу регулюється державою, інші складові тарифу регулюється ринковим або ситуаційним методом. При цьому треба притримуватись однакових умов формування тарифів для підприємств всіх форм власності.

Найбільшою гнучкістю і рухливістю відзначаються тарифи на вантажні автомобільні перевезення, які є одним з найпопулярніших видів транспортних послуг. Вони формуються не тільки під впливом витратного фактора, але в умовах існуючої конкуренції враховують співвідношення попиту і пропозиції на ринку транспортних послуг, де працюють поряд з державними багато середніх і дрібних приватних транспортних підприємств.

Тарифи на автоперевезення мають договірний характер і можуть використатися в різних видах. На сучасному ринку транспортних послуг мають місце тарифи на поїзди, контейнерні відправки, існують тарифи за погодинне користування автомобілем, перегін рухомого складу, дрібні відправки.

Тарифи на автомобільні перевезення поділяються на погодинні та відрядні. Відрядні тарифи є найрозповсюдженішими. Вони застосовуються за умовами пред'явлення замовником підготовленого вантажу із вказівкою його загальної маси, пункту відправлення і пункту призначення, тобто використання відрядного тарифу можливо, коли точно відомо маса вантажу та відстань, на яку необхідно здійснити перевезення. У разі збільшення вантажопідйомності та відстані перевезень, тарифна ставка на 1 км зменшується. При встановленні відрядних тарифів враховується також класність вантажів (4 класу) в залежності від того, наскільки транспорт може бути завантажений.

Погодинні тарифи застосовуються у тих випадках, коли неможливий кількісний облік виконаних перевезень. Ставки погодинних тарифів диференційовані за вантажопідйомністю автомобілю. Складаються вони, як правило, із плати за 1 годину користування автомобілем і додаткової плати за кожний кілометр понаднормативного пробігу.

На морському транспорті для доставки вантажів використовується або тариф, або фрахтова ставка. Якщо вантаж доставляється по системі лінійного судноплавства, тобто за напрямом сталого вантажного потоку, то використовується оголошений тариф і вантаж рухається за розкладом. Якщо перевізна робота здійснюється не в постійних районах плавання, не пов'язаних з постійними портами відвантаження - розвантаження, то застосовується фрахтова ставка, яка встановлюється залежно від кон'юнктури фрахтового ринку і залежить від виду характеристик вантажу, умов рейсу і від собівартості перевезень.

На річковому транспорті транспортні тарифи, пов'язані з перевезенням вантажів, перевантажувальними роботами та іншими послугами визначаються пароплавствами самостійно. В основу тарифів і зборів закладаються планові собівартості послуг, а також граничний рівень рентабельності, встановлений чинним законодавством. Споживачі послуг мають право запросити економічне обґрунтування тарифів і зборів від пароплавства. Водний транспорт є найбільшим перевізником вантажів в міжнародному сполученні. Для встановлення тарифів а ці послуги судноплавні компанії повинні слідувати положенням Прейскуранта.

Авіаперевезення – доволі дорогий від перевезення вантажів, для якого існують певні обмеження, пов'язані з безпечністю, законністю та ін.. Авіатранспорт застосовують для термінових поставок необхідних вантажів. Формування тарифів на повітряному транспорті відбувається на основі аналізу усіх прямих витрат, аеропортного обслуговування, а також наявного попиту. Вантажні авіа тарифи – це плата за перевезення 1 кг вантажу від пункту відправки до пункту призначення. Вони можуть враховувати загальну вагу і обсяг вантажу, включати оплату завантаження і

розвантаження літака, збереження вантажу і експедиторського обслуговування. Система тарифів диференційована. Основні тарифи поділяються на три категорії:

- звичайні тарифи (застосовуються для вантажів до 45 кг);
- кількісні, що заохочують перевезення великих партій вантажу зі знижками від 25% до 70%;
- мінімальні вантажні збори по дуже дрібним партіям вантажів.

При перевезенні великовагових і негабаритних вантажів авіа тарифи встановлюють на договірній основі.

У нашій державі продовжується створюватися цивілізований ринок перевезення вантажів. Проте ще є багато проблем, в тому числі і в формуванні тарифів на перевезення. Основна проблема – зміни у складових собівартості перевезень. Фінансове навантаження на транспортні підприємства, які займаються вантажними перевезеннями, в останні роки значно зросло. Різко підвищилися ціни на паливо-мастильні матеріали, збільшилися і всі інші витрати. Задача транспортних підприємств як можна більше надавати послуг і тому треба як можна більше приділяти уваги формуванню тарифів на перевезення, оскільки від їх рівня залежить прибутковість та фінансова стабільність транспортної галузі в цілому.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Войченко Т. Особливості тарифоутворення на перевезення внутрішнім водним транспортом. *Новітні технології*. 2017. Вип. 2(4). С.102.
2. Дибчук Л.В., Пчелянська Г.О. Маркетингово-логістична модель дистрибуції на продовольчому ринку. 2019. Проблеми економіки. №3 С.54-60. URL: http://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2019-3_0-pages-64_60.pdf.
3. Карп І. Ціноутворення на ринку пасажирського залізничного транспорту. *Економічний аналіз*. 2013. Вип.12. С.172-175.
4. Лукасевич-Крутник І. Поняття та ознаки транспортних послуг. *Юридичний вісник*. 2016. №2. С.113-117
5. Мельник І., Власенко О., Чеверук Е. Ціноутворення в логістичній системі. *Ефективна економіка*. 2018. №11. С. 1-6.
6. Приймук О. Класифікаційні ознаки методів ціноутворення на продукцію підприємства. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. 2013. Вип. 25. С. 259-270.

REFERENCES

1. Voichenko T. Peculiarities of tariff formation for transportation by inland water transport. *New technologies*. 2017. Issue 2(4). P.102.
2. Dybchuk L.V., Pchelyanska G.O. Marketing and logistics model of distribution in the food market. 2019. Problems of the economy. No. 3, p. 54-60. URL: http://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2019-3_0-pages-64_60.pdf.
3. Karp I. Pricing on the passenger rail transport market. *Economic analysis*. 2013. Issue 12. P.172-175
4. Lukasevich-Krutnyk I. Concepts and features of transport services. *Legal Bulletin*. 2016. No. 2. P.113-117
5. Melnyk I., Vlasenko O., Cheveruk E. Pricing in the logistics system. *Efficient economy*. 2018. No. 11. P. 1-6.
6. Pryymuk O. Classification features of pricing methods for enterprise products. *Collection of scientific papers of the State Economic and Technological University of Transport*. 2013. Issue 25. P. 259-270

РЕФЕРАТ

Дудка Т.В. Особливості формування тарифів на вантажні перевезення / Т.В. Дудка, Т.М. Пересада, А.Ю. Дудко, Ю.М. Солоденко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У статті досліджено сутність та принципи формування тарифів на вантажні перевезення, обґрунтовано особливості формування тарифів на різних видах транспорту, з'ясовано характер впливу техніко-експлуатаційних показників на собівартість перевезення та тарифи.

Об'єкт дослідження – група чинників які впливають в сукупності на тариф на конкретне перевезення вантажу.

Мета дослідження – вивчення особливості формування тарифів для різних видів транспорту з метою збільшення обсягу послуг і росту прибутковості та фінансової стабільності транспортної галузі в цілому.

Метод дослідження – монографічний, аналітичний.

В сучасних умовах при формуванні тарифів на вантажні перевезення необхідно передбачати наявність особливостей, які повинні впливати на розмір тарифів. Необхідно розглядати не тільки процес перевезення вантажів з позиції технологічних вимог, розміру відправки, відстані та необхідного часу на перевезення, а і з урахуванням сформованої ринкової кон'юнктури, беручи до уваги, яким чином тариф буде впливати на остаточну ціну продукту або послуги.

Для визначення транспортних тарифів зазвичай в основу беруть собівартість перевезення вантажів, яка залежить не тільки від безпосередніх витрат на перевезення, а і від розмірів вантажного потоку, його складу, напрямку руху, виду транспорту та інше. На собівартість перевезень і, відповідно, і на транспортний тариф впливають дві групи чинників.

Особливістю ціноутворення на вантажних перевезеннях є те, що ефективність роботи транспортних засобів значною мірою залежить від використання рухомого складу вантажовідправниками і вантажоодержувачами. Тому треба передбачати заходи при встановленні тарифів, що стимулюють підвищення ступеню використання вантажопідйомності та місткості рухомого складу. Продукція транспортної галузі не може бути накопичена на складі, тому необхідно створювати певні резерви пропускної здатності, витрати на які повинні враховуватись у вартості транспортної продукції, тобто в транспортних тарифах.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТАРИФИ, ЦІНОУТВОРЕННЯ, РУХОМИЙ СКЛАД, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ, АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ, МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ, ПРИБУТКОВІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ.

ABSTRACT

Dudka T.V., Peresada T.M., Dudko A.Y., Solodenko Y.M. Peculiarities of tariff formation for freight transportation. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the essence and principles of the formation of tariffs for freight transportation, substantiates the peculiarities of the formation of tariffs for various types of transport, and explains the nature of the influence of technical and operational indicators on the cost of transportation and tariffs.

The object of the study is a group of factors that affect the tariff for a specific cargo transportation.

The purpose of the research is to study the peculiarities of the formation of tariffs for various types of transport in order to increase the volume of services and increase the profitability and financial stability of the transport industry as a whole.

The research method is monographic, analytical.

In modern conditions, when forming tariffs for freight transportation, it is necessary to anticipate the presence of features that should affect the size of tariffs. It is necessary to consider not only the process of cargo transportation from the standpoint of technological requirements, the size of the shipment, the distance and the necessary time for transportation, but also taking into account the formed market situation, taking into account how the tariff will affect the final price of the product or service.

To determine transport tariffs, the cost of transporting goods is usually taken as a basis, which depends not only on the direct costs of transportation, but also on the size of the cargo flow, its composition, direction of movement, type of transport, etc. The cost of transportation and, accordingly, the transport tariff are affected by two groups of factors.

The peculiarity of freight transportation pricing is that the efficiency of vehicles largely depends on the use of rolling stock by consignors and consignees. Therefore, it is necessary to provide for measures when setting tariffs that stimulate the increase in the degree of utilization of the carrying capacity and capacity of rolling stock. Products of the transport industry cannot be stored in a warehouse, therefore it is necessary to create certain capacity reserves, the costs of which should be taken into account in the cost of transport products, i.e. in transport tariffs.

KEY WORDS: TARIFFS, PRICING, ROLLING STOCK, TRANSPORT SERVICES, TRUCK TRANSPORT, RAIL TRANSPORT, ROAD TRANSPORT, SEA TRANSPORT, AIR TRANSPORT, PROFITABILITY OF THE TRANSPORT INDUSTRY.

АВТОРИ:

Дудка Тамара Вікторівна, доцент Національний транспортний університет, кафедра економіки, e-mail: tvdudka@meta.ua, тел.+380673783603, Україна, 01010, м. Київ, вул.. Омеляновича-Павленка,1, к.313, orcid.org/0000-0001-7365-2403

Пересада Тетяна Миколаївна, доцент Національний транспортний університет, кафедра економіки, e-mail: tata.peresada@gmail.com, тел.+380504444392, Україна, 01010, м. Київ, вул.. Омеляновича-Павленка,1, к.313, orcid.org/0000-0001--9158-4387

Дудко Андрій Юрійович, Національний транспортний університет, кафедра економіки, e-mail: ad0980171842@gmail.com, тел. .+380636465268, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка,1, к.313, orcid.org/0000-0002-4902-4471

Солоденко Юлія Миколаївна, Національний транспортний університет, кафедра економіки, e-mail: juliya.solodenko@gmail.com, тел. .+3800934501949 Україна, 01010, м. Київ, вул.. Омеляновича-Павленка,1, к.313, orcid.org/0000-0003-2650-0655

AUTHOR:

Dudka Tamara Viktorivna, associate professor, National Transport University, Department of Economics, e-mail: Dudkatv255@gmail.com, phone: +380673783603, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenka Street, 1, building 313, orcid. org/0000-0001-7365-2403

Tetyana Mykolaivna Peresada, associate professor, National Transport University, Department of Economics, e-mail: tata.peresada@gmail.com, phone: +380504444392, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenka Street, 1, building 313, orcid.org/0000-0001--9158-4387

Andriy Yuriyovych Dudko, National Transport University, Department of Economics, e-mail: ad0980171842@gmail.com, tel. .+380636465268, Ukraine, 01010, Kyiv, 1 Omelyanovicha-Pavlenka str., room 313, orcid.org/0000-0002-7197-8864

Yu.M. Solodenko, National Transport University, Department of Economics, e-mail: juliya.solodenko@gmail.com, tel. .+380934501949 Ukraine, 01010, Kyiv, 1 Omelyanovicha-Pavlenka street, building 313, orcid.org/0000-0003-2650-0655

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

E.V. Bondarenko, doctor of economics, professor, National Transport University, professor of the "Economics" department, Kyiv, Ukraine.

A.P. Grechan, professor, doctor of economic sciences, professor of the "Economics" department, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЯК НАСЛІДОК ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Дулеба Н.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, N.V.Duleba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-3881-2413

Кириченко Г.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, anna_dazenko@ukr.net, orcid.org/0000-0002-3783-0804

Васильцова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Pilipenko_natali@ukr.net, orcid.org/0000-0002-9897-5310

Дулеба А.Д., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, a.d.duleba@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6333-1737

INTERNATIONAL ECONOMIC SECURITY AS A CONSEQUENCE OF GLOBALIZATION

Duleba N.V., associate professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, N.V.Duleba@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-3881-2413>

Kyrychenko A.V., associate professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, anna_dazenko@ukr.net, orcid.org/0000-0002-3783-0804

Vasiltsova N.M., associate professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Pilipenko_natali@ukr.net, orcid.org/0000-0002-9897-5310

Duleba A.D., associate professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, a.d.duleba@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6333-1737

Постановка проблеми. Щодо інтеграції України у світову економіку, то, з одного боку, значна частка її експорту у світовій торгівлі дає змогу впливати на інші країни, а з іншого – проникнення іноземного капіталу в національну економіку посилює вплив на її економічний розвиток ззовні.

Пріоритетом у розвитку експортного потенціалу повинно стати використання переваг тих виробництв, які мають передові технології та високий експортний потенціал, а саме: літакобудування, космічне ракетобудування та космічні послуги, порошкова металургія, виробництво надтвердих матеріалів тощо. Значний експортний потенціал має також сільське господарство за умови його реформування, створення сучасної переробної промисловості, поліпшення умов зберігання продукції тощо.

Географічне розташування України сприяє розширенню міжнародних транспортно-експедиторських послуг під час транзитних перевезень автомобільним, залізничним, повітряним, водним і трубопровідним транспортом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження у даному напрямку проводилися такими вітчизняними вченими як З. Варналій, О. Власюк, В. Геєць, В. Горбулін, Я. Жаліло, А. Качинський, В. Предборський та рядом інших вчених і практиків, окремо потрібно відзначити вклад таких дослідників, як І. Бінько, В. Мунтіян, Г. Пастернак-Таранущенко та В. Шлемко, праці яких фактично поклали початок вивченню зазначеного комплексу питань за часів незалежності України.

Мета статті. Розкрити основні принципи здійснення зовнішньоекономічної безпеки в Україні, подати основні показники для визначення рівня зовнішньоекономічної безпеки, показати пріоритетні завдання державної політики для забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зовнішньоекономічну безпеку можна визначити як спроможність держави протистояти впливу екзогенних негативних факторів і мінімізувати заподіяні ними збитки, активно використовувати участь у світовому розподілі праці для створення сприятливих умов розвитку національної економіки.

Основними принципами здійснення зовнішньоекономічної безпеки в Україні є [5]:

- верховенство закону в регулюванні зовнішньоекономічної діяльності;
- захист національних економічних інтересів та економічного суверенітету України;
- узгодженість економічних інтересів окремих суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та економічних інтересів держави;

- своєчасність та адекватність заходів щодо усунення та нейтралізації загроз національним економічним інтересам;
- рівноправність відносин між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності;
- дотримання загальновизнаних норм і принципів міжнародного права у зовнішньоекономічній діяльності;
- вирішення торгових спорів шляхом консультацій і переговорів;
- системність та еволюційність відкриття національної економіки.

Рівень забезпечення зовнішньоекономічної безпеки можна визначити за такими показниками [6]:

- коефіцієнт відкритості національної економіки (відношення обсягу зовнішньої торгівлі, тобто експорту та імпорту, до ВВП);
- коефіцієнт покриття імпорту експортом;
- відношення обсягу експорту до ВВП;
- відношення обсягу імпорту до ВВП;
- сальдо зовнішньоторговельної діяльності;
- товарна структура експорту та імпорту;
- товарна структура критичного імпорту;
- співвідношення між обсягами залученого капіталу та експортом вітчизняного капіталу;
- співвідношення цін на зовнішньому і внутрішньому ринках;
- енергомісткість та матеріаломісткість експорту;
- співвідношення між обсягами національного виробництва та експорту до певних країн;
- вплив виробництва експортної продукції на екологію;
- питома вага експорту наукомісткої продукції в загальному обсязі експорту;
- питома вага імпорту наукомісткої продукції в загальному обсязі імпорту;
- частка експорту на душу населення;
- частка іноземних інвестицій у ВВП;
- співвідношення тарифного і нетарифного регулювання.

Надзвичайно важливо здійснювати постійний моніторинг зазначених основних показників для визначення поточного стану забезпечення зовнішньоекономічної безпеки.

Щодо інтеграції України у світову економіку, то, з одного боку, значна частка її експорту у світовій торгівлі дає змогу впливати на інші країни, а з іншого – проникнення іноземного капіталу в національну економіку посилює вплив на її економічний розвиток ззовні.

На рис. 1 можна чітко простежити, що обсяги експорту України зростали за період з 2016 по 2019 роки та з 2020 по 2021 роки. Це свідчить про пожвавлення зовнішньої торгівлі, зокрема про можливість продавати власну продукцію за межі України. Ріст експорту позитивно впливає на економіку держави, оскільки впливає на обсяги торгівлі. Зростання прибутків від зовнішньоекономічної діяльності підвищує купівельну спроможність. Але у 2022 році обсяг експорту різко знизився унаслідок воєнних дій на території України. Це свідчить про сповільнення зовнішньої торгівлі, що негативно впливає на економіку нашої держави.

На рис. 2 ми бачимо, що об'єми імпорту зростали з 2015 по 2019 роки та з 2020 по 2021 роки. Це означає, що збільшувалась кількість та вартість операцій як з продажу так і купівлі товарів та послуг. Економічна ситуація цих років сприяла пожвавленню економічної активності. Але у 2022 році зменшилася кількість та обсяг товарів та послуг, як наслідок воєнних дій на території нашої держави.

Для забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України пріоритетними завданнями державної політики повинні стати [3]:

- підтримка вітчизняних експортерів, розробників імпортозамінних товарів і виробників конкурентоспроможної продукції;
- створення ефективної банківської та гнучкої кредитної системи, гарантування прав власників валютних коштів;
- створення інфраструктури зовнішньої торгівлі та сучасної системи її інформаційного забезпечення;
- проведення гнучкої експортно-імпортної політики;
- удосконалення механізмів державного регулювання зовнішньої торгівлі;
- диверсифікація експорту та імпорту.

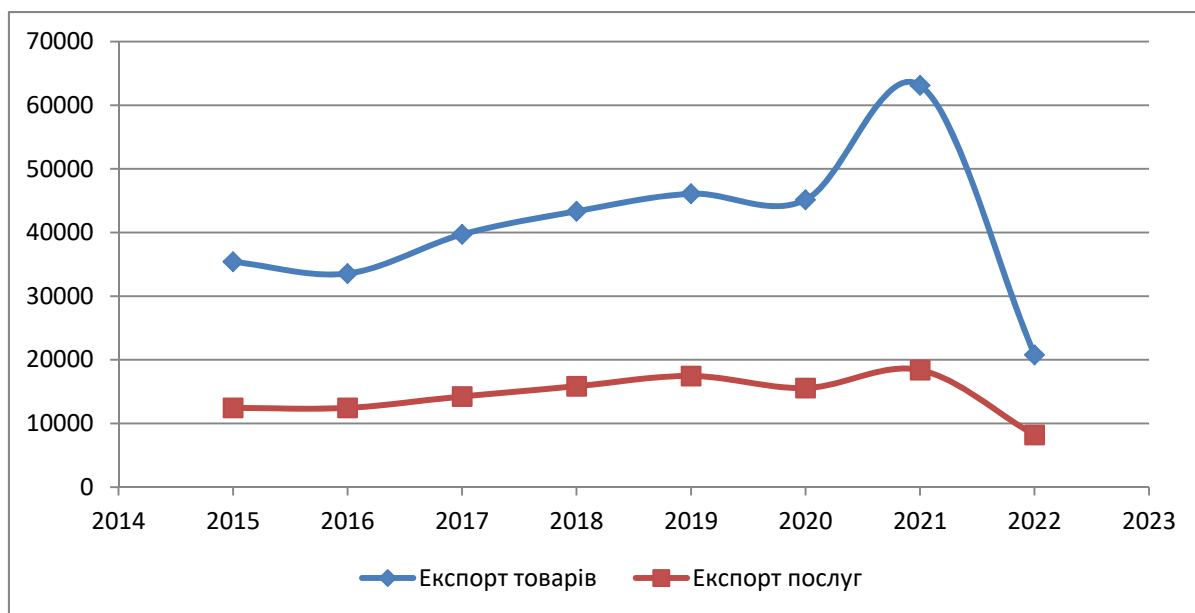


Рисунок 1 – Обсяг експорту України з 2015 по 2022 роки [1]

Figure 1 – Export volume of Ukraine from 2015 to 2022 [1]

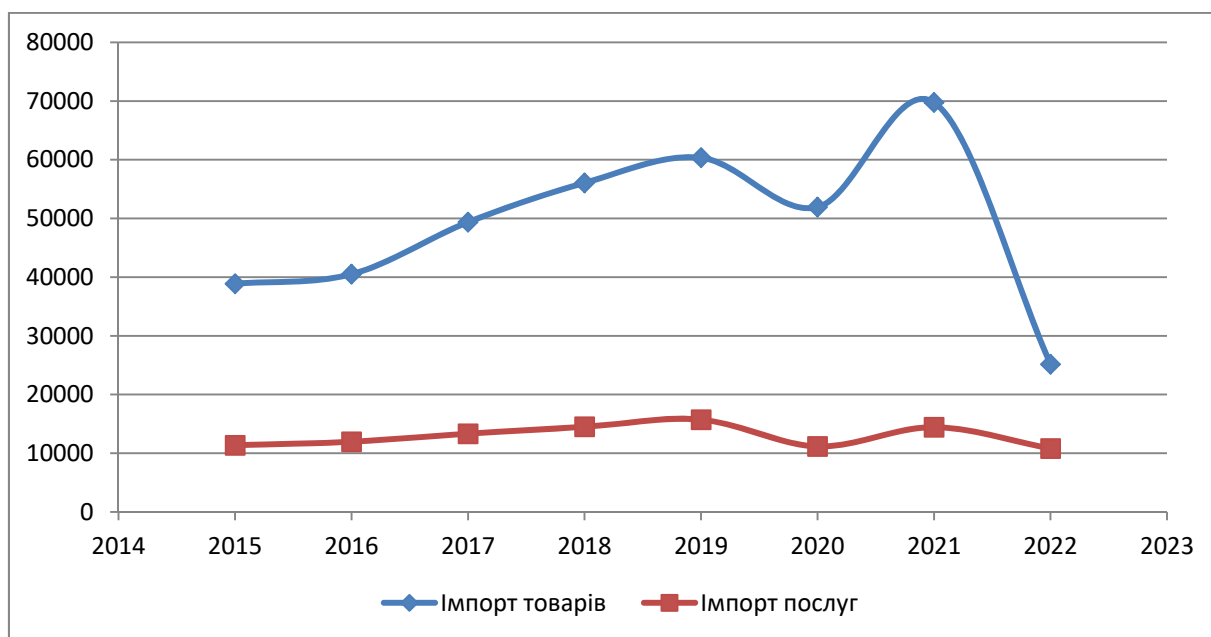


Рисунок 2 – Обсяг імпорту України з 2015 по 2022 роки [1]

Figure 2 – Import volume of Ukraine from 2015 to 2022 [1]

Відповідність експорту національним інтересам України, забезпечення його раціональної товарної структури та географічної збалансованості, конкурентоспроможності, відсутності дискримінації на зовнішніх ринках та спрямованості на забезпечення високого рівня добробуту нації називається експортною стратегією.

Експортна стратегія повинна розроблятися на основі глибокого аналізу кон'юнктури зовнішніх ринків, становища у вітчизняному виробництві, впливу факторів, які позначилися на обсягах та структурі експортної діяльності, визначення цілей, пріоритетів і напрямів розвитку експортного потенціалу.

Пріоритетом у розвитку експортного потенціалу повинно стати використання переваг тих виробництв, які мають передові технології та високий експортний потенціал, а саме: літакобудування, космічне ракетобудування та космічні послуги, порошкова металургія, виробництво надтвердих матеріалів тощо. Значний експортний потенціал має також сільське господарство за умови його реформування, створення сучасної переробної промисловості, поліпшення умов зберігання продукції тощо.

Географічне розташування України сприяє розширенню міжнародних транспортно-експедиторських послуг під час транзитних перевезень автомобільним, залізничним, повітряним, водним і трубопровідним транспортом. З цього погляду важливо забезпечити участь України у проєктах прокладання трансконтинентальних транспортних коридорів "Південь — Північ", "Західна Європа — Східна Європа" тощо. Це сприятиме інтеграції України у світову систему господарства і забезпеченню її економічної безпеки.

Загалом стимулювання розвитку експорту та забезпечення експортної безпеки має включати насамперед економічні та організаційно-правові заходи [2].

До економічних заходів слід віднести:

- страхування експортних кредитів від комерційних та політичних ризиків;
- надання урядом гарантій щодо залучення кредитних ресурсів в експортоорієнтовані виробництва, запровадження спеціальної системи кредитування обіговими коштами виробництв;
- надання державної фінансової підтримки експортерам промислової продукції;
- податкове заохочення експортерів (безперешкодне повернення податку на додану вартість у разі експорту продукції тощо);
- митно-тарифне стимулювання.

До організаційно-правових заходів належать:

- вдосконалення правової бази розвитку експортної діяльності;
- створення системи зовнішньоторговельної інформації;
- державна підтримка просування української продукції на зовнішні ринки;
- організація ефективної системи сертифікації експортної продукції;
- підвищення ролі закордонних українських представництв у дипломатичній підтримці ними важливих експортних операцій, попередніх маркетингових досліджень, зусиль щодо організації зарубіжних виставок, ярмарків тощо;
- проведення наукових досліджень у зовнішньоекономічній сфері, зокрема досліджень кон'юнктури товарів на зовнішніх ринках;
- підготовка кваліфікованих кадрів для діяльності у зовнішньоекономічній сфері;
- здійснення ефективного державного контролю за зовнішньоекономічними операціями з метою запобігання порушенням, збирання інформації щодо ділової репутації та фінансового стану учасників зовнішньоекономічної діяльності, обмін нею з органами безпеки інших країн;
- створення та підтримка об'єднань експортерів, координація їхньої діяльності на зовнішніх ринках з метою ефективного використання кон'юнктури та дотримання правил конкуренції.

Державна імпортна політика визначається як раціональна товарна та географічна збалансованість імпорту, що позитивно впливає на розвиток національної економіки, захищає внутрішній ринок і національного товаровиробника, сприяє зміцненню конкурентоспроможності вітчизняної продукції та економічної незалежності України.

Держава може впливати на імпорт за допомогою тарифних та нетарифних методів.

Тариф на імпорт є найпоширенішим видом обмеження торгівлі, що являє собою державний грошовий збір із ввезених товарів, які пропускаються через кордон країни під контролем митного відомства.

Існують два основні види митних тарифів: *специфічні*, які визначаються у вигляді фіксованої суми з одиниці виміру (наприклад, ваги, площі, кількості тощо), та *адвалорне мито*, яке встановлюється у вигляді відсотка з митної вартості товару [4].

Введення імпортного тарифу призводить до збільшення ціни імпортованих товарів, скорочення обсягу імпорту, збільшенню цін на подібні товари вітчизняного виробництва і, як результат, зростання вітчизняного виробництва даного товару.

Щодо нетарифних методів регулювання державою імпорту, то найбільш поширеною формою їх є квотування, яке являє собою обмеження в кількісному або вартісному вираженні обсягу продукції, дозволеної до ввозу в країну за визначений період.

Вплив квоти на рівень добробуту ідентичний впливові тарифу. Різниця полягає в тому, що при введенні тарифу держава завжди одержує додатковий дохід, а при встановленні квоти частина цього доходу може дістатися імпортеру. Однак квота дає гарантію, що імпорт не буде перевищувати визначену величину, оскільки позбавляє іноземних конкурентів можливості розширювати продаж за рахунок зниження цін.

Для забезпечення імпоротної безпеки України слід здійснити низку заходів, а саме:

- привести товарну структуру імпорту у відповідність із потребами національної економіки;
- забезпечити спрямування імпорту на структурну перебудову економіки, передусім на створення замкнених технологічних циклів;
- активно залучати передові технології для модернізації національного виробництва;
- здійснювати географічну диверсифікацію імпорту з метою зменшення ресурсної, фінансової та технічної залежності України;
- надавати підтримку вітчизняним виробникам у сфері освоєння продукції, що дозволяє зменшити імпорт закордонних аналогів;
- вдосконалити чинне законодавство для ефективного регулювання імпорту;
- розробити економічно обґрунтовану систему тарифного регулювання імпорту з метою насичення внутрішнього ринку необхідними товарами;
- законодавчо оформити внесення змін до переліку країн (у бік їхнього зменшення), на які поширюється преференційний режим;
- здійснювати сертифікацію імпоротної продукції відповідно до норм міжнародної практики і національного законодавства з метою запобігання ввезенню в Україну недосконалої, застарілої та екологічно небезпечної продукції;
- здійснювати імпорт дефіцитної сировини з метою збереження обмежених власних ресурсів;
- у разі необхідності здійснювати обмеження імпорту з метою захисту вітчизняних товаровиробників та споживчого ринку.

Насамперед доцільно здійснювати імпорт таких передових технологій, які сприятимуть технічному переозброєнню та модернізації вітчизняної промисловості, припиненню нераціонального імпорту і зростанню експорту високотехнологічної та наукоємної продукції.

Висновки. Зовнішньоекономічну безпеку можна визначити як спроможність держави протистояти впливу екзогенних негативних факторів і мінімізувати заподіяні ними збитки, активно використовувати участь у світовому розподілі праці для створення сприятливих умов розвитку національної економіки. Надзвичайно важливо здійснювати постійний моніторинг основних показників для визначення поточного стану забезпечення зовнішньоекономічної безпеки.

Щодо інтеграції України у світову економіку, то, з одного боку, значна частка її експорту у світовій торгівлі дає змогу впливати на інші країни, а з іншого – проникнення іноземного капіталу в національну економіку посилює вплив на її економічний розвиток ззовні.

Пріоритетом у розвитку експортного потенціалу повинно стати використання переваг тих виробництв, які мають передові технології та високий експортний потенціал, а саме: літакобудування, космічне ракетобудування та космічні послуги, порошкова металургія, виробництво надтвердих матеріалів тощо.

Перерахована низка заходів дозволить забезпечити імпортну безпеку України.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Державна служба статистики України . Статистична інформація [Електронний ресурс]. – режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Губарєва І. О. Формування економічної безпеки України : монографія / Губарєва І. О. – Харків : Інжек, 2015. – 443 с.
3. Економічна безпека держави: навчально-методичний посібник / Живко З.Б., Черевко О.В., Копитко М.І., Зачосова Н.В., Живко М.О., Серeda В.В., Занора В.О., Бісєць А.В.; за ред. Живко З.Б. Черкаси : видавець Чабаненко Ю.А., 2019. 240 с.
4. Жихор О. Б. Економічна безпека : підруч. для студентів ВНЗ / [О. Б. Жихор та ін.] ; за ред. д-ра екон. наук, проф. О. Б. Жихор, д-ра екон. наук, проф. О. І. Барановського ; Ун-т банк. справи Нац. банку України (м. Київ). – Київ : УБС НБУ, 2015. – 467 с.
5. Лекарь С. І. Адміністративно-правовий механізм забезпечення економічної безпеки держави : монографія / Лекарь С. І. – Х. : Золота миля, 2013. – 477 с.

6. Шевченко Л. С. Економічна безпека держави: сутність та напрями формування : монографія /., О. А. Гриценко, С. М. Макуха [та ін.] / за ред. д-ра екон. наук, проф. Л. С. Шевченко. – Х. : Право, 2019. – 321 с.

REFERENCES

1. State Statistics Service of Ukraine. Statistical information [Electronic resource]. – access mode: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Gubareva I. O. Formation of economic security of Ukraine: monograph / Gubareva I. O. – Kharkiv: Inzhnek, 2015. – 443 p.
3. Economic security of the state: educational and methodological manual / Zhivko Z.B., Cherevko O.V., Kopytko M.I., Zachosova N.V., Zhivko M.O., Sereda V.V., Zanova V. O., Bievets A.V.; under the editorship Zhivko Z.B. Cherkasy: Yu.A. Chabanenko publisher, 2019. 240 p.
4. Zhykhor O. B. Economic security: textbook. for university students / [O. B. Zhihor and others] ; under the editorship Dr. Econ. Sciences, Prof. O. B. Zhihor, Dr. Econ. Sciences, Prof. O. I. Baranovskyi; Bank University. affairs of the National Bank of Ukraine (Kyiv). – Kyiv: UBS NBU, 2015. – 467 p.
6. Lekar S. I. Administrative and legal mechanism for ensuring the economic security of the state: monograph / Lekar S. I. – Kh.: Golden Mile, 2013. – 477 p.
7. Shevchenko L. S. Economic security of the state: essence and directions of formation: monograph /., О. А. Hrytsenko, S. M. Makuha [and others] / edited by Dr. Econ. Sciences, Prof. L. S. Shevchenko. – Kh.: Pravo, 2019. – 321 p.

РЕФЕРАТ

Дулеба Н.В. Міжнародна економічна безпека як наслідок глобалізації / Н.В. Дулеба, Г.В. Кириченко, Н.М. Васильцова, А.Д. Дулеба // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті розглянуто суть та основні принципи здійснення зовнішньоекономічної безпеки в Україні. Виділено основні показники, що дозволяють визначити рівень зовнішньоекономічної безпеки держави. Надзвичайно важливо здійснювати постійний моніторинг зазначених основних показників для визначення поточного стану забезпечення зовнішньоекономічної безпеки. Розкриті пріоритетні завдання державної політики для забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України. Наведені економічні та організаційно-правові заходи, що дозволять стимулювати розвиток експорту та забезпечення експортної безпеки.

Розкрито основні принципи здійснення зовнішньоекономічної безпеки в Україні, подано основні показники для визначення рівня зовнішньоекономічної безпеки, показано пріоритетні завдання державної політики для забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА, ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА, ЕКОНОМІЧНІ ІНТЕРЕСИ, ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ЕКСПОРТНА СТРАТЕГІЯ, ІМПОРТНА ПОЛІТИКА

ABSTRACT

Duleba N.V., Kyrychenko A.V., Vasiltsova N.M., Duleba A.D. International economic security as a consequence of globalization. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the essence and basic principles of foreign economic security in Ukraine. The main indicators that allow determining the level of foreign economic security of the state are highlighted. It is extremely important to constantly monitor the specified main indicators to determine the current state of ensuring foreign economic security. The priority tasks of state policy to ensure Ukraine's foreign economic security are revealed. Economic and organizational and legal measures that will allow to stimulate the development of exports and ensure export security are given.

The basic principles of the implementation of foreign economic security in Ukraine are disclosed, the main indicators for determining the level of foreign economic security are presented, and the priority tasks of the state policy to ensure the foreign economic security of Ukraine are shown.

KEY WORDS: EXTERNAL ECONOMIC SECURITY, STATE POLICY, ECONOMIC INTERESTS, STATE REGULATION, EXPORT STRATEGY, IMPORT POLICY

АВТОРИ:

Дулеба Н. В., кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: N.V.Duleba@gmail.com, тел. (044)2803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-3881-2413

Кириченко Г. В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, anna_dazenko@ukr.net, , тел. (044)2803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-3783-0804

Васільцова Н. М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Pilipenko_natali@ukr.net., тел. (044)2803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-9897-5310

Дулеба А. Д., кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри виробництва, ремонту та матеріалознавства, e-mail: a.d.duleba@gmail.com, тел. (044)2809805, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.104а, orcid.org / 0000-0001-6333-1737

AUTHORS:

Duleba N. V., candidate of economic sciences, associate professor, National Transport University, associate professor of the Department of Economics, e-mail: N.V.Duleba@gmail.com, tel. (044)2803016, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 313, orcid.org/0000-0002-3881-2413

Kyrychenko A. V., Candidate of Economic Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, anna_dazenko@ukr.net, , tel. (044)2803016, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 313, orcid.org/0000-0002-3783-0804

Vasiltsova N. M., Candidate of Economic Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Pilipenko_natali@ukr.net., tel. (044)2803016, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 313, orcid.org/0000-0002-9897-5310

Duleba A. D., candidate of technical sciences, associate professor, National Transport University, associate professor of the department of production, repair and materials science, e-mail: a.d.duleba@gmail.com, phone (044)2809805, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 104a, orcid.org / 0000-0001-6333-1737

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Корчевська Л. О., професор кафедри менеджменту, маркетингу і туризму, Херсонського національного технічного університету МОН України, м. Херсон, Україна

Бондар Н. М., доктор економічних наук, професор кафедри економіки, Національного транспортного університету, Київ, Україна

REVIEWER:

Korchevska L. O., professor of the Department of Management, Marketing and Tourism, Kherson National Technical University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kherson, Ukraine

Bondar N. M., Doctor of Economics, Professor of the Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine

МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЯК НАСЛІДОК ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Дулеба Н.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, N.V.Duleba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-3881-2413

Кириченко Г.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, anna_dazenko@ukr.net, orcid.org/0000-0002-3783-0804

Васильцова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Pilipenko_natali@ukr.net, orcid.org/0000-0002-9897-5310

Дулеба А.Д., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, a.d.duleba@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6333-1737

INTERNATIONAL ECONOMIC SECURITY AS A CONSEQUENCE OF GLOBALIZATION

Duleba N.V., associate professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, N.V.Duleba@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-3881-2413>

Kyrychenko A.V., associate professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, anna_dazenko@ukr.net, orcid.org/0000-0002-3783-0804

Vasiltsova N.M., associate professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Pilipenko_natali@ukr.net, orcid.org/0000-0002-9897-5310

Duleba A.D., associate professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, a.d.duleba@gmail.com, orcid.org/0000-0001-6333-1737

Постановка проблеми. Щодо інтеграції України у світову економіку, то, з одного боку, значна частка її експорту у світовій торгівлі дає змогу впливати на інші країни, а з іншого – проникнення іноземного капіталу в національну економіку посилює вплив на її економічний розвиток ззовні.

Пріоритетом у розвитку експортного потенціалу повинно стати використання переваг тих виробництв, які мають передові технології та високий експортний потенціал, а саме: літакобудування, космічне ракетобудування та космічні послуги, порошкова металургія, виробництво надтвердих матеріалів тощо. Значний експортний потенціал має також сільське господарство за умови його реформування, створення сучасної переробної промисловості, поліпшення умов зберігання продукції тощо.

Географічне розташування України сприяє розширенню міжнародних транспортно-експедиторських послуг під час транзитних перевезень автомобільним, залізничним, повітряним, водним і трубопровідним транспортом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження у даному напрямку проводилися такими вітчизняними вченими як З. Варналій, О. Власюк, В. Геєць, В. Горбулін, Я. Жаліло, А. Качинський, В. Предборський та рядом інших вчених і практиків, окремо потрібно відзначити вклад таких дослідників, як І. Бінько, В. Мунтіян, Г. Пастернак-Таранущенко та В. Шлемко, праці яких фактично поклали початок вивченню зазначеного комплексу питань за часів незалежності України.

Мета статті. Розкрити основні принципи здійснення зовнішньоекономічної безпеки в Україні, подати основні показники для визначення рівня зовнішньоекономічної безпеки, показати пріоритетні завдання державної політики для забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Зовнішньоекономічну безпеку можна визначити як спроможність держави протистояти впливу екзогенних негативних факторів і мінімізувати заподіяні ними збитки, активно використовувати участь у світовому розподілі праці для створення сприятливих умов розвитку національної економіки.

Основними принципами здійснення зовнішньоекономічної безпеки в Україні є [5]:

- верховенство закону в регулюванні зовнішньоекономічної діяльності;
- захист національних економічних інтересів та економічного суверенітету України;
- узгодженість економічних інтересів окремих суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та економічних інтересів держави;

- своєчасність та адекватність заходів щодо усунення та нейтралізації загроз національним економічним інтересам;
- рівноправність відносин між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності;
- дотримання загальновизнаних норм і принципів міжнародного права у зовнішньоекономічній діяльності;
- вирішення торгових спорів шляхом консультацій і переговорів;
- системність та еволюційність відкриття національної економіки.

Рівень забезпечення зовнішньоекономічної безпеки можна визначити за такими показниками [6]:

- коефіцієнт відкритості національної економіки (відношення обсягу зовнішньої торгівлі, тобто експорту та імпорту, до ВВП);
- коефіцієнт покриття імпорту експортом;
- відношення обсягу експорту до ВВП;
- відношення обсягу імпорту до ВВП;
- сальдо зовнішньоторговельної діяльності;
- товарна структура експорту та імпорту;
- товарна структура критичного імпорту;
- співвідношення між обсягами залученого капіталу та експортом вітчизняного капіталу;
- співвідношення цін на зовнішньому і внутрішньому ринках;
- енергомісткість та матеріаломісткість експорту;
- співвідношення між обсягами національного виробництва та експорту до певних країн;
- вплив виробництва експортної продукції на екологію;
- питома вага експорту наукомісткої продукції в загальному обсязі експорту;
- питома вага імпорту наукомісткої продукції в загальному обсязі імпорту;
- частка експорту на душу населення;
- частка іноземних інвестицій у ВВП;
- співвідношення тарифного і нетарифного регулювання.

Надзвичайно важливо здійснювати постійний моніторинг зазначених основних показників для визначення поточного стану забезпечення зовнішньоекономічної безпеки.

Щодо інтеграції України у світову економіку, то, з одного боку, значна частка її експорту у світовій торгівлі дає змогу впливати на інші країни, а з іншого – проникнення іноземного капіталу в національну економіку посилює вплив на її економічний розвиток ззовні.

На рис. 1 можна чітко простежити, що обсяги експорту України зростали за період з 2016 по 2019 роки та з 2020 по 2021 роки. Це свідчить про пожвавлення зовнішньої торгівлі, зокрема про можливість продавати власну продукцію за межі України. Ріст експорту позитивно впливає на економіку держави, оскільки впливає на обсяги торгівлі. Зростання прибутків від зовнішньоекономічної діяльності підвищує купівельну спроможність. Але у 2022 році обсяг експорту різко знизився унаслідок воєнних дій на території України. Це свідчить про сповільнення зовнішньої торгівлі, що негативно впливає на економіку нашої держави.

На рис. 2 ми бачимо, що об'єми імпорту зростали з 2015 по 2019 роки та з 2020 по 2021 роки. Це означає, що збільшувалась кількість та вартість операцій як з продажу так і купівлі товарів та послуг. Економічна ситуація цих років сприяла пожвавленню економічної активності. Але у 2022 році зменшилася кількість та обсяг товарів та послуг, як наслідок воєнних дій на території нашої держави.

Для забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України пріоритетними завданнями державної політики повинні стати [3]:

- підтримка вітчизняних експортерів, розробників імпортозамінних товарів і виробників конкурентоспроможної продукції;
- створення ефективної банківської та гнучкої кредитної системи, гарантування прав власників валютних коштів;
- створення інфраструктури зовнішньої торгівлі та сучасної системи її інформаційного забезпечення;
- проведення гнучкої експортно-імпортної політики;
- удосконалення механізмів державного регулювання зовнішньої торгівлі;
- диверсифікація експорту та імпорту.

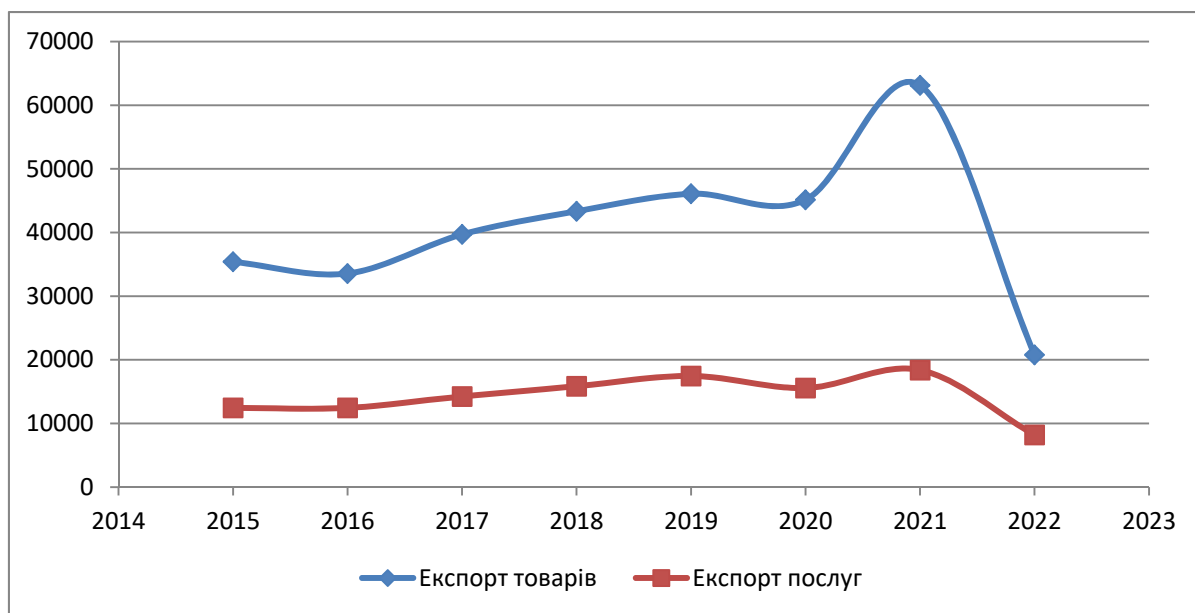


Рисунок 1 – Обсяг експорту України з 2015 по 2022 роки [1]

Figure 1 – Export volume of Ukraine from 2015 to 2022 [1]

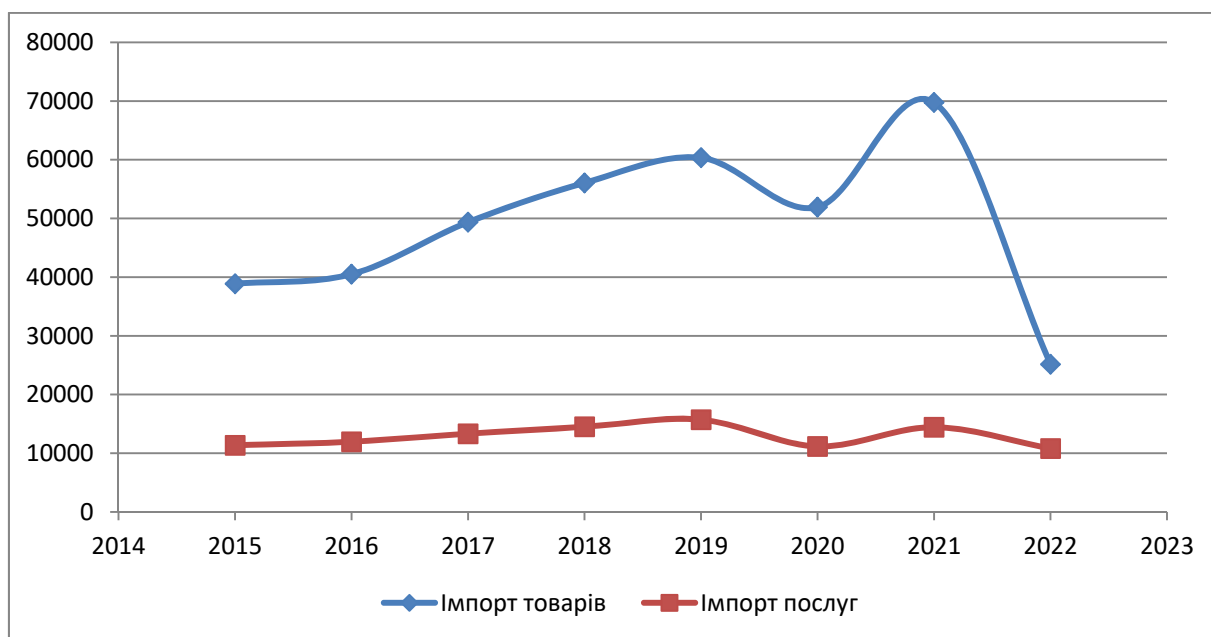


Рисунок 2 – Обсяг імпорту України з 2015 по 2022 роки [1]

Figure 2 – Import volume of Ukraine from 2015 to 2022 [1]

Відповідність експорту національним інтересам України, забезпечення його раціональної товарної структури та географічної збалансованості, конкурентоспроможності, відсутності дискримінації на зовнішніх ринках та спрямованості на забезпечення високого рівня добробуту нації називається експортною стратегією.

Експортна стратегія повинна розроблятися на основі глибокого аналізу кон'юнктури зовнішніх ринків, становища у вітчизняному виробництві, впливу факторів, які позначилися на обсягах та структурі експортної діяльності, визначення цілей, пріоритетів і напрямів розвитку експортного потенціалу.

Пріоритетом у розвитку експортного потенціалу повинно стати використання переваг тих виробництв, які мають передові технології та високий експортний потенціал, а саме: літакобудування, космічне ракетобудування та космічні послуги, порошкова металургія, виробництво надтвердих матеріалів тощо. Значний експортний потенціал має також сільське господарство за умови його реформування, створення сучасної переробної промисловості, поліпшення умов зберігання продукції тощо.

Географічне розташування України сприяє розширенню міжнародних транспортно-експедиторських послуг під час транзитних перевезень автомобільним, залізничним, повітряним, водним і трубопровідним транспортом. З цього погляду важливо забезпечити участь України у проєктах прокладання трансконтинентальних транспортних коридорів "Південь — Північ", "Західна Європа — Східна Європа" тощо. Це сприятиме інтеграції України у світову систему господарства і забезпеченню її економічної безпеки.

Загалом стимулювання розвитку експорту та забезпечення експортної безпеки має включати насамперед економічні та організаційно-правові заходи [2].

До економічних заходів слід віднести:

- страхування експортних кредитів від комерційних та політичних ризиків;
- надання урядом гарантій щодо залучення кредитних ресурсів в експортоорієнтовані виробництва, запровадження спеціальної системи кредитування обіговими коштами виробництв;
- надання державної фінансової підтримки експортерам промислової продукції;
- податкове заохочення експортерів (безперешкодне повернення податку на додану вартість у разі експорту продукції тощо);
- митно-тарифне стимулювання.

До організаційно-правових заходів належать:

- вдосконалення правової бази розвитку експортної діяльності;
- створення системи зовнішньоторговельної інформації;
- державна підтримка просування української продукції на зовнішні ринки;
- організація ефективної системи сертифікації експортної продукції;
- підвищення ролі закордонних українських представництв у дипломатичній підтримці ними важливих експортних операцій, попередніх маркетингових досліджень, зусиль щодо організації зарубіжних виставок, ярмарків тощо;
- проведення наукових досліджень у зовнішньоекономічній сфері, зокрема досліджень кон'юнктури товарів на зовнішніх ринках;
- підготовка кваліфікованих кадрів для діяльності у зовнішньоекономічній сфері;
- здійснення ефективного державного контролю за зовнішньоекономічними операціями з метою запобігання порушенням, збирання інформації щодо ділової репутації та фінансового стану учасників зовнішньоекономічної діяльності, обмін нею з органами безпеки інших країн;
- створення та підтримка об'єднань експортерів, координація їхньої діяльності на зовнішніх ринках з метою ефективного використання кон'юнктури та дотримання правил конкуренції.

Державна імпортна політика визначається як раціональна товарна та географічна збалансованість імпорту, що позитивно впливає на розвиток національної економіки, захищає внутрішній ринок і національного товаровиробника, сприяє зміцненню конкурентоспроможності вітчизняної продукції та економічної незалежності України.

Держава може впливати на імпорт за допомогою тарифних та нетарифних методів.

Тариф на імпорт є найпоширенішим видом обмеження торгівлі, що являє собою державний грошовий збір із ввезених товарів, які пропускаються через кордон країни під контролем митного відомства.

Існують два основні види митних тарифів: *специфічні*, які визначаються у вигляді фіксованої суми з одиниці виміру (наприклад, ваги, площі, кількості тощо), та *адвалорне мито*, яке встановлюється у вигляді відсотка з митної вартості товару [4].

Введення імпортного тарифу призводить до збільшення ціни імпортованих товарів, скорочення обсягу імпорту, збільшенню цін на подібні товари вітчизняного виробництва і, як результат, зростання вітчизняного виробництва даного товару.

Щодо нетарифних методів регулювання державою імпорту, то найбільш поширеною формою їх є квотування, яке являє собою обмеження в кількісному або вартісному вираженні обсягу продукції, дозволеної до ввозу в країну за визначений період.

Вплив квоти на рівень добробуту ідентичний впливові тарифу. Різниця полягає в тому, що при введенні тарифу держава завжди одержує додатковий дохід, а при встановленні квоти частина цього доходу може дістатися імпортеру. Однак квота дає гарантію, що імпорт не буде перевищувати визначену величину, оскільки позбавляє іноземних конкурентів можливості розширювати продаж за рахунок зниження цін.

Для забезпечення імпоротної безпеки України слід здійснити низку заходів, а саме:

- привести товарну структуру імпорту у відповідність із потребами національної економіки;
- забезпечити спрямування імпорту на структурну перебудову економіки, передусім на створення замкнених технологічних циклів;
- активно залучати передові технології для модернізації національного виробництва;
- здійснювати географічну диверсифікацію імпорту з метою зменшення ресурсної, фінансової та технічної залежності України;
- надавати підтримку вітчизняним виробникам у сфері освоєння продукції, що дозволяє зменшити імпорт закордонних аналогів;
- вдосконалити чинне законодавство для ефективного регулювання імпорту;
- розробити економічно обґрунтовану систему тарифного регулювання імпорту з метою насичення внутрішнього ринку необхідними товарами;
- законодавчо оформити внесення змін до переліку країн (у бік їхнього зменшення), на які поширюється преференційний режим;
- здійснювати сертифікацію імпоротної продукції відповідно до норм міжнародної практики і національного законодавства з метою запобігання ввезенню в Україну недосконалої, застарілої та екологічно небезпечної продукції;
- здійснювати імпорт дефіцитної сировини з метою збереження обмежених власних ресурсів;
- у разі необхідності здійснювати обмеження імпорту з метою захисту вітчизняних товаровиробників та споживчого ринку.

Насамперед доцільно здійснювати імпорт таких передових технологій, які сприятимуть технічному переозброєнню та модернізації вітчизняної промисловості, припиненню нераціонального імпорту і зростанню експорту високотехнологічної та наукоємної продукції.

Висновки. Зовнішньоекономічну безпеку можна визначити як спроможність держави протистояти впливу екзогенних негативних факторів і мінімізувати заподіяні ними збитки, активно використовувати участь у світовому розподілі праці для створення сприятливих умов розвитку національної економіки. Надзвичайно важливо здійснювати постійний моніторинг основних показників для визначення поточного стану забезпечення зовнішньоекономічної безпеки.

Щодо інтеграції України у світову економіку, то, з одного боку, значна частка її експорту у світовій торгівлі дає змогу впливати на інші країни, а з іншого – проникнення іноземного капіталу в національну економіку посилює вплив на її економічний розвиток ззовні.

Пріоритетом у розвитку експортного потенціалу повинно стати використання переваг тих виробництв, які мають передові технології та високий експортний потенціал, а саме: літакобудування, космічне ракетобудування та космічні послуги, порошкова металургія, виробництво надтвердих матеріалів тощо.

Перерахована низка заходів дозволить забезпечити імпортну безпеку України.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Державна служба статистики України . Статистична інформація [Електронний ресурс]. – режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Губарєва І. О. Формування економічної безпеки України : монографія / Губарєва І. О. – Харків : Інжек, 2015. – 443 с.
3. Економічна безпека держави: навчально-методичний посібник / Живко З.Б., Черевко О.В., Копитко М.І., Зачосова Н.В., Живко М.О., Серeda В.В., Занора В.О., Бісєць А.В.; за ред. Живко З.Б. Черкаси : видавець Чабаненко Ю.А., 2019. 240 с.
4. Жихор О. Б. Економічна безпека : підруч. для студентів ВНЗ / [О. Б. Жихор та ін.] ; за ред. д-ра екон. наук, проф. О. Б. Жихор, д-ра екон. наук, проф. О. І. Барановського ; Ун-т банк. справи Нац. банку України (м. Київ). – Київ : УБС НБУ, 2015. – 467 с.
5. Лекарь С. І. Адміністративно-правовий механізм забезпечення економічної безпеки держави : монографія / Лекарь С. І. – Х. : Золота миля, 2013. – 477 с.

6. Шевченко Л. С. Економічна безпека держави: сутність та напрями формування : монографія /., О. А. Гриценко, С. М. Макуха [та ін.] / за ред. д-ра екон. наук, проф. Л. С. Шевченко. – Х. : Право, 2019. – 321 с.

REFERENCES

1. State Statistics Service of Ukraine. Statistical information [Electronic resource]. – access mode: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Gubareva I. O. Formation of economic security of Ukraine: monograph / Gubareva I. O. – Kharkiv: Inzhnek, 2015. – 443 p.
3. Economic security of the state: educational and methodological manual / Zhivko Z.B., Cherevko O.V., Kopytko M.I., Zachosova N.V., Zhivko M.O., Sereda V.V., Zanova V. O., Bievets A.V.; under the editorship Zhivko Z.B. Cherkasy: Yu.A. Chabanenko publisher, 2019. 240 p.
4. Zhykhor O. B. Economic security: textbook. for university students / [O. B. Zhihor and others] ; under the editorship Dr. Econ. Sciences, Prof. O. B. Zhihor, Dr. Econ. Sciences, Prof. O. I. Baranovskyi; Bank University. affairs of the National Bank of Ukraine (Kyiv). – Kyiv: UBS NBU, 2015. – 467 p.
6. Lekar S. I. Administrative and legal mechanism for ensuring the economic security of the state: monograph / Lekar S. I. – Kh.: Golden Mile, 2013. – 477 p.
7. Shevchenko L. S. Economic security of the state: essence and directions of formation: monograph /., О. А. Hrytsenko, S. М. Makuha [and others] / edited by Dr. Econ. Sciences, Prof. L. S. Shevchenko. – Kh.: Pravo, 2019. – 321 p.

РЕФЕРАТ

Дулеба Н.В. Міжнародна економічна безпека як наслідок глобалізації / Н.В. Дулеба, Г.В. Кириченко, Н.М. Васильцова, А.Д. Дулеба // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті розглянуто суть та основні принципи здійснення зовнішньоекономічної безпеки в Україні. Виділено основні показники, що дозволяють визначити рівень зовнішньоекономічної безпеки держави. Надзвичайно важливо здійснювати постійний моніторинг зазначених основних показників для визначення поточного стану забезпечення зовнішньоекономічної безпеки. Розкриті пріоритетні завдання державної політики для забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України. Наведені економічні та організаційно-правові заходи, що дозволять стимулювати розвиток експорту та забезпечення експортної безпеки.

Розкрито основні принципи здійснення зовнішньоекономічної безпеки в Україні, подано основні показники для визначення рівня зовнішньоекономічної безпеки, показано пріоритетні завдання державної політики для забезпечення зовнішньоекономічної безпеки України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА, ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА, ЕКОНОМІЧНІ ІНТЕРЕСИ, ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ЕКСПОРТНА СТРАТЕГІЯ, ІМПОРТНА ПОЛІТИКА

ABSTRACT

Duleba N.V., Kyrychenko A.V., Vasiltsova N.M., Duleba A.D. International economic security as a consequence of globalization. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the essence and basic principles of foreign economic security in Ukraine. The main indicators that allow determining the level of foreign economic security of the state are highlighted. It is extremely important to constantly monitor the specified main indicators to determine the current state of ensuring foreign economic security. The priority tasks of state policy to ensure Ukraine's foreign economic security are revealed. Economic and organizational and legal measures that will allow to stimulate the development of exports and ensure export security are given.

The basic principles of the implementation of foreign economic security in Ukraine are disclosed, the main indicators for determining the level of foreign economic security are presented, and the priority tasks of the state policy to ensure the foreign economic security of Ukraine are shown.

KEY WORDS: EXTERNAL ECONOMIC SECURITY, STATE POLICY, ECONOMIC INTERESTS, STATE REGULATION, EXPORT STRATEGY, IMPORT POLICY

АВТОРИ:

Дулеба Н. В., кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: N.V.Duleba@gmail.com, тел. (044)2803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-3881-2413

Кириченко Г. В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, anna_dazenko@ukr.net, , тел. (044)2803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-3783-0804

Васільцова Н. М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Pilipenko_natali@ukr.net., тел. (044)2803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-9897-5310

Дулеба А. Д., кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри виробництва, ремонту та матеріалознавства, e-mail: a.d.duleba@gmail.com, тел. (044)2809805, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к.104а, orcid.org / 0000-0001-6333-1737

AUTHORS:

Duleba N. V., candidate of economic sciences, associate professor, National Transport University, associate professor of the Department of Economics, e-mail: N.V.Duleba@gmail.com, tel. (044)2803016, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 313, orcid.org/0000-0002-3881-2413

Kyrychenko A. V., Candidate of Economic Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, anna_dazenko@ukr.net, , tel. (044)2803016, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 313, orcid.org/0000-0002-3783-0804

Vasiltsova N. M., Candidate of Economic Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Pilipenko_natali@ukr.net., tel. (044)2803016, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 313, orcid.org/0000-0002-9897-5310

Duleba A. D., candidate of technical sciences, associate professor, National Transport University, associate professor of the department of production, repair and materials science, e-mail: a.d.duleba@gmail.com, phone (044)2809805, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 104a, orcid.org / 0000-0001-6333-1737

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Корчевська Л. О., професор кафедри менеджменту, маркетингу і туризму, Херсонського національного технічного університету МОН України, м. Херсон, Україна

Бондар Н. М., доктор економічних наук, професор кафедри економіки, Національного транспортного університету, Київ, Україна

REVIEWER:

Korchevska L. O., professor of the Department of Management, Marketing and Tourism, Kherson National Technical University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kherson, Ukraine

Bondar N. M., Doctor of Economics, Professor of the Department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine

АНАЛІЗ ПІДХОДІВ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ ТА ЗМІСТУ ПОНЯТТЯ ЯКОСТІ ОСВІТИ

Захарова Ю.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна,
y.zakharova@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-8728-1460

APPROACHES ANALYSIS TO THE ESSENCE AND CONTENT DEFINING OF THE QUALITY EDUCATION

Zakharova Yu.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine, y.zakharova@ntu.edu.ua,
orcid.org/0000-0002-8728-1460

Постановка проблеми. У сучасному суспільстві, яке постійно розвивається та змінюється, все більшої актуальності набуває реформування та удосконалення існуючої системи освіти, де центральною проблемою для всіх стейкхолдерів виступає підвищення рівня її якості. Для досягнення якісно нового стану нашого суспільства необхідно, в першу чергу, підвищувати рівень підготовки фахівців, а, отже, якість надання освітніх послуг. Працюючи над інтеграцією в європейський освітній простір та над практичним приєднанням до Болонського процесу, Україна, у контексті європейських вимог, здійснює модернізацію освітньої діяльності, де якість освіти охоплює різні напрями в цій галузі. Це – і якість викладання, і якість підготовки, і якість досліджень, що, в свою чергу, є ознакою якості відповідного персоналу й програм, а також, як результат, якості навчання. Тому метою нашої статі є аналіз змісту поняття якості освіти, яким чином вона визначається та від яких показників залежить.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасний науковий дискурс пропонує багатовекторне та різноманітне тлумачення якості освіти. Аналіз наукових досліджень засвідчує іноді кардинально різні підходи до розуміння цього поняття. Проблемі розтлумачення поняття «якість освіти» присвятили свої праці О. Ляшенко, С. Щудло, Є. Коротков, В. Ніколаєвський, І. Анненкова, В. Лунячек, Л. Ткачук, Т. Хлебнікова та інші вітчизняні та зарубіжні науковці. Крім того, «якість освіти» визначається нормативно на державному і міжнародному рівнях. Так, якість освіти розглядається науковцями в декількох аспектах – це соціально-філософський, управлінський, педагогічний, політичний, соціологічний, економічний та інші аспекти. Водночас, незважаючи на достатнє окреслення даного феномену, проблема якості освіти продовжує бути актуальною та потребує подальшого дослідження як наукова категорія.

Виклад основного матеріалу. Якість освіти – це комплекс характеристик освітнього процесу, що визначають послідовне та практично ефективне формування компетентності та професійної свідомості [12].

Якість освіти – це узагальнене поняття, яке є одним з базових у вітчизняних та міжнародних нормативно-правових документах, що регламентують функціонування системи освіти – у Державній національній програмі “Освіта” (Україна XXI століття) [19], Національній доктрині розвитку освіти [1], Національній стратегії розвитку освіти в Україні на період до 2021 року [2]; Законах України «Про освіту» [9], «Про вищу освіту» [8], документах пов’язаних з упровадженням Болонської системи [6] тощо.

На сайті Міністерства освіти і науки України поняття якості освіти трактується як комплекс характеристик освітнього процесу, що визначають послідовне та практично ефективне формування компетентності та професійної свідомості. Це певний рівень знань і вмінь, розумового, фізичного й морального розвитку, якого досягли випускники освітнього закладу відповідно до запланованих цілей навчання і виховання [25].

У Законі України «Про освіту» зазначено, що «якість освіти — це відповідність результатів навчання вимогам, встановленим законодавством, відповідним стандартом освіти та/або договором про надання освітніх послуг; а якість освітньої діяльності — це рівень організації, забезпечення та реалізації освітнього процесу, що забезпечує здобуття особами якісної освіти та відповідає вимогам, встановленим законодавством та/або договором про надання освітніх послуг» [9]. При цьому, в Законі України «Про вищу освіту» визначається поняття якості вищої освіти як відповідність умов провадження освітньої діяльності та результатів навчання вимогам законодавства та стандартам вищої освіти, професійним та/або міжнародним стандартам (за наявності), а також потребам

заінтересованих сторін і суспільства, що забезпечується шляхом здійснення процедур внутрішнього та зовнішнього забезпечення якості [8].

У Національній доктрині розвитку освіти зазначається, що якість освіти є національним пріоритетом і передумовою національної безпеки держави, додержання міжнародних норм і вимог законодавства України щодо реалізації права громадян на освіту. На забезпечення якості освіти спрямовуються матеріальні, фінансові, кадрові та наукові ресурси суспільства і держави. Якість освіти визначається на основі державних стандартів освіти та оцінки громадськістю освітніх послуг [1].

Міжнародна організація зі стандартизації ISO визначає якість освіти як сукупність властивостей і характеристик освітнього процесу, які надають їм здатності задовольняти освітні потреби споживачів освітніх послуг [20; 24].

У комюніке Празької конференції серед європейських Міністрів освіти по впровадженню Болонського процесу було подано визначення якості освіти, яка є «основою для довіри, порівнянності, мобільності, сумісності та привабливості в сфері європейської вищої освіти» [10].

Міжнародний інститут планування освіти в Парижі пропонує під якістю освіти розуміти «якісні зміни в навчальному процесі і в навколишньому середовищі учнів, які можна зафіксувати як поліпшення їхніх знань, умінь і цінностей» [28, с. 6].

Одними з перших, хто зробив спробу описати поняття якості щодо вищої освіти, були британські вчені Л. Харві та Д. Грін. Вони обґрунтували, що раніше питання якості базувалося на довірі суспільства до освітніх інституцій, проте із розширенням сфери освітніх послуг та появою конкуренції між освітніми установами, збільшенням кількості вищих навчальних закладів та можливостей доступу до вищої освіти, усі зацікавлені сторони, і, насамперед, держава та бізнес, поставили вимоги до підвищення якості освіти [26; 23].

Крім нормативно-правових документів, поняття якості освіти по-різному трактується науковцями. Проведений аналіз джерел дозволив виявити уявлення вчених про сутність цього поняття (Табл. 1).

Таблиця 1 – Трактування поняття «якість освіти» з точки зору різних науковців

Table 1 – Interpretation of the concept of “quality education” from the point of view of various scientists

Автор	Визначення
Анненкова І. П. [3]	Якість освіти визначається не тільки обсягом знань, але й параметрами особистісного, світоглядного, громадянського розвитку, при цьому проблема якості освітнього процесу розглядається з позицій загальнолюдської і соціальної цінності освіти
Батечко Н. Г. [4]	Якість освіти – складна система, що поєднує організаційну структуру, методики, процеси і ресурси необхідні для функціонування системи освіти з метою її відповідності вимогам та соціальним нормам, державним освітнім стандартам
Булах І. С. [7]	Якість освіти – сукупність властивостей та характеристик освітнього процесу, щоб надати йому спроможність формувати такий рівень професійної компетентності, що задовольняє потреби громадян, підприємців та організації, суспільства і держави
Василюк А., Дей М. [24, с. 16]	Якість освіти може розглядатися як міра задоволеності очікувань різних учасників процесу освіти від наданих освітніми установами освітніх послуг або як міра досягнення поставлених в освіті цілей та завдань
Кільова Г. О. [11]	Якість освіти – синтетична категорія, що відображає всі компоненти й аспекти розвитку освіти як системи. «Якість освіти» доречніше за все тлумачити з погляду споживачів освіти, тоді кожний окремий суб'єкт матиме своє визначення. Для студента освіта якісна, якщо вона сприяє розвитку його особистості й професійної кар'єри. Для роботодавця освіта якісна, якщо підготувала компетентного працівника. Для суспільства освіта якісна, якщо вона формує особистість, здатну до ефективної соціальної життєтворчості й т. п.
Коротков Є. [12]	Якість освіти – це комплекс характеристик компетентностей і професійної свідомості, що відбивають здатність фахівця здійснювати професійну діяльність відповідно до вимог сучасного етапу розвитку економіки, на визначеному рівні ефективності та професійного успіху, із розумінням соціальної відповідальності за результати професійної діяльності

Луначек В. Е. [13]	Якість освіти – збалансована відповідність певного освітнього рівня (загальної сукупності освіти, професійно-технічної освіти, вищої освіти тощо) численним потребам, цілям, умовам, прийнятим нормам і стандартам, що встановлюються для виявлення причин порушення цієї відповідності й управління процесом поліпшення якості
Ляшенко О. І. [14; 15]	1) Якість освіти – це багатовимірне методологічне поняття, яке рівнобіжно віддзеркалює суспільне життя – соціальні, економічні, політичні, педагогічні, демографічні та інші життєво значущі для розвитку людини сторони життя. Як системний об'єкт її характеризують якість мети, якість педагогічного процесу і якість результату. 2) Якість освіти – це узагальнений показник розвитку суспільств у певному часовому вимірі
Островерхова Н. [18]	Якість освіти – сукупна, комплексна, системна, цілісна характеристика, яка включає в себе, окрім якості навченості, ще й цілу низку параметрів, завдяки врахування яких оцінка результатів навчання може бути як підвищена, так і зведена до нуля або навіть негативна
Ніколаєвський В. М. [16]	Основними чинниками, що забезпечують якість освіти, є професійна підготовка викладачів, навчально-методичне забезпечення навчального процесу, наявність системи контролю й оцінювання викладання, рівня знань студентів, застосування сучасних освітніх технологій у навчальному процесі, залучення викладачів і студентів до науково-дослідної діяльності, відповідність програм навчальних дисциплін сучасним вимогам, належне матеріально-технічне забезпечення навчального процесу, забезпеченість науковою літературою, що відповідає сучасним вимогам, використання матеріалів соціологічних та інших досліджень, спрямованість викладання на формування соціальних якостей сучасного фахівця, стимулювання самостійної роботи студентів, контакти з провідними зарубіжними фахівцями
Ткачук Л. В. [21]	У широкому сенсі якість освіти розуміють як збалансовану відповідність процесу, результату і самої освітньої системи меті, потребам і соціальним нормам (стандартам) освіти; у вузькому розумінні – перелік вимог до особистості, освітнього середовища й системи освіти, яка реалізує їх на певних етапах навчання людини, якому відповідає певна сукупність показників
Хлебнікова Т. М. [22]	Якість освіти є багатогранною категорією, яка за своєю сутністю відображає різні аспекти освітнього процесу – філософські, соціальні, педагогічні, політичні, демографічні, економічні та інші. Крім того, якість освіти розглядається ще і як сукупність властивостей освіти, що визначають її здатність задовольняти відповідні потреби особистості, суспільства, держави відповідно до призначення освіти
Щудло С. А. [23, с. 56]	Якість освіти – інтегральна конвенційна характеристика освітнього процесу та його результатів, що виражає сутність їхньої відповідності очікуванням суб'єктів освітнього процесу – від окремого індивіда до суспільства загалом
Parri J. [27]	Якість вищої освіти як атрибут, що характеризує постійний розвиток

Джерело: складено автором

Таким чином, проаналізувавши поняття якості освіти з точки зору підходів різних науковців, можемо зробити висновок, що якість освіти – це, по-перше, інтегральна характеристика системи освіти, яка є відображенням ступеня відповідності ресурсного забезпечення, освітнього процесу та освітніх результатів нормативним вимогам, соціальним та особистісним очікуванням. По-друге, поняття якості освіти тлумачиться як сукупність різних складових, найвагомішими з яких є ті, що визначають рівень знань, умінь, навичок, компетенцій, особистісних та професійних якостей і досягнень всіх учасників освітнього процесу. По-третє, якість освіти – це системне поняття, це категорія, яка відображає всі аспекти розвитку освітньої системи. По-четверте, на рівні держави якість освіти – це відповідність освітньої системи вимогам і стандартам соціуму.

Крім того, аналіз підходів науковців дає змогу визначити основні структурні елементи якості освіти, яка нагадує ієрархічну систему, та складається, як зазначає, О. Біляковська, з трьох основних взаємопов'язаних компонентів – якості умов освітнього процесу, якості змісту освітнього процесу та якості результату освітнього процесу [5].

Ми погоджуємося з думками Л. В. Ткачук та О. І. Ляшенка про те, що поняття якості освіти потрібно розглядати не лише в площині науки, адже вона має, крім того, свій соціальний, політичний, управлінський, педагогічний контекст. Зокрема, як соціальна категорія якості освіти окреслює загальну мету освіти. Як політична категорія вона акумулює засади політики держави в освітній сфері та визначає основні стратегічні шляхи розвитку національної системи освіти відповідно до світових тенденцій. Як управлінська категорія якості освіти формує стратегії впливу на функціонування системи освіти й вибирає можливі напрями її змін та покращення [15; 21]. Як педагогічна категорія якості освіти включає теорію якості, тобто її характеристики і показники, теорію оцінювання якості – методи та інструменти її оцінювання, та теорію управління якістю – способи і процедури впливу на якість освіти та діяльність освітніх систем [17, с. 7].

Висновки і пропозиції. Таким чином, ми проаналізували різні підходи до визначення сутності та змісту поняття «якість освіти». Нами було з'ясовано, що це поняття є багатоаспектним, та по-різному трактується з точки зору різних наукових поглядів. Якість освіти постає як ієрархічна система, що містить взаємопов'язані та взаємозалежні елементи. Важливою науковою проблемою є конкретизація та обґрунтування цього поняття. Подальшого дослідження потребує чітке визначення системи показників та критеріїв, які якісно впливають на ефективність освітнього процесу.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. «Про Національну доктрину розвитку освіти»: Указ Президента України від 17 квітня 2002 року № 347/2002. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/347/2002#Text> (дата звернення: 11.10.2022)
2. «Про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року»: Указ Президента України від 25 червня 2013 року № 344/2013. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/344/2013#n10> (дата звернення: 11.10.2022)
3. Анненкова І. П. Концептуальні засади системи управління якістю освіти у ВНЗ // Наука і освіта. 2011. № 6. URL: https://scienceandeducation.pdpu.edu.ua/doc/2011/6_2011/5.pdf (дата звернення: 11.10.2022)
4. Батечко Н. Феномен якості вищої освіти в сучасному науковому дискурсі / Н. Г. Батечко // Освітологічний дискурс. 2017. № 3-4. С. 1-16. doi: <https://doi.org/10.28925/2312-5829.2017.3-4.16> (дата звернення: 11.10.2022)
5. Біляковська О. О. Якість освіти: до генези поняття // Збірник наукових праць «Педагогічні науки». 2017. Т. 1, № 76. С. 24-28. URL: <https://ps.journal.kspu.edu/index.php/ps/article/view/47>
6. Болонський процес // «Вища освіта» Інформаційно-аналітичний портал про вищу освіту в Україні та за кордоном. URL: <http://vnz.org.ua/bolonskyj-protses> (дата звернення: 11.10.2022)
7. Булах І. С. Якість освіти та управління якістю: головні показники визначення якості освіти / І. Булах // Післядиплом. освіта в Україні. 2006. № 1. С. 71-74.
8. Закон України «Про вищу освіту» // Відомості Верховної Ради (ВВР). 2014. № 37-38. Ст. 2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-18> (дата звернення: 11.10.2022)
9. Закон України «Про освіту» // Відомості Верховної Ради (ВВР). 2017. № 38-39. Ст. 380. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#Text> (дата звернення: 11.10.2022)
10. Зінченко В. Якість вищої освіти в офіційних документах Болонської групи // Молодь і ринок. 2011. №11 (82). С. 113-117.
11. Кільова Г. О. Якість освіти як ключова категорія менеджменту освіти // Освіта та педагогічна наука. 2012. № 5-6 (154-155). С. 22-26. URL: http://pedagogicaljournal.luguniv.edu.ua/archive/2012/N5-6/article/4/Kilyova_ua.pdf (дата звернення: 11.10.2022)
12. Коротков Є. Концепція якості освіти. URL: <http://osvita.ua/school/manage/1342> (дата звернення: 11.10.2022)
13. Лунячек В. Е. Якість освіти – теоретичний контекст / В. Е. Лунячек // Обрії. 2009. № 1 (28). С. 10–13.
14. Ляшенко О. Стратегія якості як основа освітньої політики країн світу // Моніторинг якості освіти: світові досягнення та українські перспективи/ За заг. ред. О.І. Локшиної. К.: “К.І.С”. 2004. С. 9-14.

15. Ляшенко О. Якість освіти як основа функціонування й розвитку сучасних систем освіти // Педагогіка і психологія. 2005. №1(46). С. 5-12.
16. Ніколаєвський В. М. Соціологічна освіта в Україні: критерії та освітні стратегії досягнення якості // Методологія, теорія та практика соціологічного аналізу сучасного суспільства. Збірник наукових праць. Харків, 2001. С. 393-396.
17. Організаційно-методичне забезпечення моніторингових досліджень якості загальної середньої освіти : Монографія / За ред. Ляшенко О.І. К. : Педагогічна думка, 2011. 160 с. URL: https://lib.iitta.gov.ua/2967/1/Організаційно-методичне_забезпечення_моніторингових_досліджень-Монографія.pdf (дата звернення: 11.10.2022)
18. Островерхова Н. Оцінка якості освіти // Освіта і управління. 2005. Т. 8, № 1. С. 109-113.
19. Про Державну національну програму «Освіта» («Україна XXI століття»): Постанова Кабінету Міністрів України від 3 листопада 1993 р. № 896. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896-93-%D0%BF#top> (дата звернення: 11.10.2022)
20. Стандарт ISO 9000-2007. Стандарти і рекомендації щодо забезпечення якості в Європейському просторі вищої освіти. Київ. Ленвіт, 2006. 36 с.
21. Ткачук Л. В. Концепція педагогічної освіти в області: якість освіти // Національна академія педагогічних наук України. 2010. URL: <https://dspace.udpu.edu.ua/bitstream/6789/2196/1/> (дата звернення: 11.10.2022)
22. Хлебнікова Т. М. Кваліметричний підхід до вивчення якості вищої освіти // Теорія та методика управління освітою. 2009. № 2. URL: http://umo.edu.ua/images/content/nashi_vydanya/metod_upr_osvit/v_5/26.pdf (дата звернення: 11.10.2022)
23. Щудло С. А. Вища освіта у пошуках якості: quo vadis : монографія / Світлана Щудло; М-во освіти і науки, молоді та спорту України, Харків. нац. ун-т імені В. Н. Каразіна, Дрогоб. держ. пед. ун-т імені Івана Франка. Харків; Дрогобич: Коло, 2012. 339 с. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/ua/> (дата звернення: 11.10.2022)
24. Якість вищої освіти: теорія і практика: навчально-методичний посібник / за наук. ред. А. Василюк, М. Дей; кол. авторів: А. Василюк, М. Дей, В. Базелюк (та ін.); НАПН України, Університет менеджменту освіти. Київ; Ніжин: Видавець ПП Лисенко М. М., 2019. 176 с. URL: https://lib.iitta.gov.ua/717657/1/Посібник_якість_вищої_освіти.pdf (дата звернення: 11.10.2022)
25. Якість освіти: Міністерство освіти і науки України. Офіційний веб-портал. URL: <https://mon.gov.ua/ua/tag/yakist-osviti> (дата звернення: 11.10.2022)
26. Harvey L., Green D. Defining Quality. Assessment and Evaluation in Higher Education. 1993. Volume 18, Issue 1. P. 9-34. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/0260293930180102> (дата звернення: 11.10.2022)
27. Planning the quality of education: the collection and use of data for informed decision-making. Ed. By K. Ross et al. Paris: UNESCO, 1990. 160 p. URL: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000086680> (дата звернення: 11.10.2022)

REFERENCES

1. «Pro Natsionalnu doktrynu rozvytku osvity»: Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 17 kvitnia 2002 roku № 347/2002. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/347/2002#Text> (application date: 11.10.2022)
2. «Pro Natsionalnu stratehiu rozvytku osvity v Ukraini na period do 2021 roku»: Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 25 chervnia 2013 roku № 344/2013. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/344/2013#n10> (application date: 11.10.2022)
3. Annienkova, I. P. (2011). Kontseptualni zasady systemy upravlinnia yakistiu osvity u VNZ // Nauka i osvita. № 6. URL: https://scienceandeducation.pdpu.edu.ua/doc/2011/6_2011/5.pdf (application date: 11.10.2022)
4. Batechko, N. (2017). Fenomen yakosti vyshchoi osvity v suchasnomu naukovomu dyskursi / N. H. Batechko // Osvitohichnyi dyskurs. № 3-4. S. 1-16. doi: <https://doi.org/10.28925/2312-5829.2017.3-4.16> (application date: 11.10.2022)
5. Biliakovska, O. O. (2017). Yakist osvity: do henezy poniattia // Zbirnyk naukovykh prats «Pedahohichni nauky». T. 1, № 76. S. 24-28. URL: <https://ps.journal.kspu.edu/index.php/ps/article/view/47>
6. Bolonskyi protses // «Vyshcha osvita» Informatsiino-analitychnyi portal pro vyshchu osvitu v Ukraini ta za kordonom. URL: <http://vnz.org.ua/bolonskyj-protses> (application date: 11.10.2022)
7. Bulakh, I. S. (2006). Yakist osvity ta upravlinnia yakistiu: holovni pokaznyky vyznachennia yakosti osvity / I. Bulakh // Pisliadyplom. osvita v Ukraini. № 1. S. 71-74. [in Ukrainian]

8. Zakon Ukrainy «Pro vyshchu osvitu» // Vidomosti Verkhovnoi Rady (VVR). 2014. № 37-38. St. 2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-18> (application date: 11.10.2022)
9. Zakon Ukrainy «Pro osvitu» // Vidomosti Verkhovnoi Rady (VVR). 2017. № 38-39. St. 380. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#Text> (application date: 11.10.2022)
10. Zinchenko, V. (2011) Yakist vyshchoi osvity v ofitsiynykh dokumentakh Bolonskoi hrupy // Molod i rynek. №11 (82). S. 113-117. [in Ukrainian]
11. Kilova, H. O. (2012). Yakist osvity yak kliuchova katehoriia menedzhmentu osvity // Osvita ta pedahohichna nauka. № 5-6 (154-155). S. 22-26. URL: http://pedagogicaljournal.luguniv.edu.ua/archive/2012/N5-6/article/4/Kilyova_ua.pdf (application date: 11.10.2022)
12. Korotkov, Ye. Kontsepsiia yakosti osvity. URL: <http://osvita.ua/school/manage/1342> (application date: 11.10.2022)
13. Luniachek, V. E. (2009). Yakist osvity – teoretychnyi kontekst / V. E. Luniachek // Obrii. № 1 (28). S. 10–13. [in Ukrainian]
14. Liashenko, O. (2004). Stratehiia yakosti yak osnova osvitnoi polityky krain svitu // Monitorynh yakosti osvity: svitovi dosiahnennia ta ukraïnski perspektyvy/ Za zah. red. O.I. Lokshynoi. K.: “K.I.S”. S. 9-14. [in Ukrainian]
15. Liashenko, O. (2005). Yakist osvity yak osnova funktsionuvannia y rozvytku suchasnykh system osvity // Pedahohika i psykholohiia. №1(46). S. 5-12. [in Ukrainian]
16. Nikolaievskyi, V. M. (2001). Sotsiolohichna osvita v Ukraini: kryterii ta osvitni stratehii dosiahnennia yakosti // Metodolohiia, teoriia ta praktyka sotsiolohichnoho analizu suchasnoho suspilstva. Zbirnyk naukovykh prats. Kharkiv, S. 393-396. [in Ukrainian]
17. Orhanizatsiino-metodychne zabezpechennia monitorynhovykh doslidzhen yakosti zahalnoi serednoi osvity : Monohrafiia / Za red. Liashenko O.I. K. : Pedahohichna dumka, 2011. 160 s. URL: https://lib.iitta.gov.ua/2967/1/Orhanizatsiino-metodychne_zabezpechennia_monitorynhovykh_doslidzhen-Monohrafiia.pdf (application date: 11.10.2022)
18. Ostroverkhova, N. (2005). Otsinka yakosti osvity // Osvita i upravlinnia. T. 8, № 1. S. 109-113. [in Ukrainian]
19. Pro Derzhavnu natsionalnu prohramu «Osvita» («Ukraina XXI stolittia»): Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 3 lystopada 1993 r. № 896. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896-93-%D0%BF#top> (application date: 11.10.2022)
20. Standart ISO 9000-2007. Standarty i rekomendatsii shchodo zabezpechennia yakosti v Yevropeiskomu prostori vyshchoi osvity. Kyiv. Lenvit, 2006. 36 s. [in Ukrainian]
21. Tkachuk, L. V. (2010). Kontsepsiia pedahohichnoi osvity v oblasti: yakist osvity // Natsionalna akademiia pedahohichnykh nauk Ukrainy. URL: <https://dspace.udpu.edu.ua/bitstream/6789/2196/1/> (application date: 11.10.2022)
22. Khliebniukova, T. M. (2009). Kvalimetrychnyi pidkhid do vyvchennia yakosti vyshchoi osvity // Teoriia ta metodyka upravlinnia osvitoiu. № 2. URL: http://umo.edu.ua/images/content/nashi_vydanya/metod_upr_osvit/v_5/26.pdf (application date: 11.10.2022)
23. Shchudlo, S. A. (2012) Vyshcha osvita u poshukakh yakosti: quo vadis : monohrafiia / Svitlana Shchudlo; M-vo osvity i nauky, molodi ta sportu Ukrainy, Kharkiv. nats. un-t imeni V. N. Karazina, Drohob. derzh. ped. un-t imeni Ivana Franka. Kharkiv; Drohobych: Kolo, 339 c. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/ua/> (application date: 11.10.2022)
24. Yakist vyshchoi osvity: teoriia i praktyka: navchalno-metodychnyi posibnyk / za nauk. red. A. Vasyliuk, M. Dei; kol. avtoriv: A. Vasyliuk, M. Dei, V. Bazeliuk (ta in.); NAPN Ukrainy, Universytet menedzhmentu osvity. Kyiv; Nizhyn: Vydavets PP Lysenko M. M., 2019. 176 s. URL: https://lib.iitta.gov.ua/717657/1/Posibnyk_yakist_vyshchoi_osvity.pdf (application date: 11.10.2022)
25. Yakist osvity: Ministerstvo osvity i nauky Ukrainy. Ofitsiyni veb-portal. URL: <https://mon.gov.ua/ua/tag/yakist-osviti> (application date: 11.10.2022)
26. Harvey, L., Green, D. (1993). Defining Quality. Assessment and Evaluation in Higher Education. Volume 18, Issue 1. P. 9-34. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/0260293930180102> (application date: 11.10.2022)
27. Parri, J. (2006). Quality in Higher Education / J. Parri // Management. № 2 (11). P. 107-111. [in English]
28. Planning the quality of education: the collection and use of data for informed decision-making. Ed. By K. Ross et al. Paris: UNESCO, 1990. 160 p. URL: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000086680> (application date: 11.10.2022)

РЕФЕРАТ

Захарова Ю.І. Аналіз підходів щодо визначення сутності та змісту поняття якості освіти / Ю.І. Захарова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У сучасному суспільстві, яке постійно розвивається та змінюється, все більшої актуальності набуває реформування та удосконалення існуючої системи освіти, де центральною проблемою для всіх стейкхолдерів виступає підвищення рівня її якості.

Працюючи над інтеграцією в європейський освітній простір та над практичним приєднанням до Болонського процесу, Україна, у контексті європейських вимог, здійснює модернізацію освітньої діяльності, де якість освіти охоплює різні напрями в цій галузі. Це – і якість викладання, і якість підготовки, і якість досліджень, що, в свою чергу, є ознакою якості відповідного персоналу й програм, а також, як результат, якості навчання. Тому метою нашої статі є аналіз змісту поняття якості освіти, яким чином вона визначається та від яких показників залежить.

Сучасний науковий дискурс пропонує багатовекторне та різноманітне тлумачення якості освіти. Крім того, якість освіти – це узагальнене поняття, яке є одним з базових у вітчизняних та міжнародних нормативно-правових документах, що регламентують функціонування системи освіти.

На сайті Міністерства освіти і науки України, наприклад, поняття якості освіти трактується як комплекс характеристик освітнього процесу, що визначають послідовне та практично ефективне формування компетентності та професійної свідомості. Це певний рівень знань і вмінь, розумового, фізичного й морального розвитку, якого досягли випускники освітнього закладу відповідно до запланованих цілей навчання і виховання.

Узагальнивши підходи різних науковців до тлумачення поняття якості освіти, можемо зробити висновок, що якість освіти – це, по-перше, інтегральна характеристика системи освіти, яка є відображенням ступеня відповідності ресурсного забезпечення, освітнього процесу та освітніх результатів нормативним вимогам, соціальним та особистісним очікуванням. По-друге, поняття якості освіти тлумачиться як сукупність різних складових, найвагомішими з яких є ті, що визначають рівень знань, умінь, навичок, компетенцій, особистісних та професійних якостей і досягнень всіх учасників освітнього процесу. По-третє, якість освіти – це системне поняття, це категорія, яка відображає всі аспекти розвитку освітньої системи. По-четверте, на рівні держави якість освіти – це відповідність освітньої системи вимогам і стандартам соціуму.

Крім того, аналіз підходів науковців дає змогу визначити основні структурні елементи якості освіти, яка нагадує ієрархічну систему, та складається з трьох основних взаємопов'язаних компонентів – якості умов освітнього процесу, якості змісту освітнього процесу та якості результату освітнього процесу.

Незважаючи на існуюче різноманіття визначень, проблема якості освіти продовжує бути актуальною та потребує окреслення як наукова категорія. Подальшого дослідження потребує чітке визначення системи показників та критеріїв, які якісно впливають на ефективність освітнього процесу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЯКІСТЬ ОСВІТИ, ЯКІСТЬ ВИЩОЇ ОСВІТИ, ОСВІТНІЙ ПРОЦЕС, БОЛОНСЬКИЙ ПРОЦЕС, ПОКАЗНИКИ ЯКОСТІ ОСВІТИ, НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ДОКУМЕНТИ.

ABSTRACT

Zakharova Yu. I. Approaches analysis to the essence and content defining of the quality education. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – K.: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

In modern society, which is constantly developing and changing, the reformation and improvement of the existing education system is gaining more relevance, where increase the level of its quality is the central problem for all stakeholders.

Working on integration into the European educational space and on practical accession to the Bologna process, Ukraine, in the context of European requirements, carries out the modernization of educational activities, where the quality of education covers various directions in this field. This is both the quality of teaching, and the quality of training, and the quality of research, which, in turn, is a sign of the quality of the staff and program, and, as a result, of the quality of learning. Therefore, the purpose of our article is to analyze the content of the concept of quality of education, how it is defined and what indicators it depends on.

On the website of the Ministry of Education and Science of Ukraine, for example, the concept of quality of education is interpreted as a set of characteristics of the educational process that define the

consistent and practically effective formation of competence and professional consciousness. This is a certain level of knowledge and skills, intellectual, physical and moral development achieved by graduates of an educational institution in accordance with the planned goals of study and education.

Summarizing the approaches of various scientists to the interpretation of the concept of quality of education, we can conclude that the quality of education is, first of all, an integral characteristic of the education system, which is a reflection of the level of compliance of resource provision, educational process and educational results with normative requirements, social and personal expectations. Secondly, the concept of quality of education is interpreted as a set of various components, the most important of which are those that define the level of knowledge, abilities, skills, competencies, personal and professional qualities and achievements of all participants in the educational process. Thirdly, the quality of education is a systemic concept, it is a category that reflects all aspects of the development of the educational system. Fourth, at the state level, the quality of education is the compliance of the educational system with the requirements and standards of society.

In addition, the analysis of the approaches of scientists makes it possible to define the main structural elements of the quality of education, which resembles a hierarchical system, and consists of three main interrelated components - the quality of the educational process conditions, the quality of the educational process content, and the quality of the educational process result.

Despite the existing variety of definitions, the problem of the quality of education continues to be relevant and needs to be defined as a scientific category. Further research requires a clear definition of the indicators system and criteria that qualitatively affect the effectiveness of the educational process.

KEY WORDS: QUALITY EDUCATION, QUALITY IN HIGHER EDUCATION, EDUCATIONAL PROCESS, BOLOGNA PROCESS, INDICATORS OF QUALITY EDUCATION, LEGAL AND REGULATORY DOCUMENTS.

АВТОРИ:

Захарова Юлія Ігорівна, аспірант, Національний транспортний університет, Київ, Україна, e-mail: y.zakharova@ntu.edu.ua, тел.: +38(044) 288-51-00, 01010, Україна, Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 312, orcid.org/0000-0002-8728-1460

AUTHORS:

Zakharova Yuliia, Postgraduate, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: y.zakharova@ntu.edu.ua, +38(044) 288-51-00, 01010, Ukraine, Kyiv, Mykhaila Omelianovycha-Pavlenka Str., 1, of. 312, orcid.org/0000-0002-8728-1460

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Бушуєва Н. С., доктор технічних наук, професор, Київський національний університет будівництва і архітектури, професор кафедри управління проектами, Київ, Україна

REVIEWER:

Bondar Nataliia, Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Economics, Kyiv, Ukraine

Bushuieva Nataliia, Doctor of Technical Sciences, Professor, Kyiv National University of Construction and Architecture, Professor of the Department of Project Management, Kyiv, Ukraine.

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ СИСТЕМ У КОНТЕКСТІ ПОСИЛЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРИНЦИПІВ ІНКЛЮЗИВНОГО РОЗВИТКУ

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

Федорук О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, olesiavfedoruk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7402-4174

ECONOMIC AND LEGAL SUPPORT FOR THE SUSTAINABLE FUNCTIONING OF ECONOMIC SYSTEMS IN THE CONTEXT OF STRENGTHENING THE EFFECTIVENESS OF THE IMPLEMENTATION OF THE PRINCIPLES OF INCLUSIVE DEVELOPMENT

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

Fedoruk O.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, olesiavfedoruk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7402-4174

Постановка проблеми. Сучасні тенденції розвитку світової економіки змусили науковців визнати, що ринкова економіка самостійно не здатна вирішувати ключові соціально-економічні проблеми і що лише економічного розвитку недостатньо для забезпечення повноцінного ефективного розвитку держави. Саме тому сьогодні особливої актуальності набуває концепція інклюзивного розвитку економіки, яка передбачає, що кожен суб'єкт економіки є важливим, унікальним, цінним для суспільства і має можливості, щоб задовольнити свої потреби. Інклюзивне зростання економіки є передумовою прогресивного розвитку суспільства, тому воно є багатофакторним і багаторівневим процесом, його основою є економіка максимальної зайнятості та взаємодії усіх суб'єктів.

З урахуванням сучасних викликів глобалізації політика держави повинна бути спрямована на забезпечення довгострокової, стійкої, інклюзивної та гендерно чутливої політики, орієнтованої на розвиток та формування відповідальних інститутів, які підтримують диверсифікацію, виробничу діяльність, створення гідних робочих місць, технологічну модернізацію та інновації.

Побудова інклюзивних інститутів, виявлення пріоритетних напрямів соціально-економічного розвитку України у напрямку підвищення рівня його інклюзивності, що потребує залучення іноземних коштів та досвіду, а також дослідження існуючої міжнародної співпраці у цій сфері, її ефективності та доцільності для вирішення проблеми стратифікації та інклюзивного розвитку є надзвичайно важливими для сучасних наукових досліджень. Інклюзивне зростання повинно стати концептуальною основою розвитку економіки України, що обумовлюється євроінтеграційним вектором, з одного боку, та необхідністю формування людиноцентричної економіки – з іншого.

Досвід розвинених країн переконливо свідчить, що нині найбільш прогресивною є модель інклюзивного розвитку, що охоплює всі без винятку соціально-економічні процеси, враховує пріоритетність збереження навколишнього природного середовища та забезпечує рівні права на гідне життя й самореалізацію всіх членів соціуму. Отже, коригування засад цивілізаційного вибору України, розроблення стратегії її інклюзивного зростання потребують узагальнення теоретико-методологічного базису інклюзивного розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сьогодні питання інклюзивного розвитку господарських систем набули значного поширення в науково-практичному дискурсі. Відповідно до концепції сталого розвитку актуалізується питання пошуку шляхів подолання соціально-економічної диференціації, стратифікації та маргіналізації як на національному, так і на глобальному рівні, серед яких одне з чільних місць посідає інклюзивний розвиток та забезпечення його інституційної основи.

У світлі сучасних соціально-економічних викликів інклюзивність є новим глобальним стратегічним пріоритетом, провідні міжнародні інституції останнім часом дедалі більше уваги приділяють питанням інклюзивності. Різні аспекти інклюзивності досліджуються, зокрема, фахівцями Організації економічного співробітництва та розвитку, Програми розвитку Організації Об'єднаних Націй, Європейської Комісії, Міжнародного валютного фонду, Всесвітнього економічного форуму, Світового банку.

Серед вчених, які активно досліджують різні аспекти інклюзивного розвитку, можна виділити праці Д. Асмоглоу, Д. Робінсона, Е. Райнерта, С. Голандера, Р. Болінга, Дж. Подеста, З.М. Бедоса, Е. Дуфло, Р. Хаусманн, О. Іанчовіч, С. Лундстром та ін. Незважаючи на множину наукових досліджень у цій сфері, більшість з них висвітлюють лише окремі аспекти інклюзивного зростання. Сьогодні у вітчизняній літературі відсутні комплексні наукові дослідження концепції інклюзивного розвитку економіки, що зумовлює актуальність обраної теми дослідження.

Постановка завдання. Основними цілями статті є: дослідження генезису виникнення концепції інклюзивного розвитку економіки, висвітлення її основних теоретичних положень; аналіз особливостей концепції інклюзивного розвитку; систематизація теоретико-методологічних засад інклюзивного розвитку національної економіки; обґрунтування важливості та необхідності використання концепції інклюзивного розвитку для України; з'ясування проблем економіко-правового забезпечення інклюзивного розвитку в Україні; обґрунтування напрямів формування національної моделі інклюзивного зростання; дослідження основних характеристик прояву інклюзивності в інвестиційному забезпеченні економічного розвитку; формування напрямів удосконалення державної структурної політики для досягнення цілей інклюзивного розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Згідно з концепцією інклюзивного розвитку господарських систем кожний суб'єкт економіки є важливим, унікальним, цінним для суспільства і має можливості, щоб задовольнити свої потреби. Концепція інклюзивного розвитку ґрунтується на пріоритетності розвитку людських ресурсів, досягненні повної зайнятості, підвищенні кваліфікації працівників та соціальній безпеці, сталому, збалансованому розвитку.

Внаслідок домінування ресурсо- та енергоємних галузей і технологій, сировинної орієнтації експорту та надмірної концентрації виробництва у промислових регіонах протягом багатьох років в Україні сформувалася неефективна та екологічно небезпечна структура виробництва; істотно знизився рівень економічного розвитку та добробуту населення, який наразі не відповідає природному, науково-технічному, аграрно-промислому потенціалу країни та кваліфікаційно-освітньому рівню населення. До цього додалися нові внутрішні дисбаланси – старіння населення, безробіття, проблеми, пов'язані з конкурентоспроможністю України в умовах глобалізації економіки.

Отже, внутрішнім чинником, який вимагає переходу України до стратегії інклюзивного розвитку, є потреба у відновленні рівня економічного розвитку та добробуту населення на основі побудови ефективного, наукоємного та ресурсозберігаючого виробництва, збереження людського капіталу країни та підвищення його вартості [1].

Зовнішніми передумовами для переходу України до інклюзивного розвитку стала Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом від 21.03.2014 р. (політична частина) та від 27.06.2014 р. (економічна частина), а також прийняття Україною зобов'язань щодо впровадження 17 глобальних Цілей сталого розвитку ООН на період до 2030 р. Зокрема, Угода про асоціацію України з ЄС передбачає зближення між Україною та ЄС на основі спільних цінностей, посилення співробітництва у сфері юстиції, свободи і безпеки, забезпечення прав людини та основоположних свобод. Підкреслюється, що подальші відносини між Україною та ЄС базуватимуться на принципах вільної ринкової економіки, верховенства права, ефективному урядуванні.

23 червня 2022 року лідери 27 країн – членів ЄС ухвалили рішення про надання Україні статусу кандидата на членство в ЄС. Статус країни-кандидата в ЄС надає Україні доступ до структурних фондів Європейського Союзу, кошти з яких будуть спрямовані на відбудову, побудову сталої національної економіки. Окрім того, статус кандидата відкриває можливості отримання фінансової допомоги у трансформації суспільства, правової системи та економіки на шляху до членства в ЄС, а також триматиме євроінтеграційні реформи країни у пріоритеті. Так, Україні буде доступна фінансова допомога для країн, які готуються для вступу до ЄС (Інструмент передвступної допомоги, ІРА). Така допомога може надаватись через гранти, інвестиції або як технічна допомога. Кандидатство також відкриває для України участь у програмах та ініціативах Євросоюзу (рис. 1).

Принципи інклюзивності проявляються й у Цілях сталого розвитку ООН, якими на період до 2030 року передбачено:

- запровадження інклюзивної та рівної за доступом освіти (ціль 4. Якісна освіта);
- сприяння сталому, інклюзивному та стабільному економічному зростанню, повній і продуктивній зайнятості та гідній роботі для всіх (ціль 8. Хороша робота і економіка);
- побудова стійкої інфраструктури, сприяння інклюзивній стабільній індустріалізації та інноваціям (ціль 9. Інновації та хороша інфраструктура);
- зробити міста та населені пункти інклюзивними, безпечними та стабільними (ціль 11. Екологічно чисті міста і спільноти);

– сприяти мирному та інклюзивному суспільству для сталого розвитку, забезпечити доступ до правосуддя для всіх та створити ефективні, відповідальні та інклюзивні інститути на всіх рівнях (ціль 16. Мир і верховенство закону).

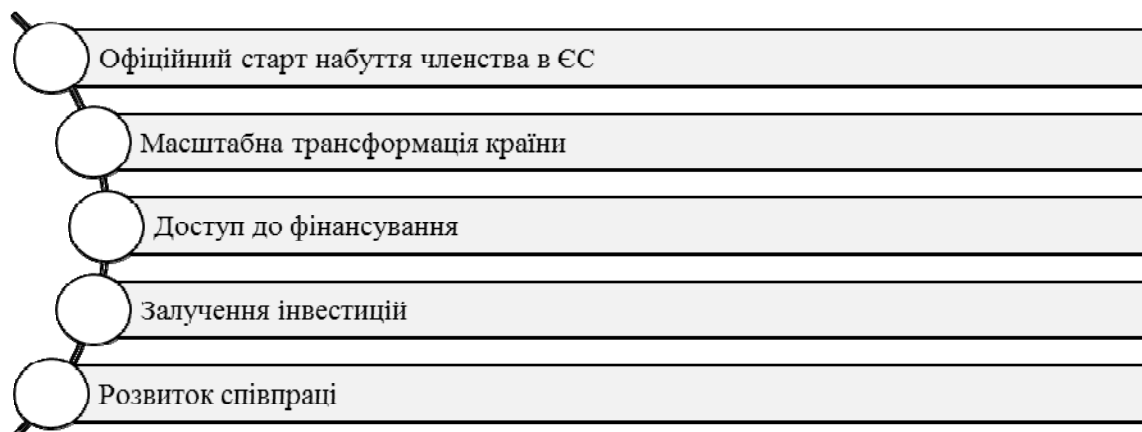


Рисунок 1 – Переваги, які Україна має після отримання статусу кандидата на членство в ЄС
Figure 1 – Advantages that Ukraine has after receiving the status of a candidate for EU membership

Варто підкреслити, що інклюзивний розвиток – це концепція щодо забезпечення справедливості та розширення прав на основі скорочення бідності, розвитку людського капіталу, розвитку соціального капіталу, гендерного розвитку та соціального захисту, зосереджується на створенні можливостей та їх доступності для всіх; визначає, що кожна людина, незалежно від ідентичності, сприяє трансформації в суспільстві, а її включення до процесу розвитку зумовлює кращі результати, внаслідок більш активної участі та отримання вигоди від економічної діяльності.

Інклюзивне зростання є основною передумовою стабільного економічного розвитку. Стале зростання має за мету ресурсоефективну, більш зелену і конкурентоспроможну економіку, що передбачає: низьковуглецевий розвиток, який забезпечує ефективне, стале використання ресурсів; захист довкілля, скорочення викидів і запобігання втраті різноманіття; капіталізацію лідерства Європи у розвитку нових зелених технологій і методів виробництва; впровадження ефективних інтелектуальних електромереж; мобілізацію мереж масштабу ЄС для надання бізнесу додаткової конкурентної переваги; поліпшення бізнес-середовища, зокрема, для малих і середніх підприємств; допомогу споживачам зробити усвідомлений вибір.

Крім того, інклюзивне зростання націлене на високу зайнятість, забезпечуючи економічну, соціальну і територіальну єдність шляхом збільшення рівня зайнятості у Європі – більше кращих робочих місць, особливо для жінок, молодих людей та старшого покоління; допомоги людям усіх вікових груп брати участь і управляти змінами шляхом інвестування у навички і навчання; модернізації ринку праці та системи соціального забезпечення; розповсюдження результатів зростання на всі частини ЄС.

Провідними міжнародними інституціями було вироблено ключові підходи щодо бачення та визначено концептуальні питання щодо стимулювання інклюзивного розвитку (табл. 1) [1].

Концептуальна модель інклюзивного розвитку від Всесвітнього економічного форуму передбачає взаємозв'язок практично всіх напрямів економічної та соціальної діяльності, залученість у процес прийняття рішень усіх суб'єктів. Основні структурні елементи моделі, які безпосередньо впливають на ефективність та темпи інклюзивного розвитку, такі:

- 1) забезпечення базових потреб та розвиток інфраструктури;
- 2) підприємництво та створення активів;
- 3) боротьба з корупцією та збалансований розподіл ренти;
- 4) освіта та розвиток навичок;
- 5) фінансова політика (розподіл податків та соціальний захист).

Слід зауважити, що одним із головних факторів, які впливають на залучення до суспільного життя найширших верств населення, у тому числі вразливих груп, є освіта. Якісна освіта допомагає кращій адаптації, соціалізації та заохоченню людей до участі в економічних, політичних процесах. Зі свого боку держава має забезпечити якісне освітнє середовище для задоволення соціальних потреб.

Таблиця 1 – Підходи до визначення поняття «інклюзивний розвиток»
Table 1 – Approaches to defining the concept of «inclusive development»

Джерело	Визначення
ОЕСР	Економічний розвиток, який створює можливості для всіх прошарків населення і більш справедливого розподілу в суспільстві переваг від збільшення добробуту як у грошовому, так і у негрошовому вираженні
Світовий банк, МВФ	Сталий економічний розвиток, основною метою якого є скорочення бідності та нерівності
Всесвітній економічний форум	Акцентує увагу на бідних, особливо щодо тієї частини робочої сили, яка залучена у діяльності з низькою продуктивністю або повністю виключена з процесу зростання
Міжнародний центр політики інклюзивного зростання, МВФ	Концепція, що забезпечує справедливі можливості економічних учасників під час економічного зростання та отримання вигод кожним сектором суспільства

Глобальні рейтинги та індекси, що відображають стан розвитку країн світу за показниками економічної діяльності, інституційних умов, соціальної сфери в аспекті інклюзивності, фактично вимірюють та відображають різноманітні сторони інклюзивного розвитку людства – залучення окремих категорій населення в економіку, легкість доступу до ресурсів або результатів діяльності, наявність чи відсутність обмежень для певних категорій осіб чи підприємств. Існує також і специфічний комплексний вимірник рівня інклюзивного розвитку країн світу – індекс інклюзивного розвитку [2].

Всесвітній економічний форум запропонував індекс інклюзивного розвитку, що враховує сучасні пріоритети економічної політики, які націлені на більш ефективну протидію незахищеності та нерівності, що супроводжують технологічні зміни і глобалізацію. Індекс інклюзивного розвитку базується на 12 індикаторах, об'єднаних у три групи. Три основні частини індексу: зростання і розвиток (ВВП, зайнятість, продуктивність праці, очікувана тривалість життя); інклюзивність (медіанний дохід домогосподарств, рівень бідності та нерівності); справедливість і стійкість (рівень заощаджень, демографічного навантаження, державного боргу та забруднення навколишнього середовища).

Україна у 2021 році посіла 54-те місце у Світовому рейтингу конкурентоспроможності (World Competitiveness Rankings). Цей рейтинг оцінює, наскільки країни розвивають, залучають та утримують висококваліфіковані кадри, які забезпечують підприємствам додану вартість. Рейтинг очолили країни Європи: на першому місці – Швейцарія, на другому – Швеція, третє місце належить Данії, а четверте – Нідерландам. У свою чергу, Сінгапур, який був першим у 2019 та 2020 роках, опинився на п'ятому місці. Визначальними факторами конкурентоспроможності стали наявність інновацій, цифровізація, підтримуюча політика та соціальна згуртованість.

Індекс економічної свободи базується на індексах свободи бізнесу, свободи торгівлі, податкової свободи, державних витрат, грошової свободи, свободи інвестицій, фінансової свободи, захисту прав власності, свободи від корупції, свободи трудових відносин. Завдяки зростанню свободи праці та фінансової свободи Україна зафіксувала вражаючий загальний приріст економічної свободи на 6 балів з 2017 року, але все ще знаходиться у середніх рядах «переважно невірних» країн. В актив України експерти віднесли скасування мораторію на продаж сільськогосподарських земель. Серед найбільших проблем – сприйнятливість судової влади до політичного тиску, корупція та хабарництво, які послаблюють довіру суспільства (табл. 2).

Всесвітня організація інтелектуальної власності оприлюднила щорічний звіт «Глобальний інноваційний індекс 2021», в якому порівнюється інноваційна діяльність 132 країн та економік світу. У звіті 2021 року найбільш інноваційною країною визнано Швейцарію, за нею йдуть Швеція, США, Велика Британія та Республіка Корея. Китай піднявся на 12 місце. Україна в Глобальному інноваційному індексі 2021 року посідає 49 місце.

Також важливим для України є індекс сприйняття корупції. 32 бали зі 100 можливих отримала Україна в індексі сприйняття корупції (CPI) за 2021 рік. Показник знизився на один бал, і тепер Україна посідає 122 місце зі 180 країн у CPI. На один бал випереджають Замбія, Непал, Єгипет, Філіппіни та Алжир – всі вони мають по 33 бали. Польща показників не змінила і залишилася лідеркою серед наших сусідів – 56 балів і 42 місце. Покращити за рік свої бали вдалося Словаччині – 52 бали (+3, 56 місце), Румунії – 45 балів (+1, 66 місце) та Молдові – 36 балів (+2, 105 місце).

Таблиця 2 – Рейтинг країн світу за індексом економічної свободи, 2021 рік

Table 2 – Ranking of the countries of the world according to the index of economic freedom, 2021

Рейтинг	Країна	Індекс
1	Сінгапур	84.4
2	Швейцарія	84.2
3	Ірландія	82.0
4	Люксембург	80.6
5	Нова Зеландія	80.6
128	Туніс	54.2
129	Уганда	54.2
130	Україна	54.1
131	Індія	53.9
132	Бразилія	53.3
176	Венесуела	24.8
177	Північна Корея	3.0

У своєму дослідженні Трансперенсі Інтернешнл Україна розглянула, що вплинуло на щорічні показники України в СРІ, та запропонувала кроки для покращення ситуації, адже добробут і можливості кожного українця без перебільшення залежать від рівня корупції. З 2012 року показники України суттєво покращилися, увійшла до числа 25 країн, у яких в 10-річній динаміці зафіксоване статистично значуще зростання. Також у переліку Вірменія, Ангола, Греція та Італія.

СРІ-2021 демонструє, що знову не відбулося значної зміни у протидії та боротьбі з корупцією на рівні всіх 180 країн, які розглядають у дослідженні. За останнє десятиліття повільна динаміка характерна для більшої частини світу – так, дві третини всіх країн досі не подолали поріг у 50 балів зі 100. Масштаби проблеми величезні: середній показник СРІ залишається незмінним і становить 43 бали десятий рік поспіль. А 27 країн перебувають на історично найгіршому рівні, наприклад, Кіпр (53 бали), Ліван (24 бали) і Гондурас (23 бали).

До незмінних лідерів СРІ Данії та Нової Зеландії приєдналася Фінляндія – за рік вона покращила показник на 3 бали і тепер має 88 балів зі 100 можливих. У кінці рейтингу залишаються країни з нестабільною політичною ситуацією, військовими конфліктами та де уряди лише частково контролюють територію держави – Сомалі (13), Сирія (13) та Південний Судан (11). Найбільший приріст (+5) продемонструвала Малаві – 35 балів, 110 місце в рейтингу. З 2012 року 25 країн значно покращили свої позиції в індексі (наприклад, Сейшели, Вірменія та Італія), а 23 країни – навпаки (наприклад, Сент-Люсія, Кіпр та Сирія). Показники решти країн з 2012 по 2021 роки суттєво не змінювались.

Transparency International сформувала глобальні та універсальні рекомендації для всіх урядів. Ці поради допоможуть покласти край замкнутому корупційному колу, порушенню прав людини та занепаду демократії. Всі вони будуть корисні і для України.

1. Підтримувати права, необхідні для притягнення влади до відповідальності.
2. Відновити та посилити інституційний контроль за владою.
3. Боротися з транснаціональними формами корупції.
4. Захищати право на інформацію про державні витрати.

Варто додати, що одним із найважливіших з точки зору оцінки суспільного благополуччя та його розвиток в глобальному масштабі наразі є індекс процвітання (табл. 3).

До інших важливих закордонних рейтингових досліджень можна віднести такі:

1) індекс Аتكінсона – показник вимірювання соціальної нерівності. Відмінною особливістю індексу є можливість вимірювання зміщень у розподілі доходів серед сегментів із різними доходами;

2) індекс демократії – класифікація країн світу за рівнем розвитку в них демократії. При складанні класифікації враховуються 60 різних показників, згрупованих у п'ять категорій: вибори і плюралізм, громадянські свободи, діяльність уряду, політична ангажованість населення і політична культура;

3) індекс задоволеності життям є альтернативним до традиційних показників, таких як ВВП та ВНД. Цей індекс найбільше корелює з рівнями здоров'я, багатства та досяжності освіти;

4) індекс прав власності щорічно видається Альянсом прав власності – оцінює права та можливість громадян мати і захищати приватну власність у різних країнах світу [3].

Таблиця 3 – Рейтинг країн світу за індексом процвітання, 2021 рік
Table 3 – Ranking of the countries of the world according to the prosperity index, 2021

Рейтинг	Країна	Індекс
1	Данія	83.9
2	Норвегія	83.5
3	Швеція	83.1
4	Фінляндія	83.0
5	Швейцарія	82.9
76	Боснія і Герцеговина	58.0
77	Колумбія	58.0
78	Україна	57.9
79	Парагвай	57.5
80	Кабо-Верде	57.4
166	Центральноафриканська Республіка	32.2
167	Південний Судан	28.7

Поряд з міжнародними рейтингами та індексами в Україні визначають ряд національних індексів, серед яких:

1) індекс ділових очікувань Національного банку України – агрегований показник щодо очікуваного розвитку підприємств у наступні 12 місяців. Розраховується за результатами опитувань підприємств;

2) оцінка рівня тінізації економіки Міністерством економіки України;

3) індекс споживчих настроїв – провідний прогностичний індикатор потенційної зміни споживчого попиту;

4) індекс регіонального людського розвитку, який включає 33 показники, що зводяться у шість субіндексів (за окремими аспектами людського розвитку, як: відтворення населення; соціальне становище; комфортне життя; добробут; гідна праця; освіта). Субіндекси утворюють єдиний інтегральний показник для певного регіону України, що можуть бути використані для моніторингу та оцінки прогресу людського розвитку в регіонах, бути корисними для виявлення проблем та формування соціально-економічної політики на національному та регіональному рівнях.

Базуючись на висновках експертів, можемо визначити основні чинники, що зумовлюють необхідність інтенсифікації розвитку національної системи інклюзивних інститутів. До них слід зарахувати:

– низький рівень розвитку інфраструктури та її неоднорідність у розрізі регіонів, що перешкоджає вільному доступу населення до отримання освітніх, медичних, транспортних, правових послуг та інформації;

– невисока якість освіти, що зменшує можливості отримання ґрунтовних знань та практичних навичок для збільшення рівня доходів індивідів, з одного боку, а з іншого, – зменшує кількість кваліфікованої робочої сили на ринку праці;

– корумпованість державного і регіонального управління, що зумовлює несправедливий розподіл ресурсів та унеможливорює участь усіх верств населення в ухваленні економіко-політичних рішень;

– труднощі ведення середнього та малого бізнесу, зокрема, через неефективну систему оподаткування;

– велика частка тіньової економіки, що не дає змоги спрямовувати весь реальний обсяг виробленого національного доходу на розвиток економіки та підтримку рівня життя населення;

– недоступність якісних медичних послуг та ліків для середньостатистичного українця, що зменшує середню очікувану тривалість та якість життя.

Наведені чинники окреслюють перспективні напрямки реалізації концепції інклюзивного розвитку України. Проте досягнення всіх цілей на цьому шляху, а саме деескалація дії екстрактивних інститутів на користь побудови ефективної системи інклюзивних, за таких макроекономічних і політичних умов є неможливим без активізації міжнародного співробітництва у формі залучення іноземної фінансової та технічної допомоги.

Для досягнення успішного інклюзивного зростання експерти Всесвітнього економічного форуму рекомендують урядам країн швидше проводити структурні реформи та інвестувати в людський капітал, у тому числі в доступність освіти, гнучкість робочого ринку і гендерну рівність. Пріоритетними напрямками вдосконалення є поліпшення професійної підготовки, зниження

адміністративного навантаження на створення нового бізнесу, розширення фінансування для підприємств, а також посилення боротьби з корупцією.

У сучасних реаліях для побудови в Україні власної моделі структурної політики і досягнення цілей інклюзивного розвитку слід враховувати, що перехід від переважно моносировинної до високодиверсифікованої структури економіки із акцентом на висотехнологічні та високопродуктивні сектори має розглядатися як обов'язкова умова підвищення її ефективності та подальшого переходу до диверсифікованого розвитку економіки і суспільства загалом. Це передбачає не лише розширення галузевого розмаїття, а й диверсифікацію національних активів – як матеріальних, так і нематеріальних – шляхом нарощування інвестицій в інфраструктуру, збереження навколишнього середовища, розвиток інститутів і людського капіталу [4].

Процвітання та інклюзивний економічний розвиток України може стати реальністю тільки за умови послідовного здійснення необхідних структурних реформ у ключових сферах. Одними з найголовніших є інфраструктурні зміни, що мають на меті фасилітувати приплив інвестицій в економіку України. Адже, за результатами досліджень поведінки діючих і потенційних інвесторів, саме задоволення базових потреб у веденні господарської діяльності, до яких відноситься інфраструктура, є вирішальним при прийнятті рішень щодо інвестування.

За визначенням фахівців Європейської Комісії, структурні реформи спрямовані на подолання перешкод для реалізації основних факторів зростання шляхом лібералізації ринків праці, товарів та послуг для сприяння створенню робочих місць та залученню інвестицій; підвищенню продуктивності, конкурентоспроможності, посилення потенціалу зростання та компетентності регулювання із виділенням п'яти основних напрямів структурних реформ, таких як: управління та державне адміністрування; податкові надходження та управління державними фінансами; зростання та бізнес-середовище; ринок праці, медичні та соціальні послуги; фінансовий сектор та доступ до фінансування.

За дефініцією експертів Міжнародного валютного фонду, структурні реформи – це реформи структури економіки країни з метою підвищення її продуктивності та стимулювання довгострокового зростання, що спрямовані на вирішення проблем економічної пропозиції та мають зумовити більш ефективний розподіл ресурсів. Реформування юридичної системи, у т.ч. судової, а також забезпечення захисту прав власності, наразі є першочерговим завданням як для країн, що розвиваються, загалом, так і для України зокрема [1].

Як наголошують фахівці Світового банку, структурні реформи мають на меті розподілити ресурси таким чином, щоб сприяти справедливому зростанню та створенню робочих місць, забезпечуючи сприятливе бізнес-середовище (верховенство права, якість бюрократії, мінімізацію корупції), сприяючи розвитку інститутів, підвищенню продуктивності праці шляхом забезпечення інфраструктурного капіталу та рівності можливостей доступу до державних послуг.

Основною передумовою залучення інвестицій в економіку окремих регіонів та територіальних громад є впровадження місцевими органами влади нових технологій, проведення модернізації застарілої інфраструктури (упровадження Hard-інфраструктури, зокрема транспортної, енергетичної), що дозволить підвищити конкурентоспроможність різних галузей економіки регіонів; запровадження інноваційних підходів в управлінні для залучення інвестицій (здійснення моніторингу пропозицій та конкурсів міжнародних проєктів, фондів, що сприятимуть місцевому економічному розвитку, просування місцевих брендів, консультаційні послуги підприємцям тощо) та розвивати Soft-інфраструктуру, що включає, зокрема, освіту, інформаційно-комунікаційні технології для забезпечення потреб потенційних інвесторів.

Одним із найважливіших чинників інклюзивного розвитку економіки є акумулювання та спрямування достатніх обсягів інвестиційних ресурсів у види діяльності та галузі національної економіки, що є ключовими для набуття економічним розвитком якості «інклюзивного». Інвестиційна діяльність з урахуванням чинників екологічного, соціального та корпоративного управління для отримання довгострокової конкурентоспроможної фінансової віддачі та позитивного соціального впливу – це вкладення інвестиційних коштів у створення, розвиток, розширення, диверсифікацію, модернізацію підприємств різних видів економічної діяльності, результатом якого має бути не лише позитивний фінансовий результат, а й досягнення позитивного впливу на вирішення актуальних соціальних, екологічних, суспільних проблем країни, її регіону або світу загалом, сприяння просуванню кращих соціальних, екологічних та управлінських практик.

Імпакт-інвестиції – це інвестиції в компанії, організації та фонди, здійснені з метою отримання позитивного, вимірюваного соціального та екологічного впливу поряд із фінансовою віддачею. Імпакт-інвестиції можуть здійснюватись як на ринках, що розвиваються, так і на розвинених ринках,

а цільовий діапазон очікуваного доходу коливається від нижче ринкового рівня до ринкового, залежно від стратегічних цілей інвесторів. Практика імпаکت-інвестування визначається наступними чотирма основними характеристиками: 1) інтенціональність (спрямованість на певний об'єкт); 2) очікування доходу від інвестицій; 3) наявність діапазону очікувань щодо доходності інвестицій та класів активів; 4) вимірюваність впливу [1].

Фінансувати проекти у сфері імпаکت-інвестування можуть різні категорії імпакт-інвесторів – індивідуальні інвестори, їхні спільноти, спеціалізовані фонди імпакт-інвестування, хедж-фонди і корпорації, університети, пенсійні фонди, некомерційні організації тощо. Особлива роль відводиться некомерційним «акселераторам» – прискорювачам розвитку нових підприємств, які підтримують проекти на стадії зародження і зростання. В основному вони залучають донорські гранти для оплати витрат з розвитку бізнесу їх «підшефних» проектів.

Результатом розвитку явища імпакт-інвестування є позитивний вплив не лише щодо досягнення соціальних чи екологічних цілей, а й удосконалення функціонування самої інвестиційної сфери шляхом:

- формування нових моделей, технологій і стандартів для забезпечення входження інвесторів із розвинених країн у нові, раніше недоступні сфери країн, що розвиваються;

- залучення всіх зацікавлених осіб до процесу створення інфраструктури, механізмів та об'єктів інвестування з метою вирішення соціальних та економічних проблем;

- популяризація, впровадження, посередництво, консалтинг, вивчення інструментів і моделей для подальшого розвитку нового класу інвестицій із залученням уряду, міжнародних організацій тощо.

Для підтримки та стимулювання імпакт-інвестування необхідне формування у певній країні відповідної екосистеми, у рамках якої узгоджуватиметься діяльність різних учасників процесу інвестування, створюватимуться умови для акумулювання та розподілу потоків інвестиційних коштів від імпакт-інвесторів до реципієнтів і через яку держава шляхом реалізації державної політики здійснюватиме регуляторний вплив на ринок імпакт-інвестування з метою більш ефективного вирішення соціальних, екологічних, суспільних проблем [5].

В моделі ОЕСР до складу екосистеми соціальних імпакт-інвестицій входять такі елементи:

- 1) споживачі імпакт-інвестицій – вони забезпечують споживання/купівлю товарів та послуг і таким чином здійснюють соціальний вплив. До їх числа належать урядові структури, що надають соціальні послуги, споживачі соціальних товарів та послуг, соціально вмотивовані корпорації або фонди;

- 2) організації, що здійснюють соціальний вплив – всі типи організацій, які реалізують довгострокову соціальну місію, встановлюють цільові орієнтири соціального впливу та оцінюють їх досягнення, незалежно від того, чи вони діють у соціальному секторі, чи у секторі імпакт-підприємництва;

- 3) форми фінансування – визначають організаційні форми імпакт-інвестицій, у яких відбувається їх «перетікання» від інвесторів до реципієнтів;

- 4) канали імпакт-капіталу – необхідні для полегшення інвесторам доступу до організацій, які здійснюють соціальний вплив, у ситуаціях, коли пряме імпакт-інвестування в ці організації неможливе;

- 5) джерела імпакт-капіталу – «постачальники» коштів для забезпечення необхідних обсягів імпакт-інвестицій [6].

У кожній країні екосистема підтримки імпакт-інвестицій змінюється залежно від ролі уряду, інвестиційних фондів, приватного сектора, індивідуальних інвесторів та соціального сектора. Наприклад, у Франції та Італії рушійною силою такої екосистеми є соціальна сфера, у Японії – великі корпорації. Наразі в Україні на позначення імпакт-інвестування вживається переважно термін «соціальні інвестиції», хоча зустрічаються й інші форми перекладу: «інклюзивні інвестиції», «імпакт-інвестиції», «соціально відповідальні інвестиції».

Всесвітнім економічним форумом окреслено основні структурні елементи моделі інклюзивного зростання, що безпосередньо впливають на ефективність та темпи інклюзивного зростання: забезпечення базових потреб і розвиток інфраструктури; підприємництво і створення активів; боротьба з корупцією та збалансований розподіл ренти; освіта й розвиток навичок; фіскальна політика (розподіл податків і соцзахист).

Організація економічного співробітництва та розвитку передбачає виконання ряду рекомендацій щодо впровадження політики інклюзивного зростання:

– інвестування у людей та місця, які залишилися неохопленими: цілеспрямованим якісним доглядом за дітьми, ранньою освітою та набуттям навичок упродовж усього життя; ефективним доступом до якісної медичної допомоги, правосуддя, житла, інфраструктури; оптимальним управлінням природними ресурсами для сталого зростання;

– підтримку динамічного розвитку бізнесу та інклюзивних ринків праці через: широке розповсюдження інновацій і технологій; сильну конкуренцію та активне підприємництво; доступ до високоякісних робочих місць, особливо для жінок та вразливих груп; посилення стійкості та адаптації працівників до майбутньої роботи;

– розбудову ефективних та відповідальних урядових структур шляхом: всебічного узгодження урядової політики; інтеграції у політику, що розробляється, принципів справедливого розподілу; оцінки впливу політики на інклюзивність та зростання.

Згідно із дослідженням Азійського банку розвитку, до перешкод, які необхідно подолати задля досягнення високих позитивних результатів за основними групами чинників інклюзивного розвитку, віднесено такі: бідність і нерівність; зростання та розширення економічних можливостей (економічне зростання й зайнятість, ключові інфраструктурні фонди); соціальна інклюзія для забезпечення рівного доступу до економічних можливостей (доступ до освіти та охорони здоров'я, базової інфраструктури, комунальних засобів і послуг, гендерна рівність); системи соціальної безпеки; належне державне управління та інституції.

Дослідниками Фонду Рокфеллера визначено цільові параметри економіки, при досягненні яких вона може бути визначена як інклюзивна:

– справедлива (висока мобільність для всіх, зменшення нерівності, рівний доступ до суспільних благ та екосистемних послуг);

– партиципаторна (люди можуть отримати доступ до ринків як працівники, споживачі та власники бізнесу, ринки є прозорими та інформаційно збалансованими, розвинена широка технологічна інфраструктура для загального блага);

– зростаюча (зростання можливостей знайти як гарну оплачувану роботу, так і діяльність для реалізації себе, покращення матеріального добробуту, економічні перетворення для загального блага);

– стійка (із часом соціальне та економічне благополуччя стає дедалі стійкішим, зростають інвестиції в охорону довкілля та зменшення використання природних ресурсів, процеси прийняття рішень враховують їх можливі довгострокові наслідки);

– стабільна (впевненість у майбутньому на державному і приватному рівнях та здатність прогнозувати результати економічних рішень, члени суспільства спроможні вкладати кошти у своє майбутнє, існує економічна стійкість до шоків та стресів) [7].

Вплив імпаکت-інвестування на розвиток світової економічної системи стає дедалі вагомішим, а самі імпакт-інвестиції розглядаються інвесторами у різних країнах та міжнародними економічними організаціями не лише як засіб отримання прибутку у поєднанні з досягненням важливих соціальних чи екологічних цілей. Імпакт-інвестування дедалі частіше пов'язують із концепцією сталого розвитку, що передбачає пошук компромісу між вирішенням економіко-соціальних проблем і збереженням довкілля для майбутніх поколінь людства.

Державна політика стимулювання інвестицій в інклюзивний розвиток економіки має включати кілька основних етапів.

1. Інституціоналізація інвестування в інклюзивний розвиток на рівні національного законодавства та визначення певного державного органу відповідальним за розвиток цього сектора є першим етапом створення сприятливого для інвестування середовища.

2. Включення положень щодо підтримки інвестицій в інклюзивний розвиток до національних стратегічних та програмних документів – стратегій розвитку національної економіки, програм розвитку певних галузей, видів діяльності або регіонів.

3. Стимулювання та підтримка регіональних і місцевих ініціатив щодо залучення інвестицій, важливих для інклюзивного розвитку, у місцеві проекти.

4. Налагодження активної співпраці з усіма зацікавленими сторонами на національному рівні – потенційними постачальниками та споживачами інвестиційних ресурсів, громадськими, благодійними організаціями тощо.

5. Запровадження прямих (фінансових) та непрямих (адміністративних) методів підтримки інвестування в інклюзивний розвиток, зокрема податкових.

6. Запровадження стандартів корпоративного звітування із включенням до них інформації про здійснення ESG-інвестування, тобто інвестування з метою сприяння просуванню кращих соціальних, екологічних та управлінських практик.

7. Підтримка досліджень у сфері інвестування в інклюзивний розвиток, організація просвітницьких та навчальних заходів і програм, запровадження національних і регіональних конкурсів та нагород у цій сфері [8].

Також державна політика стимулювання інвестицій в інклюзивний розвиток має бути спрямована на досягнення цільових показників, які свідчатимуть про підвищення рівня інклюзивності економіки, а саме:

- забезпечення дотримання трудового законодавства у частині норм робочого часу та пільг;
- підтримка профспілок;
- сприяння гендерній рівності;
- зменшення викидів шкідливих речовин, зменшення використання невідновлювальних джерел енергії;
- зменшення обсягу відходів, наприклад, за рахунок переробки та впровадження безвідходних технологій виробництва;
- захист довкілля, особливо у випадку поводження з небезпечними відходами;
- забезпечення охорони здоров'я населення, моніторинг правил безпеки праці;
- запровадження та контроль за виконанням антикорупційних стандартів;
- надання допомоги з місцевих бюджетів для навчання й підвищення кваліфікації працівників.

Одним із рушіїв інклюзивного зростання є інклюзивні інновації – нововведення з розвитку й поширення інклюзій. З них виокремлюють проінклюзивні інновації, спрямовані на зміну технологій, продукції або послуг для надання їм інклюзивних ознак, і масові інновації, що спрямовані на розширення можливостей бідних або осіб, які потерпають від депривацій. Інклюзивні інновації мають такі базові дескриптори: вільний доступ (доступність інноваційних рішень, спрямованих на зниження виробничих і збутових витрат для всіх, хто їх потребує); сталість (система довгострокового доступу до інновацій має базуватися на ринкових механізмах, самоорганізації, а не на державних інституціях та дотаційній підтримці); направленість на забезпечення якості товарів і послуг, а також можливостей для одержання засобів для існування (інноваційні рішення повинні спрямовуватися на розробку якісних економічних благ за низькою ціною, а також механізмів просування їх до кінцевих споживачів, що потребують додаткового захисту і допомоги); інновації мають приносити користь всім без винятку громадянам; великий масштаб впровадження.

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

Таким чином, інклюзивний розвиток національної економіки базується на принципах справедливості, сталості, спільної участі, недискримінаційності, стабільності, зростання в довгостроковій перспективі, пов'язаний з імперативами людиноцентризму, неоіндустріалізації, сталого розвитку, зеленої економіки. Однією з умов переходу до моделі інклюзивного зростання є наявність адекватних інституційних рамок та узгодженість інструментів інноваційної, промислової та екологічної політик. До числа структурних пріоритетів відноситься доцільність інвестування, включаючи створення нових робочих місць, скорочення нерівності між людьми, послідовний облік і нейтралізація несприятливих впливів на навколишнє середовище.

Серед важливих ефектів від здійснення інвестування, спрямованого на досягнення цілей інклюзивного розвитку, можна виділити такі:

- соціальний – полегшення доступу населення до ринку праці, підвищення його конкурентоспроможності на цьому ринку, розширення можливостей започаткування (розширення) власних підприємств, включення усіх категорій населення в економічний процес;
- екологічний – зменшення чи запобігання негативному впливу на довкілля, підвищення рівня екологічності виробництва, збереження ресурсів, поширення нових, більш безпечних для навколишнього середовища технологій;
- управлінський – запровадження та поширення кращих практик управління комерційними, некомерційними та державними підприємствами, організаціями та установами;
- суспільний – зменшення рівня соціального виключення, зниження суспільної напруженості, збереження культурного різноманіття тощо.

Для досягнення цілей інклюзивного розвитку і сприяння практичному втіленню Цілей сталого розвитку необхідно здійснити наступні заходи.

1. Підвищити рівень інклюзивності національної економіки та суспільства загалом як один із напрямів розв'язання проблеми високого рівня нерівності добробуту в Україні. Ключовими

завданнями інклюзивної моделі розвитку є: забезпечення рівного доступу до ринків, ресурсів і неупередженого регуляторного середовища для різних соціальних груп, формування механізмів забезпечення продуктивної зайнятості, збільшення доходів для відчужених груп і подолання бідності, вироблення нових підходів до споживання обмежених ресурсів і досягнення інклюзивного розвитку та зростання у довгостроковій перспективі.

2. Враховувати цілі сталого розвитку при розробленні програмних документів, що відкриває широкі можливості для залучення міжнародних партнерів, технічної допомоги, грантових коштів для вирішення проблем регіонів. Активна робота на регіональному рівні в напрямі реалізації цілей сталого розвитку сприятиме підвищенню рівня інклюзивності.

3. Залучати бізнес до реалізації цілей сталого розвитку. Бізнес має розуміти, що цілі сталого розвитку корисні для нього, зокрема з таких причин, як: розширення ринку, розповсюдження ідей сталого розвитку, об'єднання зацікавлених сторін, стабілізація ринків і сприяння прозорості фінансових систем. У свою чергу держава має бути зацікавлена у стимулюванні та залученні бізнесу до реалізації цілей сталого розвитку.

Варто додати, що основними пріоритетами, які сприятимуть інклюзивному зростанню в Україні, повинні стати: гідна оплата праці, доступність і якість освіти й медицини, стимулювання підприємницької активності, формування рівних можливостей для всіх громадян, не залежно від національності, мови, соціального статусу тощо, створення сприятливих умов для інвестування та формування інноваційної моделі розвитку, реалізація програм з масової зайнятості, екологізація економіки, впровадження справедливих і ефективних заходів з розподілу доходів, соціальна згуртованість й активність у суспільстві.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Структурні зміни як основа інклюзивного розвитку економіки України: монографія / [Бобух І.М., Кіндзерський Ю.В., Фашевська О.М. та ін.]. Київ: Ін-т екон. та прогнозів. НАН України, 2020. 516 с.

2. Манцуров І.Г. Інклюзивний розвиток як основа протидії глобальним викликам сьогодення // Економіка України. 2018. № 10. С. 71–87.

3. Козак Л.С., Федорук О.В. Стратегічна фінансова підтримка ЄС програм соціально-економічного розвитку в Україні // Вісник Національного транспортного університету. 2019. № 2 (44): Серія «Економічні науки». С. 90–100.

4. Тютюнникова С.В., Пивоварова К.Л. Інклюзивний розвиток національної економіки як чинник подолання бідності // Бізнес Інформ. 2018. № 8. С. 105–111.

5. Прогнімак О.Д. Інклюзивний розвиток України: перешкоди vs перспективи // Економічний вісник Донбасу. 2018. № 1. С. 187–197.

6. Бобух І.М. Людський капітал та інклюзивний розвиток економіки України: освітньо-наукові чинники // Вісник Національної академії наук України. 2019. № 5. С. 58–61.

7. Адамик В., Лебідь Д. Інклюзивний розвиток України та міжнародне фінансове і технічне співробітництво з його активізації // Вісник Тернопільського національного економічного університету. 2018. Вип. 1. С. 56–72.

8. Жаліло Я.А. Проблеми формування інклюзивного розвитку регіонів України в умовах європейської інтеграції // Регіональна економіка. 2018. № 3. С. 10–20.

REFERENCES

1. Bobukh I.M. et al. Strukturni zminy yak osnova inkluzyvnoho rozvytku ekonomiky Ukrainy [Structural changes as the basis of inclusive development of the economy of Ukraine]. Kyiv, In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy Publ., 2020. 516 p.

2. Mantsurov I.H. Inkluzyvnyi rozvytok yak osnova protydii hlobalnym vyklykam sohodennia [Inclusive development as a basis for countering today's global challenges]. Ekonomika Ukrainy [Economy of Ukraine], 2018, № 10, pp. 71–87.

3. Kozak L.S., Fedoruk O.V. Stratehichna finansova pidtrymka YeS prohram sotsialno-ekonomichnoho rozvytku v Ukraini [Strategic financial support of EU programs of socio-economic development in Ukraine]. Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu [The National Transport University Bulletin], 2019, № 2 (44), pp. 90–100.

4. Tiutiunnykova S.V., Pyvovarova K.L. Inkluzyvnyi rozvytok natsionalnoi ekonomiky yak chynnyk podolannia bidnosti [Inclusive development of the national economy as a factor in overcoming poverty]. Biznes Inform [Business Inform], 2018, № 8, pp. 105–111.

5. Prohnyimak O.D. Inkliuzyvnyi rozvytok Ukrainy: pereshkody vs perspektyvy [Inclusive development of Ukraine: obstacles vs prospects]. Ekonomichnyi visnyk Donbasu [Economic bulletin of Donbass], 2018, № 1, pp. 187–197.

6. Bobukh I.M. Liudskyi kapital ta inkliuzyvnyi rozvytok ekonomiky Ukrainy: osvitho-naukovi chynnyky [Human capital and inclusive development of the economy of Ukraine: educational and scientific factors]. Visnyk Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy [Bulletin of the National Academy of Sciences of Ukraine], 2019, № 5, pp. 58–61.

7. Adamyk V., Lebid D. Inkliuzyvnyi rozvytok Ukrainy ta mizhnarodne finansove i tekhnichne spivrobitnytstvo z yoho aktyvizatsii [Inclusive development of Ukraine and international financial and technical cooperation for its activation]. Visnyk Ternopilskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu [Bulletin of Ternopil National Economic University], 2018, issue 1, pp. 56–72.

8. Zhalilo Ya.A. Problemy formuvannia inkliuzyvnogo rozvytku rehioniv Ukrainy v umovakh yevropeiskoi intehratsii [Problems of forming the inclusive development of the regions of Ukraine in the conditions of European integration]. Rehionalna ekonomika [Regional economy], 2018, № 3, pp. 10–20.

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Економіко-правове забезпечення сталого функціонування господарських систем у контексті посилення ефективності реалізації принципів інклюзивного розвитку / Л.С. Козак, О.В. Федорук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У статті досліджено генезис виникнення концепції інклюзивного розвитку економіки, висвітлено її основні теоретичні положення; проаналізовано особливості концепції інклюзивного розвитку; систематизовано теоретико-методологічні засади інклюзивного розвитку національної економіки; обґрунтовано важливість та необхідність використання концепції інклюзивного розвитку для України; з'ясовано проблеми економіко-правового забезпечення інклюзивного розвитку в Україні; обґрунтовано напрями формування національної моделі інклюзивного зростання; досліджено основні характеристики прояву інклюзивності в інвестиційному забезпеченні економічного розвитку; сформовано напрями удосконалення державної структурної політики для досягнення цілей інклюзивного розвитку.

Об'єкт дослідження – стале функціонування господарських систем.

Мета дослідження – підвищення ефективності економіко-правового забезпечення сталого функціонування господарських систем у контексті посилення ефективності реалізації принципів інклюзивного розвитку.

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

Згідно з концепцією інклюзивного розвитку господарських систем кожний суб'єкт економіки є важливим, унікальним, цінним для суспільства і має можливості, щоб задовольнити свої потреби. Концепція інклюзивного розвитку ґрунтується на пріоритетності розвитку людських ресурсів, досягненні повної зайнятості, підвищенні кваліфікації працівників та соціальній безпеці, сталому, збалансованому розвитку. Інклюзивний розвиток національної економіки базується на принципах справедливості, сталості, спільної участі, недискримінаційності, стабільності, зростання в довгостроковій перспективі, пов'язаний з імперативами людиноцентризму, неоіндустріалізації, сталого розвитку, зеленої економіки.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – удосконалення механізму забезпечення сталого функціонування господарських систем у контексті посилення ефективності реалізації принципів інклюзивного розвитку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СТАЛЕ ФУНКЦІОНУВАННЯ, ІНКЛЮЗИВНИЙ РОЗВИТОК, ЕКОСИСТЕМА, НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА, БІЗНЕС-СЕРЕДОВИЩЕ, ПІДПРИЄМСТВО, СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ, МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО, БЕЗПЕКА, ГЛОБАЛЬНІ ЦІЛІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ, РОЗВИТОК ЛЮДСЬКОГО КАПІТАЛУ.

ABSTRACT

Kozak L.S., Fedoruk O.V. Economic and legal support for the sustainable functioning of economic systems in the context of strengthening the effectiveness of the implementation of the principles of inclusive development. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the genesis of the emergence of the concept of inclusive development of the economy, reflects its main theoretical provisions; analyzes the features of the concept of inclusive

development; systematizes the theoretical and methodological foundations of the inclusive development of the national economy; justifies the importance and necessity of using the concept of inclusive development for Ukraine; clarifies the problems of economic and legal support of inclusive development in Ukraine; justifies the directions of formation of the national model of inclusive growth; studies the main characteristics of the manifestation of inclusiveness in the investment provision of economic development; forms directions for improving the state structural policy to achieve the goals of inclusive development.

Object of research – sustainable functioning of economic systems.

Purpose of study – improving the efficiency of economic and legal support for the sustainable functioning of economic systems in the context of strengthening the effectiveness of the implementation of the principles of inclusive development.

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

According to the concept of inclusive development of economic systems, each economic entity is important, unique, valuable to society and has the ability to meet its needs. The concept of inclusive development is based on the priority of developing human resources, achieving full employment, improving the skills of workers and social security, and sustainable, balanced development. The inclusive development of the national economy is based on the principles of justice, constancy, joint participation, non-discrimination, stability, long-term growth associated with the imperatives of human-centrism, neo-industrialization, sustainable development, green economy.

Forecast assumptions about the object of study – improvement of the mechanism for ensuring the sustainable functioning of economic systems in the context of strengthening the effectiveness of the implementation of the principles of inclusive development.

KEYWORDS: SUSTAINABLE FUNCTIONING, INCLUSIVE DEVELOPMENT, ECOSYSTEM, NATIONAL ECONOMY, BUSINESS ENVIRONMENT, ENTERPRISE, DEVELOPMENT STRATEGIES, INTERNATIONAL COOPERATION, SECURITY, GLOBAL SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS, HUMAN CAPITAL DEVELOPMENT.

АВТОРИ:

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Економіка», e-mail: lskozak1@gmail.com, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-3995-172X.

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

AUTHOR:

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

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гречан А.П., 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:

Grechan A.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ ЕКОЛОГІЧНОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Команчук С.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, jmea@gmail.com, orcid.org/ 0000-0003-3692-4750

DEVELOPMENT OF THE STRATEGY FOR ENVIRONMENTAL MODERNIZATION OF CITY TRANSPORT

Komanchuk S.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, jmea@gmail.com, orcid.org/ 0000-0003-3692-4750

Постановка проблеми. Зі збільшенням населення та розширенням економічних масштабів глобальна енергетична та екологічна криза посилюється. Наразі причиною екологічної кризи в Україні стає воєнний стан. Так як саме на автомобільний транспорт наразі покладена головна місія забезпечення озброєних сил та цивільного населення самим головним. Одним з найважливіших видів використання викопного палива є автотранспорт. Основним наслідком спалення викопного палива є викид великої кількості шкідливих газів, що частково створює ефект глобального потепління та шкодить здоров'ю людей.

За останніми дослідженнями Єльського університету та Всесвітнього економічного форуму, у 2020 р. Україна зайняла 60-е місце серед 180 країн світу згідно з актуальним Індексом екологічної ефективності. ЕРІ визначає 32 показники, що характеризують якість повітря та питної води, зміну клімату, біорізноманіття. Вражаючи факти були представлені Глобальним альянсом із питань здоров'я та забруднення, де у рейтингу (GAHP) столиця України м. Київ зайняла четверте місце в Європі за кількістю смертності через погану екологію. Так, згідно з даними GAHP, 57 тис смертей у 2019 р. були викликані проблемами, пов'язаними з екологією, із них близько 50 тис – через забруднення повітря, 4 тис і 3 тис відповідно – через високий уміст у навколишньому середовищі свинцю та з причини професійних захворювань. Тобто такі показники визначають нестабільне екологічне становище в м. Києві[2].

Тобто наразі пошук альтернативних джерел енергії буде вирішальним для майбутнього розвитку нації. Тому необхідно шукати альтернативні види палива для автомобілів. Тобто стає за необхідної формування стратегії екологічної модернізації міського транспорту.

Аналіз і огляд останніх досліджень. Інтерес до еколого- економічного дослідження трендів розвитку електромобільного автотранспорту виявляють багато зарубіжних та вітчизняних науковців, а саме: Hatton C. E., Qian K., Amirault J., Chien J., Garg S., Gibbons D., Ross B., Tang M., Xing J., Sidhu I., Kaminsky P., Tenderich B., Rubino, L., Capasso C., Балацький О., Дмитрієва В., Згуровець О. В., Криворучко О., Кузнецова Є., Рудзінський В., Сич Є., Стогній Б. С., Мхитарян Н. М., Дубровін В. О. Компанець К.А., Литвишко Л.О., Малахова Ю.А. та інші.

Зважаючи на значну кількість праць та наукових розробок, питання створення сприятливої інфраструктури та умов для користування електротранспортом залишається мало дослідженим та вимагає поглибленого вивчення. Тобто наразі стає питання формування стратегії екологічної модернізації міського транспорту України в післявоєнний період.

Мета дослідження. Метою даного наукового дослідження є формування стратегії екологічної модернізації міського транспорту.

Основна частина. Електрика вважається найбільш універсальною формою енергії, яка може ефективно передаватися від однієї форми до іншої. Перетворюючи стійкі відновлювані джерела енергії, такі як енергія сонця та вітру, в електрику, ми можемо обробляти енергію набагато ефективніше та чистіше. Електрифікація транспорту та розповсюдження електромобілів можуть не тільки полегшити наш попит на викопне паливо, але й сприятимуть поліпшенню умов життя. Тому електромобілі стануть головною частиною майбутньої транспортної системи. Лише розширення населення електричними транспортними засобами в місті без належних дорожніх зв'язків та належної інфраструктури зарядки та паркування придушить корисність використання електромобілів через обмежений діапазон їх руху. Електричні транспортні засоби відомі своїми перевагами як екологічно чисті, енергоефективні та безшумні транспортні засоби. Використання електротранспортних засобів в місті покращить екологічне становище.

Як свідчать останні дослідження «Форуму відновлення транспортного сектору України» [3] протягом останніх 30 років кількість тролейбусних мереж скоротилася менш виразно – із 45 до 41. На даний момент в країні діють три мережі метрополітену – у Києві, Харкові та Дніпрі. Загальна кількість трамваїв і тролейбусів зменшилася на 54% і 49% відповідно, а кількість вагонів метро – на 50%.[3]. Разом з цим У квітні 2022р рівень забруднення атмосферного повітря загалом по місту характеризувався, як високий. Загалом по місту у квітні середньомісячні концентрації чотирьох забруднювальних речовин (другого та третього класу небезпеки) перевищували ГДКс.д.: діоксиду азоту – у 3,5 раза, оксиду азоту – у 1,5 раза, формальдегіду – у 1,3 раза, діоксиду сірки – у 1,2 раза [5].

Автомобілі з двигунами внутрішнього згорання – один з основних джерел споживання нафти і тим саме виявляють велику загрозу до забруднення повітря та навколишнього середовища. Тому сприяння технологічним реформам у сфері автотранспорту – це важливий тренд. Особливо його необхідно наразі застосовувати в міському форматі. Важливим елементом даного тренду є розвиток електроавтотранспорту. Електричні транспортні засоби мають очевидну перевагу за рівнем використання енергії та викидів, тому перехід на електромобілі стає важливим полем для досліджень у всіх країнах світу. В останні роки промисловість електромобілів досягла значного прогресу, але невеликий запас ходу та тривалий час зарядки електротранспорту заважають повноцінному розвитку електромобілів.

Bloomberg вважає, що поширення електромобілів до 2040 року скоротить попит на нафту на 8 млн бар./день і вони забезпечать 5% глобального попиту на електроенергію.

У сценарії 2DS MEA передбачається, що автопарк електромобілів буде формувати до 1,5% від загального попиту на електроенергію до 2030 року, що складе лише 6% від загального приросту попиту на електроенергію. При цьому в багатьох енергосистемах, особливо великих міст, будуть потрібні великі перетворення в роботі розподільних мереж, впровадження систем зберігання енергії та оптимізації пікових навантажень.

Після десятиліття бурхливого зростання в 2020 році світовий запас електромобілів досяг позначки в 10 мільйонів, що на 43% більше, ніж у році, і становить 1% активів. Електричні транспортні засоби на акумуляторах (BEV) склали дві третини нових реєстрацій електромобілів і дві третини запасів у 2020 році. Китай з 4,95 мільйонами електромобілів має найбільший автопарк, хоча в 2020 році Європа мала найбільший річний приріст й досягла 3,2 мільйона. В цілому на світовий ринок усіх типів автомобілів суттєво вплинули економічні наслідки пандемії Covid-19. У першій частині року реєстрація нових автомобілів зменшилася приблизно на третину порівняно з попереднім роком. Це було частково компенсовано посиленням активності у другому півріччі, що призвело до 16% загального падіння у річному обчисленні. Примітно, що із падінням звичайних та загальних реєстрацій нових автомобілів частка глобальних продажів електромобілів зросла на 70% до рекордних 4,6% у 2020 році. У 2020 році було зареєстровано близько 3 млн нових електромобілів. Вперше Європа досягла 1,4 млн нових реєстрацій. За нею слідував Китай з 1,2 мільйонами реєстрацій, а США зареєстрували 295 тис. нових електромобілів (табл. 1) [4].

Таблиця 1 – Кількість чистих електромобілів і плагін-гібридів в країнах за 6 років
Table 1 – Number of pure electric cars and plug-in hybrids in countries over 6 years

Країна	2015 рік	2016 рік	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2020 рік
Китай	388000	721100	1354000	2610000	3810000	4969000
Німеччина	37360	55000	98280	150170	230750	625750
Франція	75100	109700	151100	204600	274100	459100
Японія	126400	151300	205400	255100	300000	330000
Канада	17840	29270	48920	93090	147100	198100
Нідерланди	88270	113600	121500	145900	207900	295900
Норвегія	85450	135500	206200	289200	370800	476800
Швеція	15770	27920	45230	68720	110500	204500
Південна Корея	5950	11210	25920	59600	93600	133600
Велика Британія	54700	78670	118900	163200	235700	411700
США	404100	563700	762100	1123400	1452900	1747900
Україна	300	1600	3800	9300	18000	24600

Джерело: сформовано автором [4].

Загальний європейський ринок автомобілів скоротився на 22% у 2020 році. Однак кількість нових реєстрацій електромобілів зросла більш ніж удвічі – до 1,4 мільйона, що становить 10% частки продажів. Німеччина зареєструвала 395 тис. нових електромобілів, а Франція – 185 тис. Великобританія більш ніж подвоїла реєстрацію, досягнувши 176 тис. Електричні машини в Норвегії досягли рекордно високої частки продажів у 75%, що приблизно на третину більше, ніж в 2019 р. Частка продажів електромобілів перевищила 50% в Ісландії, 30% у Швеції та 25% у Нідерландах [8].

У світі було доступно близько 370 моделей електромобілів у 2020 році, що на 40% більше, ніж у 2019 році. Китай має найширшу пропозицію, що відображає його менш консолідований автомобільний сектор і те, що це найбільший у світі електромобіль. Але в 2020 році найбільше збільшення кількості моделей відбулося в Європі, де вона зросла більш ніж удвічі. Моделі BEV (електричні транспортні засоби на акумуляторах) пропонуються в більшості сегментів автомобілів у всіх регіонах; PHEV (транспортні гібридні засоби, що заряджаються від електричної мережі) складають більші сегменти транспортних засобів. Моделі спортивних позашляховиків становлять половину доступних моделей електромобілів на всіх ринках. Китай має майже вдвічі більше моделей електромобілів, ніж Європейський Союз, який, у свою чергу, має вдвічі більше електричних моделей, ніж США. Цю різницю можна частково пояснити порівняно нижчою зрілістю американського ринку електромобілів, що відображає його слабкіші норми та стимули на національному рівні. Середній діапазон руху нових BEV постійно збільшувався. У 2020 році середньозважений запас ходу для нового акумуляторного електромобіля становив близько 350 км, порівняно з 200 км у 2015 р. Середньозважений запас ходу електричних автомобілів у Сполучених Штатах, як правило, вищий, ніж у Китаї через більшу частку малих міських електромобілів у Китаї. Середній діапазон електричного діапазону PHEV залишався відносно постійним близько 50 км протягом останніх кількох років. Найбільше різноманіття моделей і найбільше розширення в 2020 році було в сегменті позашляховиків. Понад 55% оголошених моделей у всьому світі — це позашляховики та пікапи. Виробники оригінального обладнання (ОЕМ), можливо, рухаються до електрифікації цього сегмента з таких причин: позашляховики — це найбільш швидкозростаючий сегмент ринку в Європі та Китаї, і на сьогоднішній день найбільша частка ринку в США. Позашляховики вимагають вищих цін і, як правило, пропонують вищий прибуток, ніж менші транспортні засоби. Це означає, що виробникам легше нести додаткові витрати на електрифікацію позашляховиків, оскільки на силовий агрегат припадає менша частка у загальній вартості порівняно з невеликим автомобілем [4].

На рис. 1.1 приведена діаграма електромобілів у світі.

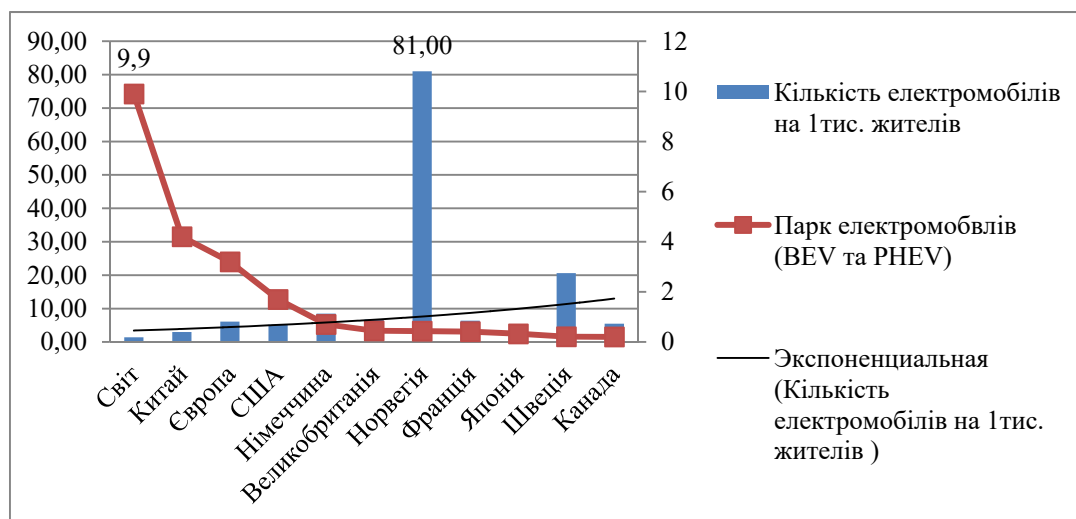


Рисунок 1 – Розвиток електромобільного сектору в Світі
Figure 1 – Development of the electric vehicle sector in the world

Джерело: сформовано автором [4]

В Україні ситуація з електромобілями розвивається наступним чином: кожного року цей ринок зростає. Так, в 2019 році було зареєстровано понад 8000 електромобілів, в 2020 – 7455 одиниць, а за січень-жовтень 2021 року вже було зареєстровано майже 7000 електромобілів, а частка нової техніки в цьому числі – 13%.

Всього в Україні на 2020 рік зареєстровано майже 25 тис. електрокарів. З них понад 7 тис. од. українці купили за цей рік. Для порівняння в 2019 році ця цифра складала 18 тис. електромобілів, в 2018 – 9,3 тис. електрокарів, що удвічі більше, ніж в 2017 році. Зростанню продажів сприяло скасування митних зборів і податків на ввезення електромобілів. Але все ж поки що загальне число електромобілів в країні невелике. Частка електричних машин в продажах становить всього 3-3,2% [5].

Держава поки надає ринку електромобілів помірну підтримку. Вона полягає в тому, що до 2022 року при ввезенні електромобіля на територію України не потрібно платити ПДВ. З 1 січня 2020 року введено штрафи для транспорту з ДВС за парковку на місцях, відведених для електромобілів. Розмір штрафу – 340-510 грн [6].

Найбільш популярним серед українців електромобілем вже досить тривалий час залишається Nissan – частка присутності на ринку 51%. Однак модель починає трохи здавати позиції – у 2019 році охоплення ринку становило 52%. Посилила свою присутність на ринку Tesla – 14%. Далі слідують Renault і BMW з Fiat – 7% і 5% ринку відповідно (рис. 1.2) [1].

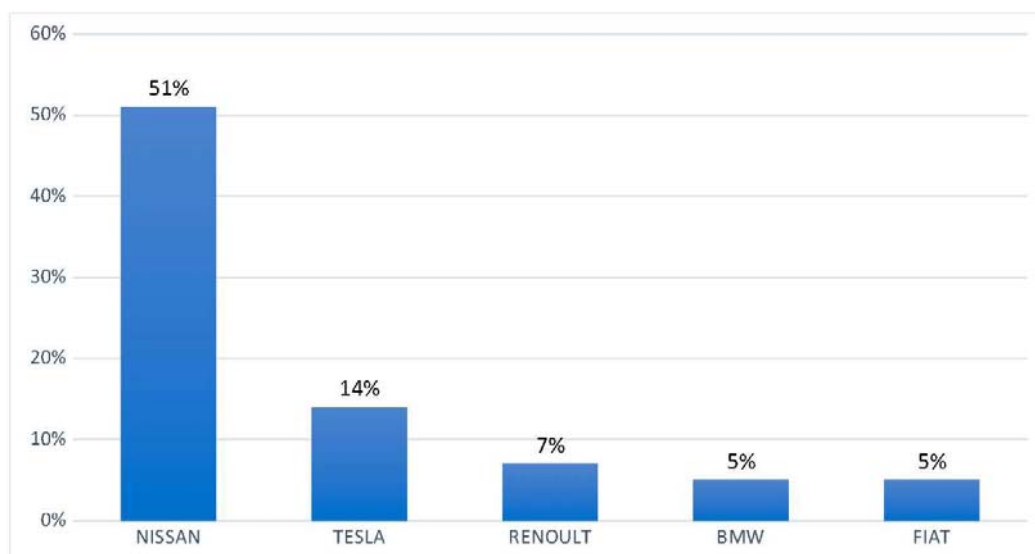


Рисунок 2 – Топ-5 авто з електричним приводом за кількістю реєстрацій
Figure 2 – Top 5 cars with an electric drive by the number of registrations

Джерело: сформовано автором [1]

Велику зацікавленість ринком України виявляють деякі європейські виробники. В теперішній час Міністерство інфраструктури України почало переговори з американською компанією Tesla Inc. про відкриття провадження випуску електромобілів в Україні.

Така позитивна картина розвитку затьмарюється лише одним показником – доступністю зарядних станцій. Електромобілі залежать від електрики, і далеко не кожен власник такої автівки може заряджати її вдома від розетки. На сьогоднішній день на одну зарядну станцію в Україні припадає 4 електромобілі, що є ознакою поганого розвитку системи станцій, оскільки збільшення їх кількості не встигає за ростом ринку електромобілів в країні.

Стосовно міського транспорту, то про заміну парку автотранспортних засобів наразі не можливо. По перше країна перебуває в воєнному стані, що стало причиною економічної кризи. Але перспективний розвиток саме екологізації країни після війни є досить актуальним. Тому стало за необхідне сформулювати стратегію екологічної модернізації міського транспорту (табл. 2).

Формуючі усвідомлення про те, що весь світ наразі переходить на електричні види транспорту стало за необхідне при формуванні стратегії екологічної модернізації міського транспорту провести діагностику зовнішнього середовища зі STEP-аналізу (рис. 3)

Таблиця 2 – Опис стратегії екологічної модернізації міського транспорту
Table 2 – Description of the strategy of ecological modernization of urban transport

Головні етапи впровадження стратегії	Характеристика та опис дій
Мета	створити умови, які розпочнуть процес щорічного збільшення електротранспорту на вулицях Києва, в свою чергу, зменшить забруднення навколишнього середовища міста та ризики захворювань мешканців столиці.
Завдання проекту.	- вивчення технічних умов. - вивчення економічного та виробничого стану атп - закупівлю і доставку обладнання відповідно до проектної документації. - закупівля та поступова заміна рухомого складу атп - прокладання електро-кабельних виробів для електрозаправочних станцій. - підключення станції до електромережі. - запуск і пуско-наладку заправки. - надалі – технічний моніторинг і сервісне обслуговування заправки
Очікувані результати:	- створення програмного документу, який буде сприяти розвитку електромобільної галузі у місті; - модернізація міського парку м.Києва - буде встановлено 5-8 зарядних пристроїв для електрокарів у м. Київ; - зменшення викидів CO₂ та інших забруднюючих речовин у повітря; - постійне зростання кількості електротранспорту в місті; - перехід від користування авто з двигуном внутрішнього спалювання на електричні; - підвищення туристичної привабливості м. Київ

Джерело: сформовано автором

Таблиця 3 – Діагностика зовнішнього середовища зі STEP-аналізу
Table 3 – Diagnostics of the external environment from STEP analysis

Фактор	Вплив на ринок електромобілів	Коментар
Політичні фактори		
Підвищення ПДВ	Негативний фактор	Підвищення цін на електромобілі та електроенергію
Обмежувальні заходи зарубіжних країн (санкції)	Негативний фактор	Вплив на імпорт автомобілів та запчастин до них
Державна політика	Сприятливий фактор	Регламентація імпорту електромобілів, створення пільг та зниження цін на нові автомобілі
Воєнний стан країни	Негативний фактор	Затримує розвиток автотранспортної галузі в цілому.

Фактор	Вплив на ринок електромобілів	Коментар
Економічні фактори		
Зростаючий ринок електричних автомобілів та інфраструктури до них	Сприятливий фактор	Ринок стабільно зростає з кожним роком
Економічна нестабільність	Негативний фактор	Електромобілі все ще є предметом розкоші
Ріст курсу валют	Негативний фактор	Підвищення цін на електромобілі та запчастини до них
Зниження доходів населення	Негативний фактор	Менша кількість людей може дозволити собі навіть уживаний електромобіль
Підвищення конкуренції	Сприятливий фактор	Більша кількість варіантів – від бюджетних електромобілів до класу-еліт
Розвиток автокредитування	Сприятливий фактор	Підвищення доступності автокредитування на нові та уживані автомобілі підвищує кількість можливих власників електромобілів
Соціально-культурні фактори		
Зростання автопарку	Сприятливий фактор	Кількість власників електромобілів зростає з кожним місяцем
Престиж	Сприятливий фактор	Електромобіль часто вважається символом достатку
Мода на екологічність	Сприятливий фактор	Багато людей переходять на електромобілі з огляду на екологічність даного типу авто в порівнянні з ДВС
Консервативність	Негативний фактор	Велика частка населення не бажає мати справ з електромобілями через застарілі переконання
Технологічні фактори		
Розвиток технологій та устаткування	Сприятливий фактор	Автосервіси та майстерні володіють устаткуванням та кадрами, які дають можливість якісно обслуговувати електромобілі
Розвиток онлайн-комунікацій	Сприятливий фактор	Інтернет дає широкі можливості для пошуку та використання зарядних станцій та станцій обслуговування для електромобілів

Джерело: сформовано автором

За результатами проведеного STEP – аналізу можна виділити ключові тенденції ринку електромобілів:

- нестабільна політична та економічна обстановка в країні не сприяє підвищенню актуальності електромобілів. більшість людей обирає перевірені часом та вживані автомобілі з ДВС.
- ринок електромобілів зростає з кожним місяцем, а володіння електромобілем вважається ознакою достатку.
- в нинішніх реаліях екологічність – важливий фактор вибору автомобіля для покупця.
- конкуренція на ринку електромобілів росте, що сприяє появі більш дешевих та доступних моделей.

Висновки. Тобто не зважаючи на кризовий стан в Україні на вторгнення РФ і на економічний спад, реалізація даної стратегії після війни, допоможе вийти країні на новий європейський шлях. Як показало дослідження, що ринок електромобілів в Україні стабільно зростає. Електромобіль вважається предметом розкоші та достатку, але з популяризацією даного напрямку на ринок виходять багато автовиробників, готових створювати більш бюджетні та доступні варіанти для широкого кола споживачів. Враховуючи той факт, що Україна в 2021 році мала домовленості з компанією Tesla Inc про виготовлення електромобілів в нашій країні, то питання «стратегії екологічної модернізації міського транспорту» просто часу.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. До 31 грудня 2022 року за ввезення електромобіля в Україну не потрібно платити ПДВ [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: https://biz.ligazakon.net/news/197500_do-31-grudnya-2022-roku-za-vvezennya-elektromoblya-v-ukranu-ne-potrбно-platiti-pdv (дата звернення: 01.08.2022)
2. Компанець К.А., Литвишко Л.О., Малахова Ю.А. Формування інноваційної природоохоронної діяльності. Електронне фахове видання «Приазовський економічний вісник». 2021. Випуск № 2(25) [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: http://rev.kpu.zp.ua/journals/2021/2_25_ukr/27.pdf. DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2021-2-25> (дата звернення: 01.08.2022)
3. Мельник Зоя. Відновлення транспортного сектору України = як зробити його «зеленим» [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym/> (дата звернення: 01.07.2022)
4. Полтавець Т. Ринок електромобілів в Україні: становлення та перспективи. Центр досліджень соціальних комунікацій НБУ. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: http://nbuvip.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=3013:rinok-elektromobiliv-v-ukrajini-stanovlennya-ta-perspektivi&catid=8&Itemid=350 (дата звернення: 11.07.2022)
5. Про стан забруднення навколишнього природного середовища у м. Києві. Платформа рішень для менеджерів природоохоронної діяльності Про стан забруднення навколишнього природного середовища у м. Києві | Журнал ECOBUSINESS. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: (ecolog-ua.com) (дата звернення: 01.08.2022)
6. Ткаченко О.М. Еколого-економічне дослідження трендів розвитку електромобільного автотранспорту. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/85920/1/Tkachenko_bak_rob.pdf (дата звернення: 01.08.2022)
7. Ціни на бензин, ДП, газ на заправках України. Сайт проекту «Все АЗС» [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://vseazs.com> (дата звернення: 11.08.2022)
8. Як і де вигідніше заряджати електромобіль в Україні. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/85920/1/Tkachenko_bak_rob.pdf (дата звернення: 11.07.2022)

REFERENCES

1. Do 31 hrudnia 2022 roku za vvezennia elektromobilia v Ukrainu ne potribno platyty PDV. [Until December 31, 2022, it is not necessary to pay VAT for importing an electric car into Ukraine] Retrieved from: https://biz.ligazakon.net/news/197500_do-31-grudnya-2022-roku-za-vvezennya-elektromoblya-v-ukranu-ne-potrбно-platiti-pdv (date of access: 01.08.2022) [in Ukrainian].
2. Kompanets K.A., Litvyshko L.O., Malakhova Yu.A. Formuvannia innovatsiinoi pryrodookhoronnoi diialnosti. [Formation of innovative environmental protection activities.] Electronic specialist publication "Priazov Economic Bulletin". 2021. Issue No. 2(25) Retrieved from:

http://pev.kpu.zp.ua/journals/2021/2_25_ukr/27.pdf. DOI: <https://doi.org/10.32840/2522-4263/2021-2-25> (date of access: 08/01/2022) [in Ukrainian].

3. Melnyk Zoya. (2022) Vidnovlennia transportnoho sektoru Urainy = yak zrobyty yoho «zelenym» [Restoration of the transport sector of Uraina = how to make it "green"] Retrieved from <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym/> (date of access: 07.01.2022) [in Ukrainian].

4. Poltavets T. Rynok elektromobiliv v Ukraini: stanovlennia ta perspektyvy . [The electric car market in Ukraine: development and prospects.] Center for Social Communications Research of the NBU. Retrieved from: http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=3013:rinok-elektromobiliv-v-ukrajini-stanovlennya-ta-perspektivi&catid=8&Itemid=350 (date of access: 11.07 .2022) [in Ukrainian].

5. Pro stan zabrudnennia navkolyshnoho pryrodnoho seredovyscha u m. Kyievi. [About the state of environmental pollution in the city of Kyiv.] Solutions platform for managers of nature protection activities About the state of pollution of the natural environment in the city of Kyiv | ECOBUSINESS magazine. Retrieved from: ecolog-ua.com (date of access: 08.01.2022) [in Ukrainian].

6. Tkachenko O.M. Ekoloho-ekonomichne doslidzhennia trendiv rozvytku elektromobilnoho avtotransportu. [Ecological and economic study of trends in the development of electric vehicles.] Retrieved from: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/85920/1/Tkachenko_bak_rob.pdf (date of access: 01.08.2022) [in Ukrainian].

7. Tsiny na benzyn, DP, haz na zapravkakh Ukrainy.. [Prices for gasoline, diesel fuel, gas at gas stations in Ukraine.] Site of the project "All Gas Stations" Retrieved from: <https://vseazs.com> (date of access: 11.08.2022) [in Ukrainian].

8. Iak i de vyhidnishe zariadzhaty elektromobil v Ukraini. [How and where it is more profitable to charge an electric car in Ukraine.] Retrieved from: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/85920/1/Tkachenko_bak_rob.pdf (date of access: 11.07.2022) [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Команчук С.В., Формування стратегії екологічної модернізації міського транспорту / С.В. Команчук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54)

В статті розглянуто сучасний стан автотранспортної галузі. Встановлено, що воєнний стан України негативно впливає на екологію. Так як на автотранспортну галузь наразі покладається велика місія забезпечення всім необхідним озброєні сили та задоволення потреб цивільного населення країни, про забруднення ним повітря відсторонилося на задній план. Доведено, що у рейтингу (ГАНР) столиця України м. Київ зайняла четверте місце в Європі за кількістю смертності через погану екологію. Основним наслідком спалення викопного палива є викид великої кількості шкідливих газів, що частково створює ефект глобального потепління та шкодить здоров'ю людей. Тобто, наразі стає питання пошуку альтернативних видів палива для автомобілів. Електрифікація транспорту та розповсюдження електромобілів можуть не тільки полегшити наш попит на викопне паливо, але й сприятимуть поліпшенню умов життя. Тому електромобілі стануть головною частиною майбутньої транспортної системи. Лише розширення населення електричними транспортними засобами в місті без належних дорожніх зв'язків та належної інфраструктури зарядки та паркування придушить корисність використання електромобілів через обмежений діапазон їх руху

Досліджено, що до війни питанню екологізації в країні приділялась велика увага. В 2020р український ринок заповнили екологічні автомобілі. Так в Україні на 2020 рік зареєстровано майже 25 тис. електрокарів.

Встановлено, що природоохоронним аспектам приділяються увага майже всіма країнами світу. Найбільша частка екологічного транспорту використовується в Норвегії та Швейцарії. Доведено, що популярними моделями в Україні є Nissan, Renault і BMW з Fiat. Доведено, що покращення екологічного стану України можливе через модернізацію автопарку на електротранспорт.

В статті переставлено проект стратегії екологічної модернізації міського транспорту. Визначена головна мета та завдання. Представлені головні очікувані результаим від провадження цього проекту. Визначальним і завершальним етапом було дослідження ризиків та детермінантів, що сприятимуть перешкодам в просуванні даної стратегії.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СТРАТЕГІЇ, АВТОТРАНСПОРТ, ЕКОЛОГІЯ, ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ, ВОЄННИЙ СТАН.

ABSTRACT

Komanchuk S.V., Formation of the strategy of ecological modernization of urban transport. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the current state of the motor transport industry. It has been established that the state of war in Ukraine has a negative impact on the environment. Since the motor transport industry is currently entrusted with the great mission of providing the armed forces with everything they need and meeting the needs of the country's civilian population, air pollution has been pushed into the background. It has been proven that in the rating (GAHP), the capital of Ukraine, Kyiv, took the fourth place in Europe in terms of the number of deaths due to poor ecology. The main consequence of burning fossil fuels is the emission of a large amount of harmful gases, which partly creates the effect of global warming and harms people's health. That is, currently there is a question of finding alternative types of fuel for cars. The electrification of transport and the spread of electric vehicles can not only ease our demand for fossil fuels, but also contribute to improving living conditions. Therefore, electric vehicles will become the main part of the future transport system. Only expanding the population with electric vehicles in a city without proper road connections and adequate charging and parking infrastructure will suppress the utility of using electric vehicles due to their limited driving range.

It has been studied that before the war, the country paid a lot of attention to the issue of greening. In 2020, the Ukrainian market was flooded with ecological cars. Thus, almost 25,000 electric cars are registered in Ukraine by 2020.

It has been established that almost all countries of the world pay attention to nature protection aspects. The largest share of ecological transport is used in Norway and Switzerland. It has been proven that popular models in Ukraine are Nissan, Renault and BMW with Fiat. It has been proven that improvement of the ecological state of Ukraine is possible through the modernization of the car fleet to electric transport.

In the article, the project of the strategy of ecological modernization of urban transport is rearranged. The main goal and tasks are defined. The main expected results from the implementation of this project are presented. The decisive and final stage was the study of risks and determinants that will contribute to obstacles in the promotion of this strategy.

KEYWORDS: STRATEGIES, MOTOR TRANSPORT, ENVIRONMENT, ELECTRIC TRANSPORT, MARTIAL LAW.

АВТОР:

Команчук С.В., аспірант кафедри менеджменту, e-mail: jmea@gmail.com, тел. +380678883791, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/ 0000-0003-3692-4750

AUTHORS:

Komanchuk S.V., graduate student of the Department of Management, e-mail: jmea@gmail.com, tel. +380678883791, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 207, orcid.org/ 0000-0003-3692-4750

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Роскладка Н.О., доктор економічних наук, проф., професор кафедри туризму та рекреації. Київський національний торгово – економічний університет, Київ, Україна.

Ложачевська О.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Roskladka N.O., Doctor of Economics, Professor, Professor of Tourism and Recreation. Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine.

Lozhachevska O.M., Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

МОТИВАЦІЙНА СТРАТЕГІЯ ЯК ЗАСІБ УПРАВЛІННЯ ЛЮДСЬКИМИ РЕСУРСАМИ

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

Железняк К.Л., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, k.zhelezniak@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4111-5210

Кашук А.А., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, komea@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0566-7061

MOTIVATION STRATEGY AS A HUMAN RESOURCE MANAGEMENT TOOL

Kompanets K.A., Candidate of Economic Sciences, National University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine, ket13@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7189-2355

Zhelezniak K.L., Candidate of Economic Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, k.zhelezniak@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0003-4111-5210

Kapshuk A.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, komea@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0566-7061

Постановка проблеми. Однією з найбільш значущих проблем, що стоять перед керівництвом будь-якої компанії в сучасних ринкових умовах, є виявлення та ефективне використання організаційних ресурсів. Особливого значення цей процес набуває на тлі нестабільності зовнішнього середовища, що вимагає від організації постійного посилення конкурентоспроможності та гнучкості у проведенні внутрішніх та зовнішніх змін. Основою ефективної діяльності компанії є раціональна організація управління, а головним джерелом, двигуном та резервом будь-яких змін в організації стає людський ресурс. Якщо розглядати цей процес з погляду його постійного посилення та вдосконалення, то це слід зазначити.

Основне завдання будь-якої організації є максимально ефективне використання потенціалу своїх співробітників. Саме тому нині відбувається переорієнтування сучасних технологій управління у бік мотивації, яка враховує глибинні особистісні мотиви працівників, і навіть неформальну структуру організації. В даний час багато керівників не надають особливого значення змінам, що істотно знижує ефективність управління. Враховуючи те, що система мотивації є складовою стратегії управління підприємством, основне завдання якої у тому, щоб стимулювати у співробітників виконання стратегічних цілей організації. Тому тема наразі є досить актуальною і потребує додаткового осмислення.

Аналіз і огляд останніх досліджень. Ефективна стратегія мотивації має відповідати двом вимогам: бути комплексною та індивідуальною. Щоб побудувати стратегію мотивації, необхідно вивчити переважаючі мотиви працівників. Методологічною основою при написанні слугували праці вітчизняних та іноземних дослідників, таких як: А. Афонін, В. Абрамов, Д. Богиня, А. Грішнова, Г. Дмитренко, М. Дороніна, А. Єськов, І. Завадський, М. Карлін, А. Колот, О. Віханський, Н. Любомудрова, В. Сладкевич, К. Альдефер, В. Врум, Ф. Герцберг, О. Кузьмін, Д. Мак-Грегор, Д. Мак-Клелланд, А. Маслоу, Е. Мейо, М. Мескон, Р. Оуена, та ін. вчених з проблем мотивації та стимулювання праці персоналу.

Особливу увагу до формування стратегії мотивації праці, як засобів управління людськими ресурсами виділяються в працях таких авторів: Корнева О.[1], Кравченко С.[1], Красноштан О. [3], Литвишко Л.[2,3], Федоряк Р.[3] та інших. Так в статті «Імітаційне моделювання розподілу прав та обов'язків у системах управління інноваційним розвитком персоналу підприємств під впливом факторів пандемії Covid -19» [3] авторами розглядаються питання організації управління людськими ресурсами підприємствами і визначається роль мотиваційних процесів. Кравченко С., Корнева О. узагальнюють ефективність інтелектуального капіталу підприємства і особливості стимулювання саме таких працівників. «Система мотивації праці управлінського персоналу»[1] авторами розглядаються стратегії управління персоналу в кризових умовах.

Незважаючи на таку кількість наукових праць залишаються нерозкритим мотиваційні стратегії як засіб управління людськими ресурсами, тому це стало за необхідне подальшого дослідження.

Мета дослідження. Метою дослідження є узагальнення концептуальних основ щодо формування стратегії мотивації, щодо підвищення рівня управління людським ресурсом підприємства.

Основна частина. Ефективне управління неможливе без розуміння мотивів і потреб людини і правильного використання стимулів до праці. Планування праці керівника, як і планування взагалі, є першим обов'язком будьякого керівника, але, на жаль, як показують дослідження, вітчизняні менеджери приділяють цьому питанню небагато часу – у 3,5 рази менше, ніж їхні американського колеги[2].

Систематичне вивчення мотивації стосовно психології виявило, що не можна визначити точно фактори, які спонукають людину до праці. Але поняття трудової мотивації, як механізму формування мотивом як економічної активності не стільки способами соціального і моральнопсихологічного характеру, скільки комплексом економічних важелів, які направляють поведінку робітника (групи робітників) для досягнення цілей підприємства через задоволення власних інтересів і потреб [2].

Система оплати праці – найважливіший фактор, що безпосередньо впливає на готовність персоналу до результативної роботи. Не варто недооцінювати стимулюючу роль премій та інших додаткових виплат: визнаючи таким чином трудові заслуги окремого працівника, роботодавець орієнтує його на віддачу та підвищення продуктивності. Але в той же час неправильна організація оплати праці може надавати демотивуючу дію на персонал: наприклад, коли відділ, що допустив перевитрату кошторису, наступного року отримує збільшений кошторис, або коли щедро оплата роботодавцем понаднормово відпрацьованого часу сприяє уповільненню виробничої діяльності.

Існують основні елементи мотивації персоналу, які у тій чи іншій формі використовували майже всіма сучасними системами: Соціальні програми (пільги, соціальний захист працівників); Система оплати праці; Система оцінки праці працівників. Основні елементи мотивації результативної праці персоналу підприємства розглянемо на рис.1.

Основні елементи мотивації результативної праці персоналу підприємства	1. Матеріальне стимулювання
	2. Нормальні безпечні умови праці
	3. Соціально-правові гарантії
	4. Корпоративна культура
	5. Можливості для професійного навчання
	6. Можливості для самореалізації
	7. Зміст праці
	8. Взаємовідносин в колективі
	9. Престижність трудової діяльності
	10. Участь в управлінні

Рисунок 1 – Основні елементи мотивації результативної праці персоналу підприємства
Figure 1 – The main elements of motivation for effective work of the company's personnel

Джерело: складено на підставі [1]

Щоб ефективно застосовувати практично окремі інструменти для стимуляції працівників до продуктивної праці, треба зрозуміти, як працюють основні елементи мотивації персоналу. Наприклад, соціальні програми, реалізовані як підвищення частки витрат підприємства на соціальні потреби його співробітників, дозволяє підвищити привабливість робочих місць, запропонованих роботодавцем (отже, залучити перспективніших і краще підготовлених фахівців).

Система оцінки праці, як відомо, сама собою вже може вважатися потужним засобом мотивації працівників. Адекватно та відповідно до очікувань фахівця оцінюючи результат його роботи, керівник підтримує у співробітнику почуття справедливості, стимулює до підвищення продуктивності праці.

Основні елементи мотивації персоналу, що становлять «кістяк» діючої на підприємстві системи, доцільно доповнювати другорядними з погляду важливості, але не менш актуальними елементами, до яких належать: професійне навчання та просування працівників; підвищення змістовності праці; підвищення інформованості співробітників; формування культури та іміджу організації.

Планування кар'єри та професійне навчання дозволяє роботодавцю зрештою отримувати висококласних фахівців, які демонструють високу лояльність. Поєднуючи підвищення кваліфікаційного рівня окремих співробітників з поліпшенням координації та взаємодії між усіма представниками організації, запроваджуючи чітку та зрозумілу працівникам систему просування по службі, можна досить швидко побачити перші позитивні результати. Поряд із цим необхідно приділяти достатньо уваги підтримці сприятливого психологічного клімату в колективі, затверджуючи дух взаємодопомоги та розвиваючи систему вирішення конфліктів.

Такий підхід керівництва допоможе співробітникам краще інтегруватися в колектив та прийняти цінності компанії. Уважне ставлення до прохань, вимог та проблем працівників з боку керівництва рано чи пізно сформує у них почуття захищеності та приналежності до команди. Слід застерегти роботодавців від використання виключно матеріальних методів на персонал. Набагато триваліший і помітний ефект забезпечує поєднання матеріальних і нематеріальних інструментів мотивації, наприклад, преміювання набагато ефективніше працює в комбінації з винесенням подяки працівникові, який відзначився в присутності колег.

Для підприємств сфери послуг, велике значення має те, що споживачі пред'являють високі вимоги до стандартів обслуговування та поведінці персоналу під час обслуговування. З іншого боку, у галузі існує високий рівень конкурентності. Тому співробітник повинен мати всі необхідні інструменти, щоб бути у зброї під час зустрічі з клієнтом. В класичному розумінні в управлінні людськими ресурсами підприємства сфери послуг виділяють групи та категорії мотивів (табл. 1).

Таблиця 1 – Основні категорії мотивів
Table 1 – Main categories of motives

Номер групи	Позначення групи	Мотиви
1	Матеріальна винагорода	Заробітна плата, премії, матеріальні виплати, виплати за результатами роботи.
2	Соціальне забезпечення	Пенсійне та медичне страхування, соціальні пільги, оздоровчі заходи, особливі умови праці.
3	Моральна винагорода	Грамоти, цінні подарунки, звання, сувеніри, усне заохочення.
4	Навчання	Тренінги, курси, семінари в рамках фірми та за її межами, адаптація нових працівників.
5	Групової мотивація	Місія, корпоративна культура, належність до команди, соціально-психологічний клімат, відповідність цілям, отримання інформації.
6	Рівень відповідальності	Відповідальність за інших людей, участь в управлінні, самовираження, прояви ініціативи, влада.
7	Можливість кар'єрного зростання, участь в ухваленні рішень	Свободи вибору дій, задоволення власних амбіцій, досягнення високого становища у суспільстві.
8	Оцінка праці	Орієнтація на успіх, задоволеність працею, повага.

Джерело: складено авторами

Абсолютно зрозуміло, що дані групи мотивації мають різне значення для різних груп співробітників, які мають потреби, домаганнями та очікуваннями і належать до певних сегментів. Звичайно, ефективність застосування тієї чи іншої групи мотивації до конкретної групи співробітників буде різною.

Взаємозв'язок мотивації та організаційної культури великий. Адже саме організаційна культура є головним засобом гармонізації інтересів працівників. Співробітник буде почуватися залученим тоді, коли він ототожнює себе з організацією і відчуває якийсь емоційний зв'язок з

компанією, колективом, справою, за яку «вболіває». Саме тоді працівники здатні та готові активізувати свої дії у прагненні досягнення загальної поставленої мети організації.

Яскрава корпоративна культура має значний позитивний вплив на міру вмотивованості працівників. Було проведено пілотне опитування працівників підприємств сфери обслуговування. Значна частина опитаних респондентів визначила, що вважають корпоративну культуру дуже важливою для діяльності кожної організації. Але під корпоративною культурою розуміють лише поверховий рівень: традиції, обряди, символіку та проведення спільного відпочинку із керівництвом. Судячи з відповідей, більшість підлеглих рідко висловлюють незгоду з керівництвом (68%), хоч і воліли б працювати з керівником консультативного типу (81%). Ці параметри показують, що нерівність нормальна у цьому світі, «вище» керівництво в принципі доступне, але не для всіх, тільки деякі співробітники вільні, більшість залежить від інших людей, накази не обговорюються, ініціатива не вітається. Половина працівників (52%) вважають, що норми та інструкції можна порушувати, звідси порушення дисципліни, як трудової, так і адміністративної (запізнення, невиконання у строк завдань тощо).

Більшість працівників хочуть працювати в організації довго, не зважаючи на той факт, що більше половини (62%) постійно відчують на роботі стреси. За відповідями ці запитання можна дійти невтішного висновку, що з працівників є певна тривога за майбутнє, присутня ймовірність змін, низька мотивація для досягнення цілей, слабка готовність до ризику. Майже всі співробітники зазначили, що надзвичайно важливо мати час для особистого та сімейного життя, лише 13% були згодні працювати у будь-який час. 93% Співробітників вважали за важливе жити в одному районі з організацією. 99%. Надають великого значення прийнятним умовам праці. 93% вважають, що дуже важливо працювати у колективі, де люди добре взаємодіють один з одним.

Всі відповіді вказують на індивідуалістичний тип організації, який характеризується такими рисами: співробітники не бажають втручання організації в їхнє особисте життя, підприємство слабо впливає на самопочуття своїх службовців, співробітники вважають, що можуть сподіватися тільки на себе.

Таким чином, відсутня командний дух у колективі, кожен сам за себе. Немає загальних мотивів, крім роботи та проблем по роботі. Дуже багато співробітників (75%) відзначили, що надають великого значення просуванню по службі. Трохи більше половини хочуть завжди бути в курсі досягнень науково-технічного прогресу. З вище сказаного можна дійти невтішного висновку, що у цьому блоку питань співробітники найбільше цінують якість життя, солідарність, орієнтацію на рівність, працювати, щоб жити, а не навпаки.

Підсумки виявили сильні та слабкі сторони організаційної культури підприємств сфери послуг (табл. 2).

Таким чином, проведений аналіз дозволив виявити деякі проблеми в управлінні людськими ресурсами підприємств сфери послуг, визначено, що на підприємстві організаційна культура має певні недоліки, що впливає і на мотиваційну складову системи управління персоналом, підвищену плинність кадрів.

Таким чином, рекомендована стратегія розвитку може бути представлена таким чином:

1. Розробити рекомендації щодо підвищення мотивованості працівників.
2. Розробити рекомендації щодо зниження плинності кадрів.

Для формування стратегії мотивації людськими ресурсами був застосований механізм ранжування груп мотивів та стимулів, що пропонуються окремим категоріям співробітників. Пропонується проранжувати ступінь сприйняття співробітниками цієї групи тих чи інших груп мотивації, рівень якої залежатиме, відповідно, від їх знань, особистісних, професійних якостей або від їх потреб, очікувань та домагань. Для цього використовується матриця, де основними параметрами виступають групи мотивів, а на перетині цих параметрів буде виставлений бал, який визначає міру сприйняття. Ранжування здійснюється за 10-бальною шкалою по певним мотиваційним факторам, а саме:

1. Перша група – Матеріальна винагорода
2. Друга група – Соціальне забезпечення
3. Третя група – Моральна винагорода
4. Четверта група – Навчання, підвищення кваліфікації
5. П'ята група – Групова мотивація
6. Шоста група – Рівень відповідальності і делегування повноважень
7. Сьома група – Можливість кар'єри, участь у прийнятті рішень
8. Восьма група – Оцінка праці

Таблиця 2 – Матриця сильних та слабких сторін мотиваційного потенціалу підприємств сфери послуг

Table 2 – Matrix of strengths and weaknesses of the motivational potential of enterprises in the service sector

Сильні сторони	Результати опитування респондентів	Слабкі сторони	Результати опитування респондентів
Проводиться навчання новачків.	55%	Під організаційною культурою розуміють: - традиції та обряди; - наявність фірмових знаків; - організаційна культура – це соціальна допомога у фірмі.	26% 37% 37%
Існує позитивна адаптація під час проходження випробувального терміну	68%	Немає прийнятих обрядів в організації та корпоративних традицій	42%
Є розуміння того, як потрібно ставитись один до одного.	93%;	Немає чітких рамок поведінки, відсутні прописані положення, етичні норми в підприємстві;	17%
Має уявлення про місію	51%	Не має уявлення про місію підприємства	49%
Має уявлення про стратегію	48%	Не знають організаційну структуру організації або представляють її дуже невиразно.	68%
Відзначили, що в організації є свій корпоративний стиль спілкування	56%;	Немає чіткого розуміння цілей підприємства.	31%

Джерело: сформовано авторами

На підставі цієї матриці проведено додаткове дослідження співробітників автотранспортного підприємства АТП 1358 (рис 2).

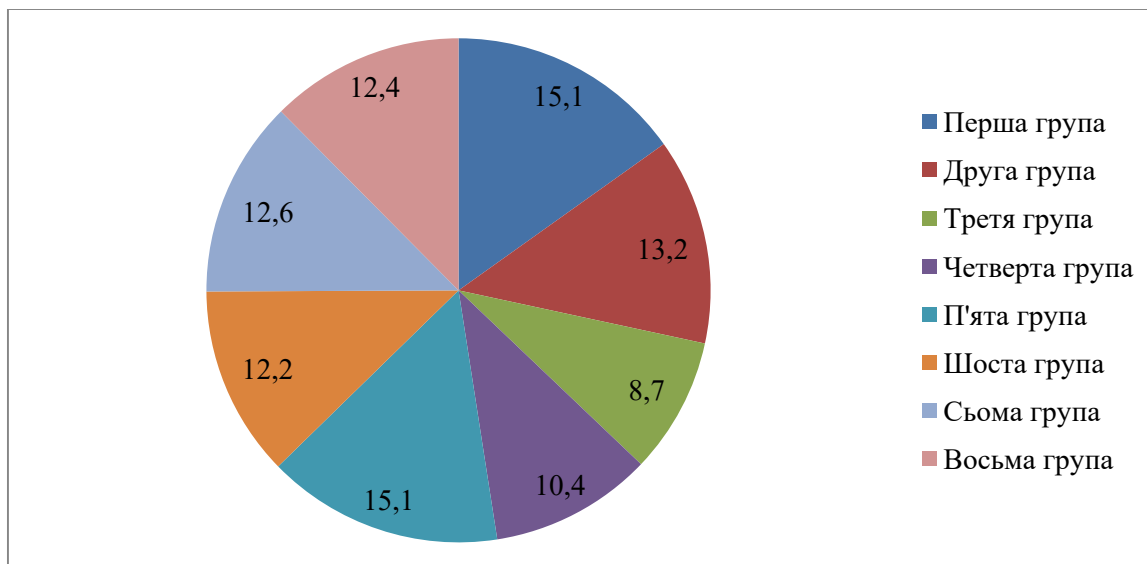


Рисунок 2 – Групи мотивів персоналу АТП 1358
Figure 2 – Motive groups of ATP 1358 personnel

Джерело: сформовано автором

Дане ранжування є оптимальним для конкретного підприємства, тому що тут враховуються особливості та фактори, що впливають на роботу загалом та кожного працівника окремо. Показане

ранжування пропонує механізм оцінки застосування тих чи інших мотивів стосовно працівників. Слід зазначити, що з цих груп найбільшу частку становлять «матеріальна винагорода» та «групова мотивація» (мають по 15,1%).

Проблема застосування такої методики оцінки мотивації людських ресурсів полягає в тому, щоб чітко визначити функції структурного підрозділу, задачі які входять в реалізацію цих функцій, їх об'єм в трудозатратах, а також необхідну інформаційну базу, а також час вирішення цих задач. Якщо мова іде про структурні підрозділи, то звичайно необхідно чітко визначити як кількість цих структурних підрозділів так і їх функції. Задачі управління визначаються шляхом побудови дерева цілей, програмою роботи структурного підрозділу а також процесом прийняття рішень. Для вирішення цих задач необхідно досить досконально сформулювати структуру управління яка охоплює всі функції управління. Це не з легких задач, але вона є реальною якщо керівник організації досить підготовлений як управлінець [3].

Можна зробити висновок, що найбільша кількість співробітників найбільш сприйнятлива до матеріальних, а також групових мотивів та стимулів, керівництво підприємства має удосконалювати систему мотивації персоналу саме в цих напрямках. Удосконалення системи мотивації в АТП 1358 слід починати з того, що ще при прийомі працівника на роботу доцільно пропонувати йому заповнити мотиваційну анкету, яка має показати, що найбільше впливає на результат роботи конкретного працівника. Також доцільно протестувати співробітника за експериментальною методикою «Ціннісні орієнтації особистості»

Висновки. Дані рекомендації дозволять грамотніше організувати мотиваційну систему з урахуванням особливостей кожного працівника. В даний час необхідно пропонувати шляхи вдосконалення існуючої стратегії мотивації, виходячи з наявної ситуації. Раніше було виявлено, що роботу потрібно вести, перш за все, щодо покращення системи матеріальної винагороди та формування групової мотивації. Необхідно вдосконалювати та зробити більш прозорою преміальну систему, для чого необхідно розробити та затвердити Положення про преміювання.

Гіпотезою дослідження послужила пропозиція про те, що мотивація трудової діяльності персоналу в підприємствах сфери послуг має такий же великий вплив, як і в будь-якій іншій організації. В даний час, незважаючи на інтенсивне формування технологій, поліпшення різноманітного професійного обладнання, запорукою ефективної діяльності будь-якого підприємства є його штат. Область сфери обслуговування є одним з найяскравіших прикладів, оскільки саме персонал забезпечує якісний сервіс, який надалі багато в чому впливає на формування враження про надану послугу у споживача. Для забезпечення ефективної роботи персоналу роботодавець повинен приділяти велику увагу мотиваційному аспекту.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Кравченко С., Корнева О. Формування ефективності інтелектуального капіталу підприємства. Інноваційне промислове підприємство у формуванні сталого розвитку: монографія; ред. кол.: О.І. Амоша, Х. Джвігол, Р. Мішкевіч; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, 2018. С. 276-296.

2. Литвишко Л.О., Компанець К.А. Система мотивації праці управлінського персоналу. Всеукраїнська науково-практична конференції з міжнародною участю "Сучасні тенденції розвитку економіки, фінансів та управління: нові можливості, проблеми, перспективи" 10.11.2021р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://fitu.kubg.edu.ua/images/stories/Departments/ku/2021/Zbirnuk_conf_10112021.pdf (дата звернення: 11.08.2022)

3. Kompanets, K., Lytvysko, L., Fedoryak, R., Krasnoshtan, O. Simulation modeling of the distribution of rights and responsibilities in the management systems of innovative development of personnel of enterprises under the influence of the factors of the Covid-19 Pandemic. AIP Conference Proceedings this link is disabled. 2022. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://aip.scitation.org/doi/pdf/10.1063/5.0079789>, <https://doi.org/10.1063/5.0079789> (дата звернення: 11.08.2022)

REFERENCES

1. Kravchenko S., Korneva O. (2018) Formuvannia efektyvnosti intelektualnoho kapitalu pidpriemstva. [Formation of the efficiency of intellectual capital of the enterprise]. Innovative industrial

enterprise in the formation of sustainable development: monograph; ed. col.: O.I. Amosha, H. Dzvigol, R. Mishkevich; NAS of Ukraine, Institute of Industrial Economics. Kyiv, 2018. P. 276-296. [in Ukrainian].

2. Litvyshko L.O., Kompanets K.A. (2021) Systema motyvatsii pratsi upravlinskoho personalu. [The system of motivating the work of management personnel]. All-Ukrainian scientific and practical conference with international participation "Modern trends in the development of the economy, finance and management: new opportunities, problems, prospects" November 10, 2021. Retrieved from: https://fitu.kubg.edu.ua/images/stories/Departments/ku/2021/Zbirnik_conf_10112021.pdf (access date: 11.08.2022) [in Ukrainian].

3. Kompanets, K., Lytvysko, L., Fedoryak, R., Krasnoshtan, O.(2022) Imitatsiine modeliuvannia rozpodilu prav ta oboviazkiv u systemakh upravlinnia innovatsiynym rozvytkom personalu pidpryemstv pid vplyvom faktoriv pandemii Covid -19 [Simulation modeling of the distribution of rights and responsibilities in the management systems of innovative development of personnel of enterprises under the influence of the factors of the Covid -19 Pandemic]. AIP Conference Proceedings this link is disabled. 2022. Retrieved from://aip.scitation.org/doi/pdf/10.1063/5.0079789, <https://doi.org/10.1063/5.0079789> (access date: 11.08.2022) [in India].

РЕФЕРАТ

Компанець К.А. Мотиваційна стратегія як засіб управління людськими ресурсами / К.А. Компанець, К.Л. Железняк, А.А. Капшук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті розглядається сучасний стан системи мотивації праці підприємств сфери обслуговування. Визначаються основні мотиваційні елементи, що були сформовані і поділені в групи. Встановлено, що для підприємств сфери послуг, велике значення має те, що споживачі пред'являють високі вимоги до стандартів обслуговування та поведінці персоналу під час обслуговування. З іншого боку, у галузі існує високий рівень конкурентності. Тому співробітник повинен мати всі необхідні інструменти, щоб бути у зброї під час зустрічі з клієнтом. Томи виокремлено в управлінні людськими ресурсами підприємства сфери послуг класичні групи та категорії мотивів.

Проведено пілотне дослідження рецензентів за допомогою Google анкети. Проведений аналіз дозволив виявити деякі проблеми в управлінні людськими ресурсами підприємств сфери послуг, визначено, що на підприємстві організаційна культура має певні недоліки, що впливає і на мотиваційну складову системи управління персоналом, підвищену плинність кадрів. На підставі цього було визначено дві стратегії мотивації, щодо покращення управління підприємством сфери послуг. Рекомендовані стратегія розвитку: розробити рекомендації щодо підвищення мотивованості працівників та розробити рекомендації щодо зниження плинності кадрів. Для подальшого дослідження доцільності використання стратегій, було обрано автотранспортне підприємство ПАТ «АТП- 1358». Для формування стратегії мотивації людськими ресурсами був застосований механізм ранжування груп мотивів та стимулів, що пропонуються окремим категоріям співробітників. Проранжовано ступінь сприйняття співробітниками цієї групи тих чи інших груп мотивації, рівень якої залежатиме, відповідно, від їх знань, особистісних, професійних якостей або від їх потреб, очікувань та домагань. На підставі проведеного дослідження було встановлено, що найбільша кількість співробітників сприйнятлива до матеріальних, а також групових мотивів та стимулів, керівництво підприємства має удосконалювати систему мотивації персоналу саме в цих напрямках.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МОТИВАЦІЯ, СТРАТЕГІЇ, АВТОТРАНСПОРТ, УПРАВЛІННЯ, ЛЮДСЬКІ РЕСУРСИ, ПІДПРИЄМСТВА СФЕРИ ПОСЛУГ

ABSTRACT

Kompanets K.A., Zheleznyak K.L., Kapshuk A.A Motivational strategy as a means of managing human resources. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the current state of the labor motivation system of enterprises in the service sector. The main motivational elements that were formed and divided into groups are determined. It has been established that it is of great importance for enterprises in the service sector that consumers have high requirements for service standards and the behavior of personnel during service. On the other hand, there is a high level of competition in the industry. Therefore, the employee must have all the necessary tools to be armed during the meeting with the client. Volumes are singled out in human resources management of enterprises in the field of services of the classical group and category of motives.

The research was conducted with the help of Google questionnaire. The conducted analysis resolved some problems in the management of human resources of enterprises in the service sector, it was determined that the organizational culture at enterprises has certain shortcomings, which also affects the motivational component of the personnel management system, increased staff turnover. On the basis of this, two motivation strategies were determined to improve the management of the company's services. Recommended development strategy: develop recommendations for increasing employee motivation and develop recommendations for reducing staff productivity. For the further study of the expediency of the use of strategies, the motor transport company PJSC "ATP-1358" was chosen. To form a strategy of motivation by human resources, a ranking mechanism of groups of motives and incentives offered to certain categories of employees was used. The degree of perception by employees of this group of certain groups of motivation is ranked, the level of which will depend, respectively, on their knowledge, personal and professional qualities or on their needs, expectations and demands. On the basis of the conducted research, it was established that the largest number of employees are receptive to material, as well as group motives and incentives, the management of the enterprise should improve the system of personnel motivation in these areas.

KEY WORDS: MOTIVATION, STRATEGIES, MOTOR TRANSPORT, MANAGEMENT, HUMAN RESOURCES, SERVICE COMPANIES.

АВТОРИ:

Компанець К.А., кандидат економічних наук, Державний торгово-економічний університет, м. Київ, Україна, e-mail: ket13@ukr.net, тел. +380678883791, Україна, 02156, м. Київ, вул. Кіото, 19, orcid.org/0000-0002-7189-2355

Железняк К.Л., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, e-mail: k.zhelezniak@ntu.edu.ua, тел. +380672358490, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0003-4111-5210

Капишук А.А., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, e-mail: komea@ukr.net, тел. +380636135462, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0002-0566-7061

AUTHOR:

K.A. Kompanets, Candidate of Economic Sciences, State University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine, e-mail: ket13@ukr.net, phone +380678883791, Ukraine, 02156, Kyiv, str. Kyoto, 19, orcid.org/0000-0002-7189-2355

Zheleznyak K.L., Candidate of Economic Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: k.zhelezniak@ntu.edu.ua, tel. +380672358490, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 207, orcid.org/0000-0003-4111-5210

Kapshuk A.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: komea@ukr.net, phone +380636135462, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 207, orcid.org/0000-0002-0566-7061

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Роскладка Н.О., доктор економічних наук, проф., професор кафедри туризму та рекреації. Київський національний торгово-економічний університет, Київ, Україна.

Ложачевська О.М. доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Roskladka NO, Doctor of Economics, Professor, Professor of Tourism and Recreation. Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine.

Lozhachevska O.M. Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

**ФІНАНСОВА ДІАГНОСТИКА ПрАТ «РЕНО УКРАЇНА»
ЯК ЗАПОРУКА ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ**

Левковець Н.П., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, nlp08@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5382-5418

**FINANCIAL DIAGNOSTICS OF PJSC «RENO UKRAINE»
AS A GUARANTEE OF FINANCIAL AND ECONOMIC SECURITY**

Levkovets N.P., PhD in Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, nlp08@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5382-5418

Постановка проблеми. У сучасних ринкових умовах ефективність бізнесу та його стійкість безпосередньо залежать від ретельного продумування способів захисту фінансово-економічної безпеки від негативних внутрішніх і зовнішніх загроз. Для підтримки високого рівня фінансово-економічної безпеки, перш за все, необхідно приділяти особливу увагу процесу управління фінансово-економічною безпекою, контролювати поведінку конкурентів, особливо в ситуаціях, які можуть поставити під загрозу корпоративну діяльність, проводити ретельний аналіз фінансово-економічної ситуації в країні, де розташована компанія; розробка ефективних заходів реагування на небезпеки; розробка ефективної системи оцінки рівня фінансово-економічної безпеки, щоб ви знали, як діяти в разі потреби.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та методичні основи забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємств розкриті в працях таких вітчизняних та закордонних науковців, як: В. Л. Безбожний, І. О. Бланк, З. С. Варналій, О. А. Грунин, С. О. Грунин, Е. І. Данілова, З. Б. Живко, К. В. Коваленко, Г. В. Козаченко, М. І. Копитко, Т. Б. Кузенко, О. М. Ляшенко, О. М. Марченко, І. П. Мойсеєнко, В. П. Пономарьов, О. Ф. Новікова, Р. В. Покотиленко, П. А. Поляков, О. О. Сосновська, Д. С. Степанов, О. С. Ченуша, С. М. Шкарлет та ін. [1, 5, 6, 7, 8]

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Для досягнення високого рівня фінансово-економічної безпеки підприємства її система управління повинна включати стратегії захисту від загроз і небезпек, а також забезпечити ефективність і стабільність ключових компонентів для запобігання втратам і досягнення найвищого рівня зараз і в майбутньому.

Постановка завдання. Удосконалення системи діагностики фінансово-економічної безпеки ПрАТ «Рено Україна» і забезпечення сталого існування сьогодні та ефективного функціонування в майбутньому.

Виклад основного матеріалу. На вітчизняних підприємствах, що займаються виробництвом і дистрибуцією автомобілів, надання послуг сильно залежить від таких факторів: соціально-економічна криза; загострення внутрішньої та зовнішньої конкуренції та зміни «правил гри» ринку, які тому розвиток їх діяльності постійно знаходиться під загрозою і може знизити прибутковість підприємства.

Якщо брати до уваги наукові здобутки у сфері фінансово-економічної безпеки, то можна відзначити, що це поняття є складним і комплексним. Найчастіше його інтерпретують, як сукупність заходів, які забезпечують платоспроможність підприємства й ліквідність його оборотних активів; як організацію всіх видів діяльності підприємства з метою підвищення його ефективності; як кваліфікацію, компетентність та активність менеджерів; як ефективність використання всіх видів ресурсів; як механізм попередження внутрішніх та зовнішніх загроз, які можуть спричинити збитки тощо. [3] Основною метою фінансово-економічної безпеки підприємства є: досягнення найвищої ефективності, стабільності його функціонування і створення передумов для подальшого розвитку шляхом своєчасного виявлення, а також запобігання зовнішнім і внутрішнім загрозам і небезпекам. Розглядаючи питання, яке стосується поняття «фінансово-економічна безпека підприємства» необхідно акцентувати увагу на тому, що законодавчо це питання не закріплене, тому існує багато підходів до визначення поняття «фінансово-економічна безпека підприємства» [5].

Фінансово-економічна безпека підприємства є досить складною системою, що містить певний набір внутрішніх характеристик, спрямованих на забезпечення ефективності використання матеріальних, трудових, інформаційних і фінансових ресурсів [5].

Фінансову безпеку розглядають як систему, яка дасть змогу виявити потенційні загрози і ризики, оперативно знаходити ефективні шляхи протидії, що гарантує стійкий фінансовий стан суб'єктів господарювання, можливість подальшого розвитку та виживання. Для цього необхідно постійно здійснювати аналіз середовища функціонування суб'єктів господарювання та визначення факторів, які впливають на фінансову безпеку [4].

Вагоме місце в процесі підвищення рівня фінансово-економічної безпеки підприємства посідають економічні заходи, метою яких є покриття збитків та усунення причин їхнього виникнення, відновлення (збереження) ліквідності та платоспроможності, скорочення суми заборгованості, поліпшення структури оборотних коштів тощо. Діяльність із формування надійної системи фінансово-економічної безпеки на підприємстві може передбачати застосування таких фінансово-економічних заходів: оптимізацію прямих та непрямих витрат діяльності; впровадження кошторисного фінансування та централізація коштів; економію ресурсів; зменшення дебіторської заборгованості; вдосконалення системи взаєморозрахунків; покращення системи стимулювання праці; покращення ціноутворення; оптимізацію джерел фінансування діяльності та розвитку підприємства.

Підприємства постійно знаходяться під впливом різних загроз і факторів, які безпосередньо впливають на їх фінансово-економічну безпеку та здатні призвести до фінансової кризи. Тому актуальними залишаються дослідження, що пов'язані із визначенням сутності фінансово-економічної безпеки та обґрунтування шляхів її забезпечення.

Для успішного протистояння різним факторам загроз, і стабільно розвиватися підприємству потрібно мати дієву систему фінансово-економічної безпеки, яка в разі потреби, допоможе уникнути небажаних змін й ефективно захистить підприємство від можливих загроз. Вона містить в собі такі функції: прогнозування можливих негативних змін; оцінка фінансових ризиків; своєчасне виявлення загроз; збереження конкурентних переваг; попередження та усунення економічних наслідків впливу факторів, які негативно впливатимуть на економічну та фінансову безпеку. Потребою кожного підприємства для успішного функціонування та досягнення поставлених цілей в своїй діяльності необхідно системне забезпечення фінансово-економічної безпеки. [7]

Різні види ризиків можуть по-різному впливати на діяльність підприємства та на його фінансові результати, можуть впливати позитивно, а можуть дуже негативно. Впливи негативного характеру розділяють на: впливи об'єктивного характеру (вони не залежать від будь-яких дій підприємства або його працівників) та впливи суб'єктивного характеру (вони є наслідком неефективної діяльності підприємств або ж деяких його складових, в першу чергу керівників функціональних підрозділів).

Діагностикою фінансового стану, називають, процес оцінки фінансового стану аналізованого об'єкта, його платоспроможність та ліквідність, використовуючи поглиблений аналіз та експрес-аналіз, який в кінцевому результаті дасть змогу розкрити проблемні зони фінансового стану підприємства, причини їх появи та допоможе сформулювати план дій в небезпечній ситуації та запропонує методи покращення ситуації. [2]

Процесом здійснення діагностики фінансового стану підприємства виступає: застосування різноманітних прийомів, методів та концепцій, і головною дією цього процесу є фінансово-економічний аналіз.

ПрАТ «Рено Україна» є найбільшим українським дилером автомобілів. На сьогоднішній день Renault представлена в 118 країнах. 5 найбільших ринків групи: Франція, Німеччина, Росія, Бразилія, Аргентина.

З 2020 року 80% мережі (35 дилерських центрів) вже повністю ребрендовані згідно зі стандартами Renault. Планується подальший розвиток дилерської мережі по всій Україні. Потенціал Групи Renault в Україні дуже високий. У 2020 році бренд Renault вже закріпив за собою 20% ринку та зміцнює своє лідерство на всіх ринкових каналах, особливо на роздрібному.

Основним завданням компанії є підвищення економічної ефективності діяльності з метою отримання максимального прибутку. Стратегія націлена на довгострокове зростання бізнесу, розширення дилерської мережі та збільшення показників реалізації легкових комерційних автомобілів Рено.

Співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості коефіцієнти коливаються приблизно в одному напрямку, в 2019 році показник дорівнює 0,31, у 2020 році становить 0,38, і в 2021 році складає 0,32, при нормативному значенні 1, всі показники знаходяться нижче норми, в результаті це показує, що політика комерційного кредитування є неефективною і, як результат,

дебітори заборгували компанії більше коштів, ніж компанія отримала від постачальників. Динаміка показників фінансової стійкості представлена в таблиці 1.

Таблиця 1 – Динаміка показників фінансової стійкості ПрАТ «Рено Україна» за 2019-2021 рр.
Table 1 – Dynamics of indicators of financial stability of PJSC «Renault Ukraine» for 2019-2021

Показники	2019	2020	2021	Абсолютне відхилення, +/-		Відносне відхилення, %	
				2020 до 2019	2021 до 2020	2020 до 2019	2021 до 2020
Власні обігові кошти	265439	233641	476451	-31798	242810	-11,98	103,92
Коефіцієнт забезпечення оборотних активів власними коштами	0,30	0,55	2,13	0,25	1,58	83,33	287,27
Маневреність робочого капіталу	1,85	1,25	1,43	-0,60	0,18	-32,43	0,14
Маневреність власних обігових коштів	0,77	0,67	0,83	-0,10	0,16	-12,99	23,88
Коефіцієнт забезпечення власними обіговими коштами	0,54	0,80	0,70	0,26	-0,10	48,15	-12,50
Коефіцієнт покриття запасів	0,56	0,83	0,70	0,27	-0,13	48,21	-15,66
Коефіцієнт фінансової незалежності (автономії)	0,27	0,27	0,35	0	0,08	0	29,63
Коефіцієнт фінансової залежності	2,49	1,87	4,36	-0,62	2,49	-24,90	133,16
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,27	0,27	0,35	0	0,08	0	29,63
Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	0,60	0,47	0,77	-0,16	0,30	-26,67	63,83
Коефіцієнт фінансової стабільності (фінансування)	0,45	0,57	0,45	0,12	-0,12	26,67	-21,05
Коефіцієнт фінансової стійкості	0,41	0,54	0,23	0,13	-0,31	31,71	-24,07

Отже, власні обігові кошти є позитивним значенням для компанії, адже вона може фінансуватися за рахунок своїх фінансових ресурсів, за аналізовані роки власні обігові кошти зростали і в 2021 році становили 476451 тис. грн. коефіцієнт забезпечення оборотних активів у аналізованому підприємстві становить у 2019 році 0,30, у 2020 році – 0,55 та у 2021 році 2,13, і це є позитивним явищем, адже, підприємство здатне фінансувати оборотні активи за рахунок власних коштів.

Маневреність робочого капіталу становить у 2019-му 1,85, у 2020 році трохи знижується, що є позитивним явищем і становить 1,25 і в 2021 році знову незначно підвищується і дорівнює 1,43, цей показник показує, чи здатне підприємство, покривати обсяг запасів за рахунок власних коштів. Маневреність власних обігових коштів у 2019-2020 роках становить 0,77 і 0,67, і має тенденцію до

зменшення, а у 2021 році показник становить 0,83 і це показує на його збільшення, а отже, підприємство здатне швидше відповідати за своїми короткостроковими зобов'язаннями за рахунок власного капіталу. Коефіцієнт забезпечення власними обіговими коштами має тенденцію до збільшення у 2020 році, що є позитивним, адже показує рівень фінансування запасів за рахунок довгострокових джерел фінансових ресурсів, а в 2021 році даний показник трошки зменшується, що є не дуже позитивно для діяльності, але і не досить критично.

Коефіцієнт покриття запасів у 2021 році становить 0,70, що на 15,66% нижче ніж було у 2020 році, він вказує на скільки запаси забезпечені нормативними джерелами фінансування. Коефіцієнт фінансової незалежності у 2019-2020 роках становить 0,27, а у 2021 підвищився в став 0,30, це є не досить добре, адже нормативне значення цього показника 0,4-0,6, нижче значення означає, що компанія має високий рівень фінансових ризиків. Коефіцієнт фінансової залежності у 2019 році дорівнює 2,49, у 2020 році – 1,87 і у 2021 році становить 4,36 і це вище норми, тому потрібно працювати в напрямку збільшення обсягу власного капіталу, тобто провести додаткову емісію акцій, вкласти отриманий прибуток в роботу компанії або ж використовувати інші заходи.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу у 2021 році становить 0,35, ось ця частка власного капіталу спрямована на фінансування оборотних активів підприємства. Коефіцієнт концентрації позикового капіталу у 2021 році становить 0,77, а це вказує на високий рівень фінансових ризиків, для його покращення потрібно залучити додаткові кошти від нових інвесторів або від власників компанії або оптимізувати структуру активів для зниження потреб в джерелах фінансування. Коефіцієнт фінансової стабільності у 2021 році становить 0,45 і свідчить про високий рівень фінансових ризиків. Коефіцієнт фінансової стійкості у 2021 році значно зменшився, якщо порівняти з 2020 роком, то він зменшився на 24,07% і це означає що фінансова стійкість компанії є недостатньо високою, щоб уникнути фінансових загроз та запобігти втраті платоспроможності, для покращення цього показника потрібно здійснити реінвестування прибутку, отримання кредитних коштів від банку або інших підприємств.

Тому, проаналізувавши наведену інформацію та вивчивши фінансову звітність та фінансову діагностику фінансового стану компанії, можна сказати, що ПрАТ «Рено Україна» має остерігатися несприятливих показників, щоб уникнути різноманітних загроз та банкрутства: наявність надлишкових запасів та невикористаних товарів; неправдива політика реінвестування; звільнення кваліфікованих менеджерів через непрофесійну поведінку та політичний ризик. Враховуючи ці фактори, менеджери можуть ретельно спрогнозувати зміни у фінансовому становищі компанії та більш детально спланувати майбутні заходи, які допоможуть уникнути небезпек.

Результатом фінансово-економічної безпеки є її стабільна діяльність, особиста безпека працівників та її прибутковість. Ці заходи включають аналіз та оцінку зовнішніх та внутрішніх загроз кожному функціональному компоненту та розробку на його основі систем, які будуть протидіяти та попереджати про можливі небезпек від цих небезпек.

Пріоритетні напрями підвищення рівня фінансово-економічної безпеки зображено на рис. 1.

На сьогодні стан національної економіки є вкрай політично нестабільним, має високий рівень інфляції та низьку платоспроможність населення. Тому вітчизняним підприємствам доводиться провадити свою діяльність, під впливом великої кількості зовнішніх та внутрішніх загроз їх діяльності, зберігати рівень конкурентоспроможності, підтримувати високу якість продукції та робити все можливе для прибутковості діяльності.

ПрАТ «Рено Україна» в забезпеченні своєї фінансово-економічної безпеки має дотримуватися всіх вище перелічених заходів для уникнення різних видів загроз і небезпек, та контролювати і розвивати такі заходи планування фінансово-економічної безпеки як визначення пріоритетних об'єктів та напрямів на яких зосереджуватиметься основна робота по гарантуванні безпеки; правильний та розумний розподіл ресурсів для вирішення завдань по забезпеченню безпеки; ефективне використання потенціалу підприємства; реалізацію організаційних заходів та розробку дій і організацію управління персоналом у разі настання кризових умов.

Висновки. Забезпечення фінансово-економічної безпеки залежить від стійкості підприємства до загроз і небезпечних зовнішніх і внутрішніх факторів. Щоб запобігти негативним наслідкам загроз чи небезпек або мінімізувати вплив таких фінансово-економічних небезпек, необхідно заздалегідь продумати, які методи та заходи будуть вжиті для виявлення ризикових ситуацій та усунення їх причин на початку роботи. їх виникнення. При виборі методів і підходів для подолання негативних наслідків загроз і небезпек необхідно враховувати різні складові фінансово-економічної безпеки підприємства та специфічні обставини галузі, в якій працює ПрАТ «Рено Україна».

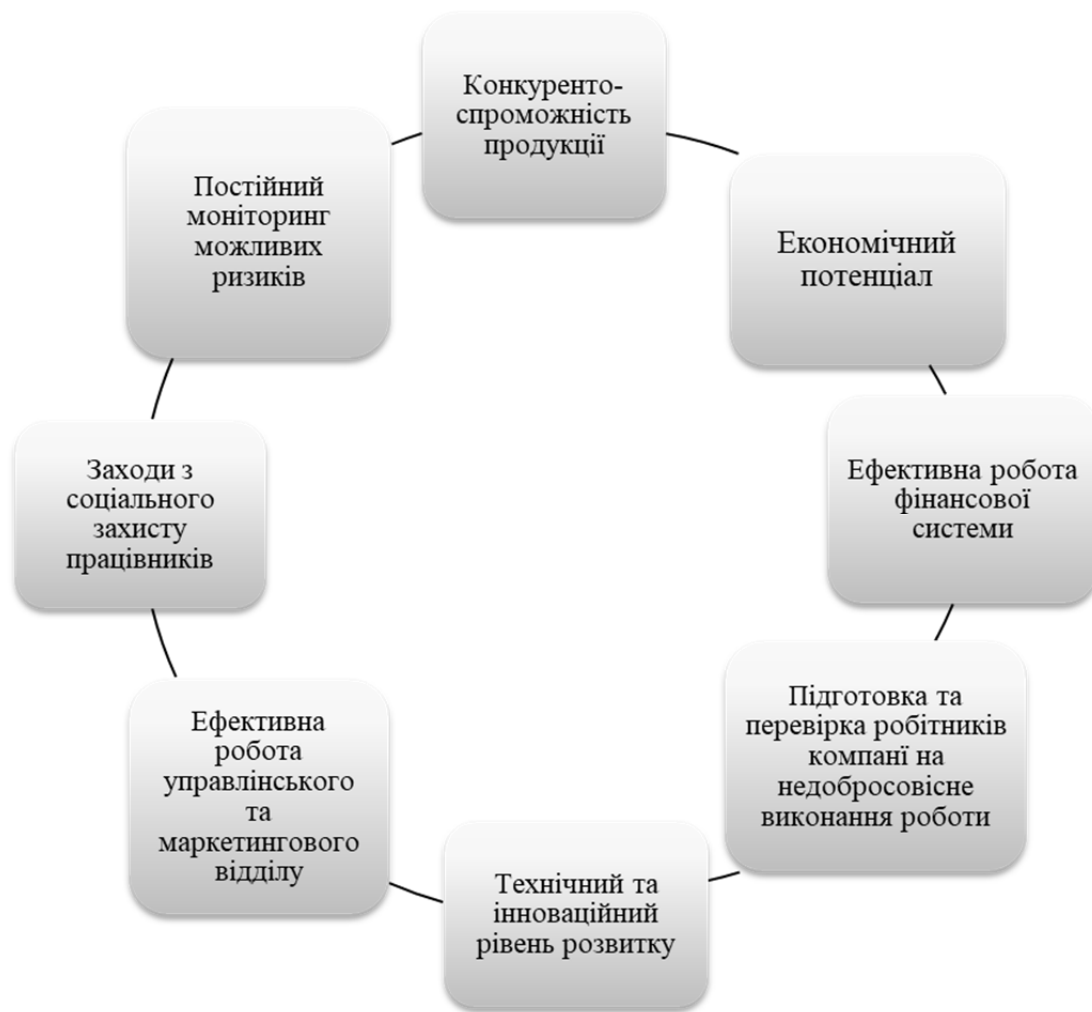


Рисунок 1 – Напрями підвищення фінансово-економічної безпеки ПрАТ «Рено Україна»
 Figure 1 – Directions for increasing the financial and economic security of PJSC «Renault Ukraine»

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Васильєв О. В., Чупіков А. А. Критерії оцінки економічної безпеки вантажних автотранспортних підприємств. *Економіка та держава*. 2018. № 4. С. 17-21.
2. Гетьман О. О., Шаповал В. М. Економічна діагностика: навч. посібник. Київ : Центр навчальної літератури, 2007. 307с.
3. Існуюча практика та новітні тенденції в управлінні суб'єктами господарювання різних організаційно-правових форм: монографія /за ред. Л.М. Савчук, Л.М. Бандоріної. – Дніпро: Пороги, 2020. – с. 314-324.
4. Economic and Legal Foundations of the Transformations in Conditions of Financial Globalization, monograf/ edited by Yu. Pasichnyk – Yunona Publishing, New York, USA, 2018. 183-192 p.
5. Економічна безпека підприємств, організацій та установ : навч. посібник / Ортинський В. Л., Керницький І. С., Живко З. Б. та ін. Київ : Правова єдність, 2009. 544 с.
6. Левковець Н.П. Ідентифікація стану економічної безпеки та базові засади і заходи її забезпечення для підприємств автомобільного транспорту: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / Н.П. Левковець; НТУУ. —К., 2020. — 20 с.
7. Levkovets, N., Ilchenko, V., Boiko, S., Masalitina, V., Tesliuk, N. (2023). Risk-Oriented Approach to Financial Security of Motor Transport Enterprises. In: Alareeni, B., Hamdan, A. (eds) *Explore Business, Technology Opportunities and Challenges After the Covid-19 Pandemic. ICBT 2022. Lecture Notes in Networks and Systems*, vol 495. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-08954-1_91
8. Сучасні процеси трансформації у бізнесі та виробництві: теорія, методологія, практика (зовнішньоекономічна діяльність, промислове виробництво та транспорт): монографія/за ред. Л. М. Савчук, Л. М. Бандоріної. – Дніпро: Пороги, 2019. – с. 207-215.

REFERENCES

1. Vasiliev O.V., Chupikov A.A. Criteria for assessing the economic security of trucking companies. *Economy and state*. 2018. № 4. pp. 17–21.
2. Hetman O.O., Shapoval V.M. Economic diagnostics: textbook. manual. Kyiv: Center for Educational Literature, 2007. 307p.
3. Existing practice and the latest trends in the management of economic entities of various organizational and legal forms: a monograph / ed. L.M. Savchuk, L.M. Bandorina. – Dnipro: Porohy, 2020. – p. 314-324.
4. Economic and Legal Foundations of the Transformations in Conditions of Financial Globalization, monograph / edited by Yu. Pasichnyk – Yunona Publishing, New York, USA, 2018. 183-192 p.
5. Economic security of enterprises, organizations and institutions: textbook. manual / Ortynsky V.L., Kernitsky I.S., Zhivko Z.B. and others. Kyiv: Legal Unity, 2009. 544 p.
6. Levkovets N.P. Identification of the state of economic security and basic principles and measures to ensure it for road transport enterprises: author's ref. dis. Cand. econ. Science: 08.00.04 / N.P. Levkovets; NTU. —K., 2020. – 20 p.
7. Levkovets, N., Ilchenko, V., Boiko, S., Masalitina, V., Tesliuk, N. (2023). Risk-Oriented Approach to Financial Security of Motor Transport Enterprises. In: Alareeni, B., Hamdan, A. (eds) Explore Business, Technology Opportunities and Challenges After the Covid-19 Pandemic. ICBT 2022. Lecture Notes in Networks and Systems, vol 495. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-08954-1_91
8. Modern processes of transformation in business and production: theory, methodology, practice (foreign economic activity, industrial production and transport): monograph / ed. L.M. Savchuk, L.M. Bandorina. – Dnipro: Porohy, 2019. – p. 207-215.

РЕФЕРАТ

Левковець Н.П. Фінансова діагностика ПрАТ «Рено Україна» як запорука фінансово-економічної безпеки / Н.П. Левковець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті розкрито теоретичні основи формування фінансово-економічної безпеки підприємства та досліджені особливості управління системи фінансово-економічної безпеки. Проведена фінансова діагностика ПрАТ «Рено Україна» за 2019-2021 рр. та оцінені показники фінансової стійкості та їх динаміка. Метою фінансово-економічної безпеки виступає гарантування фінансової стійкості та максимально ефективного функціонування підприємства у поточному періоді та високий потенціал розвитку у майбутньому, головною умовою якого є здатність протистояти існуючим негативним зовнішнім та внутрішнім факторам, виникаючим небезпекам та загрозам, які здатні завдати збитків підприємству.

Об'єкт дослідження – фінансово-економічна діяльність ПрАТ «Рено Україна» за 2019-2021 рр.

Мета дослідження – удосконалення системи діагностики фінансово-економічної безпеки ПрАТ «Рено Україна».

Для вирішення поставленої мети у роботі використано такі методи дослідження: аналіз, моніторинг, оцінювання, прогнозування, аналітики.

Наукова новизна – уточнено дефініції поняття «фінансово-економічна безпека підприємства». Досліджені та узагальнені напрями підвищення рівня фінансово-економічної безпеки ПрАТ «Рено Україна».

Практична значимість – на основі діагностики та аналізу фінансових показників ПрАТ «Рено Україна» можливо вчасно попередити зовнішні та внутрішні загрози, ризики та небезпеки.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДІАГНОСТИКА, ФІНАНSOVA БЕЗПЕКА, ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА, СИСТЕМА, УПРАВЛІННЯ, РІВЕНЬ, РИЗИКИ, ФІНАНСИ ПІДПРИЄМСТВА

ABSTRACT

Levkovets N.P. Financial diagnostics of PJSC «Renault Ukraine» as a guarantee of financial and economic security. *Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences»*. Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article reveals the theoretical foundations of the formation of the financial and economic security of the enterprise and explores the peculiarities of the management of the financial and economic security system. A financial diagnosis of Renault Ukraine PJSC for 2019-2021 was conducted and financial stability indicators and their dynamics were assessed. The goal of financial and economic security is to guarantee the financial stability and maximum effective functioning of the enterprise in the current period and high

development potential in the future, the main condition of which is the ability to resist existing negative external and internal factors, emerging dangers and threats that can cause losses to the enterprise. The object of the study is the financial and economic activity of Renault Ukraine PJSC for 2019-2021. The purpose of the research is to improve the diagnostic system of financial and economic security of Renault Ukraine PJSC.

The following research methods were used in the work to solve the set goal: analysis, monitoring, evaluation, forecasting, analytics.

Scientific novelty – the definition of the concept of «financial and economic security of the enterprise» has been clarified.

Researched and summarized directions for increasing the level of financial and economic security of PrJSC Renault Ukraine.

Practical significance – on the basis of diagnostics and analysis of financial indicators of PJSC «Renó Ukraine» it is possible to timely warn of external and internal threats, risks and dangers.

KEY WORDS: DIAGNOSTICS, FINANCIAL SECURITY, ECONOMIC SECURITY, SYSTEM, MANAGEMENT, LEVEL, RISKS, BUSINESS FINANCE

АВТОР:

Левковець Наталія Петрівна, Національний транспортний університет, доцент, кандидат економічних наук, e-mail: nlp08@ukr.net, тел. +380442809917, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0001-5382-5418

AUTHOR:

Levkovets Natalia P., National Transport University, Associate Professor, Candidate of Economic Sciences, e-mail: nlp08@ukr.net, tel. +380442809917, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenka, 1, room 424, orcid.org/0000-0001-5382-5418

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Мошківський М.О., директор ТОВ «Мейнфрейт Україна», Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of Department of Finances, Account and Audit, Kyiv, Ukraine.

Moshkivskyi M.O., director of LLC «Mainfreight Ukraine», Kyiv, Ukraine.

ІМПОРТНА ДІЯЛЬНІСТЬ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЇЇ ВДОСКОНАЛЕННЯ

Левчук Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, natalya.levchuk03@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1296-7182

Петровська С.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, petrovskayas@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3561-5729

IMPORT ACTIVITY IN UKRAINE AND WAYS TO IMPROVE IT

Levchuk N.M., Candidate of Economical Sciens, National Transport University, Kyiv, Ukraine, natalya.levchuk03@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1296-7182

Petrovska S.I., Candidate of Economical Sciens, National Transport University, Kyiv, Ukraine, petrovskayas@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3561-5729

Постановка проблеми. На сучасному етапі імпорт в Україні відіграє важливу роль. Він забезпечує потреби національної економіки в тих видах продукції, які є необхідними для її повноцінного функціонування, але через низку причин не можуть бути вироблені у нашій країні.

Імпортна діяльність завжди була і залишається важливою складовою економічного розвитку держави. В умовах глобалізації світового господарства на сучасному етапі розвитку економіки України зовнішньоторговельна діяльність підприємств набуває дедалі більшого розвитку. Розвиток конкуренції на ринку обумовлює потребу підвищення ефективності діяльності підприємства, важливою складовою чого є удосконалення імпоротної діяльності підприємства, тому обрана тема є важливою і актуальною.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Імпортна діяльність підприємства і шляхи її вирішення відображені в роботах багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених: А. Балабанова, Т. Алексеева, О. Березіна, Е. Вавилової, І. Волкова, А. Вічевич, О. Гребельника, Л. Гурвица, Г. Дроздової, А. Ізмалкова, О. Кириченко, І. Кирчата, Н. Логвінової, А. Міщенко, А. Наливайко, В. Немцова, Е. Панченко, Н. Реверчук, Н. Тюріної, Н. Уткиної та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну кількість наукових досліджень з даної тематики, питання вибору індивідуальної та діючої стратегії імпорту для українських підприємств потребує додаткового дослідження.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає в теоретичному і аналітичному обґрунтування шляхів вдосконалення імпоротної діяльності України.

Виклад основного матеріалу. Особливості стратегій імпорту українських підприємств.

Стратегія імпорту – це напрям діяльності підприємства, який пов'язаний зі здійсненням зовнішньоекономічної діяльності у вигляді реалізації імпортних операцій та несе у собі певний набір правил. Ці правила визначаються урядом в країні імпортера та міжнародними законами, конвенціями і постановами [5].

Імпорт – (імпорт товарів) – це купівля (у тому числі з оплатою у не грошовій формі) українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності у іноземних суб'єктів господарської діяльності товарів із ввезенням їх на територію України, включаючи купівлю товарів, призначених для власного споживання установами та організаціями України, розташованими за її межами [3].

Основними нормативно правовими документами, що регулюють імпорتنу діяльність є: Митний Кодекс України, Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» та інші.

В залежності від виду операцій в Україні застосовуються різні способи обмеження імпорту: короткострокове обмеження імпорту, митний бар'єр, антидемпінгові мита.

Компанія, розробляючи стратегію імпорту, орієнтується на специфіку вирішення конкретних завдань, що стоять перед нею, фактори середовища країни розташування та національну приналежність капіталу, особливості виробничо-промислової діяльності, обрану тактику ринкової конкуренції, строки перебування на тому чи іншому ринку тощо.

Стратегія імпорту передбачає, що фірма, перш ніж орієнтуватися на світові ринки сировини і матеріалів, повинна максимально використати місцеві ресурси для свого виробництва [18].

Умовно вибір стратегії можна розділити на три етапи: розробка стратегії; коригування; аналіз. На першому етапі, відповідно до постійних цілей та управлінського обстеження, обирається придатна

стратегія. На даному етапі важливо розробити якнайбільшу кількість альтернативних стратегій, щоб забезпечити широкий вибір і не пропустити потенційно кращий варіант. На другому етапі корегуються та встановлюється адекватність стратегії цілям організації та із безлічі стратегій формується загальна. Третій етап характеризується наповненням загальної стратегії конкретним змістом. Кінцевим аналітичним завданням є одержання стратегічних висновків для формування менеджерами ефективного плану дій.

При розробці стратегії враховуються фактори: характер діяльності підприємства, його структура і кадровий потенціал, особливості галузі, тенденції розвитку макроекономічних процесів, стан правової бази, що регламентує умови господарської діяльності та інше [15].

Стратегічне планування займає центральне місце в системі стратегічного менеджменту. Планування зовнішньоекономічної діяльності та удосконалення стратегічного менеджменту являються об'єктивно необхідними для підприємств [16, 20].

Це визначається насамперед:

1) прагненням підприємств, функціонуючих в умовах глобалізації ринку, одержати додатковий прибуток за рахунок більш повного використання переваг міжнародної праці, міжнародної економічної інтеграції; передбачити несприятливі дії зовнішніх факторів, різноманітні непередбачені обставини, котрі можуть відбуватися на світовому ринку;

2) необхідністю прогнозування свого майбутнього. Для цього важливо визначити яким буде ринок в майбутньому, в якому буде розвиватися підприємство, чого чекають споживачі від нього, які його можливості у збільшенні експортного потенціалу, об'єму продажу тощо. Оскільки стратегія передбачає певну розгалуженість ознак, які характеризують її сутність, практичну значущість набуває визначення її різновидів.

Стратегія імпорту входить до групи функціональних стратегій, яка має певні особливості [18]:

- спрямованість на зовнішнє та внутрішнє середовище підприємства;
- комплексність стратегії імпорту;
- необхідність врахування обмеженого розмаїття можливих ситуацій і факторів, що впливають на стратегію імпорту підприємства, на її формування та реалізацію;
- особливістю є необхідність врахування пріоритетності імпорту серед інших видів економічної діяльності підприємства;
- взаємозв'язок між ієрархічністю та гетерархічністю стратегії.

Класифікацію стратегій за різними ознаками наведено на рис.1. [18].



Рисунок 1 – Класифікація стратегій за різними ознаками

Figure 1 – Classification of strategies according to different characteristics

Стратегія управління імпортною діяльністю розробляється на тривалу перспективу, яка дає можливість своєчасно реагувати на зміни внутрішнього і зовнішнього середовища. В цьому випадку стратегія управління виступає як інструмент досягнення цілей підприємства. Для того, щоб удосконалити стратегію управління необхідно, насамперед, проаналізувати такі чинники підприємства як : 1) галузева приналежність; 2) розміри організації; 3) тип виробництва, рівень

спеціалізації; 4) характеристика рис виробничого потенціалу; 5) рівень управління; 6) рівень кваліфікації персоналу тощо [13].

Певну стратегію підприємство повинно визначити собі як конкретний довгостроковий план досягнення цілей. Процес вибору стратегії включає такі основні кроки: 1) з'ясування поточної стратегії; 2) аналіз портфеля продукції; 3) вибір стратегії підприємства та її оцінка [6].

За допомогою аналізу портфеля продукції можуть бути збалансовані такі найважливіші чинники бізнесу, як ризик, надходження грошей, відновлення і відмирання. Вибір стратегії організації здійснюється керівництвом на основі аналізу ключових чинників, що характеризують стан фірми, з врахуванням результатів аналізу портфеля продукції, а також характеру і сутності реалізованих стратегій.

Управління імпортними операціями передбачає розробку програми і планів діяльності підприємства для контролю за їх виконанням, а аналізу, обліку та оцінки ефективності самої стратегії. Одним із завершальних етапів реалізації імпорту є стратегічний контроль. Він покликаний виявляти помилки, сильні та слабкі сторони на різних етапах формування стратегії та координувати діяльність таким чином, щоб виправити ситуацію, яка не відповідає стратегічним орієнтирам підприємства. Таким чином, обов'язково необхідно здійснювати зворотній зв'язок [7].

Імпортна діяльність в Україні – це діяльність, що побудована на взаєминах між суб'єктом господарювання України й іноземним суб'єктом господарської діяльності й може проводитися як на території України, так і за її межами.

На сьогоднішній день у чинність проведення активної міждержавної інтеграційної політики питання про легальне ведення бізнесу як усередині держави, так і за його межами має досить животрепетний характер. Успішність ведення справи на 50 % залежить від того, як до нього підготуватися. Перед тим, як приступити до здійснення зовнішньоторговельної діяльності, потенційному менеджеру зовнішньоекономічної діяльності варто не тільки ознайомитися з географічним розташуванням тієї закордонної держави, з якою він планує налагодити партнерський контракт, але й скрупульозно вивчити законодавство в сфері зовнішньоекономічних відносин такої держави.

Більш того, не менш важливо також проаналізувати ситуацію в Україні відносно здійснення зовнішньоторговельних операцій у сегменті господарювання, що йому цікавий. Українське законодавство характеризується швидкоплинними змінами відносно фіскальної політики. Як показує практика, у імпортерів і експортерів часто виникають питання відносно податків (наприклад, як ПДВ) у частині їхнього нарахування, сплати, стягнення, відшкодування.

Переваги, недоліки та ризики імпортової діяльності.

Імпорт має гоступні переваги як для індивідуальних, так і для виробничих споживачів, а також для країни в цілому [6]. Це, зокрема:

- отримання доступу до більш дешевих та якісних товарів і сировинних ресурсів;
- наповнення вітчизняного ринку дефіцитними товарами або товарами, що взагалі не виробляються на території країни-імпортера;
- зростання конкуренції та стимулювання завдяки цьому оптимізації, підвищення виробництва на національній території; налагодження сталих виробничих зв'язків з іноземними партнерами щодо кооперування виробництва;
- розвиток нових технологій завдяки ввезенню наукомістких товарів.

В свою чергу, імпортна політика держави повинна бути направлена на регулювання цієї діяльності з метою захисту національного ринку від надлишкової іноземної конкуренції, а також задоволення власних потреб за рахунок іноземних товарів [8, 12]. Управління імпортними операціями підприємства здійснюється з огляду на результати аналізу ринкової ситуації та тенденції її зміни, а також з урахуванням ймовірної реакції ринку на рішення, що приймаються керівництвом компанії [9, 10].

Як свідчить практика, суб'єкти господарювання починають займатися зовнішньоторговельною діяльністю зовсім спонтанно і починають функціонувати в цілком іншому, невизначеному для них господарському середовищі не маючи об'єктивного уявлення про перспективи та перешкоди. Підприємства, що не опанували передові методи стратегічного планування зовнішньої торгівлі, приречені на невдачі в конкурентній боротьбі на зовнішньому ринку. Адже зовнішня торгівля буде найбільш успішною лише в тому випадку, якщо вихід підприємства на міжнародні ринки буде не тільки добре продуманий, всебічно обґрунтований, але і впливатиме з довгострокових цілей. Перш

за все необхідно визначити чинники, що можуть вплинути на забезпечення стійкого розвитку імпорту суб'єктів господарювання (рис. 2.) [7].

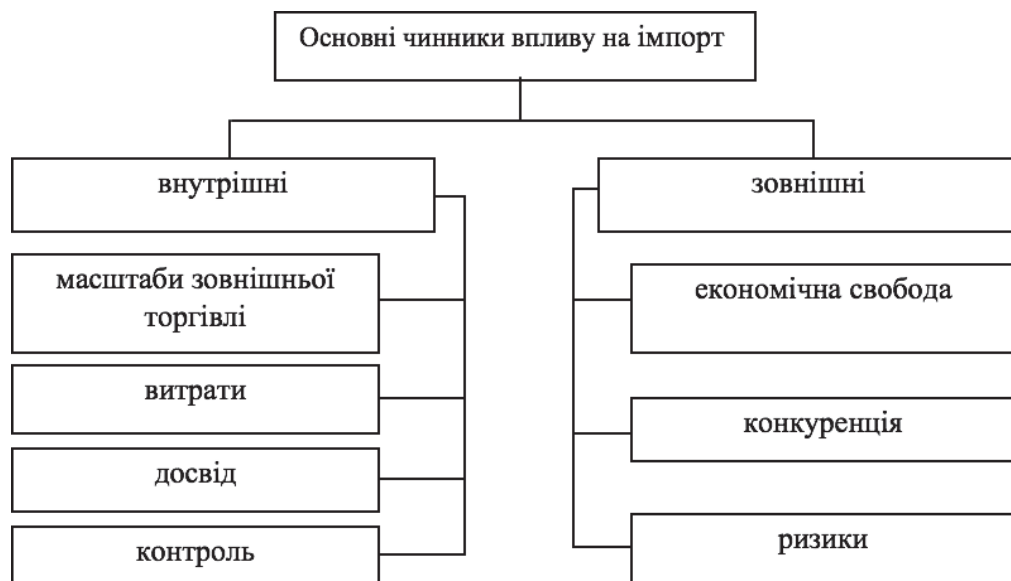


Рисунок 2 – Основні чинники впливу на імпорт
Figure 2 – The main factors influencing imports

Названі чинники взаємопов'язані та взаємообумовлені і у свою чергу, кожен з наведених чинників вбирає в себе певні складові. Так, економічна свобода включає такі чинники, як:

- 1) вимоги антимонопольного законодавства;
- 2) визначення ставок податків;
- 3) пряма заборона окремих форм діяльності.

Для узагальненого визначення правових аспектів зовнішньоторговельної діяльності можна використовувати показник індексу економічної свободи [7].

Індекс економічної свободи визначається кількістю балів, що набираються країною з урахуванням десятих економічних чинників. Чим більше очок, тим вище втручання в економіку (а отже, і нижча в цій країні економічна свобода). Використовуються такі чинники, як торгова політика, податкова політика, втручання уряду в економіку, монетарна політика, потоки капіталу й іноземні інвестиції, банківська політика, контроль заробітної плати і цін, права власності, регулювання і чорний ринок. По кожній з цих десяти категорій використовуються близько п'ятдесяти незалежних економічних критеріїв для одержання емпіричної картини рівня економічної свободи в кожній країні [11]. У бізнесі існують найрізноманітніші ризики. Втім ризик, пов'язаний з можливістю політичних або економічних змін, що може знизити захищеність активів підприємства та одержуваних прибутків, як правило, ставиться на перше місце у зовнішньоторговельних операціях.

Конкурентний аналіз є важливим елементом оцінки очікуваного стану зовнішнього середовища. Він включає встановлення рівня конкуренції за кількістю і рангом конкурентів, оцінку їх сильних і слабких сторін, що значно полегшує вибір стратегії та тактики конкурентної боротьби [14, 15, 17]. Пріоритетність цілей зовнішньоторговельної діяльності підприємства в значній мірі визначається вже досягнутим рівнем виходу на зовнішні ринки збуту та масштабами зовнішньоторговельної діяльності.

Досвід відіграє не останню роль і може розглядатись як сукупність організаційних, виробничих, управлінських передумов, а насамперед залученням високо кваліфікованих спеціалістів. За відсутності кваліфікованих спеціалістів суб'єкти господарювання звертаються до аудиторських фірм для отримання консультацій з питань планування, прогнозування та аналізу зовнішньоторговельної діяльності. Продажі продукції на зовнішніх ринках пов'язані з постійними витратами. Тому варто періодично по-новому оцінювати ведення зовнішньоторговельних операцій.

Основні переваги імпорту.

До переваг імпорту належить:

1. Виведення на ринок нових продуктів. Багато підприємств в Індії та Китаї виробляють товари для європейського та американського ринку. Але може знадобитися рік і більше, перш ніж продукт буде представлений на інших, менших ринках. Завдяки розширенню інтернету підприємці можуть проводити дослідження ринку до імпорту певного товару. Це допоможе їм визначити, чи існує на ринку реальна потреба у такому імпортному продукті, щоб вони могли заздалегідь розробити ефективну маркетингову стратегію.

2. Зниження виробничих витрат. Багато підприємств вважають, що імпорт продуктів, частин продуктів та ресурсів є більш доступним, ніж їх виробництво на місцевому рівні. Є численні випадки, коли підприємці знаходять продукцію хорошої якості, яка є недорогою, навіть якщо включені загальні витрати на імпорт. Тож замість того, щоб інвестувати в сучасну, дорогу техніку, підприємці вирішують імпортувати товари та зменшувати свої витрати. Здебільшого вони замовляють великі кількості, щоб отримати кращу ціну та мінімізувати витрати.

3. Лідерство у галузі. Однією з ключових переваг імпорту продукції є можливість стати лідером ринку в галузі. Багато підприємств у всьому світі використовують шанс імпортувати нові та унікальні товари раніше, ніж це роблять конкуренти. Перший імпорт свіжого продукту може легко призвести до того, що ви станете лідером певної галузі.

4. Забезпечення високоякісної продукції. Ще одна перевага імпорту пов'язана з можливістю продавати продукцію високої якості. Якщо підприємець вирішить базувати свій бізнес на імпорті продукції, то він збирається отримати високоякісну продукцію. Це пов'язано з тим, що виробничі підприємства прекрасно усвідомлюють, що їхня репутація багато в чому залежить від якості виробів, які вони виробляють. Імпортуючи продукцію, підприємство досягає своїх бізнес-цілей. Імпорт продукції може допомогти малому та середньому бізнесу розвиватися та розширюватися, виходячи на більші ринки за кордоном. Якщо підприємство прагне зробити свій бізнес лідером у галузі або знизити виробничі витрати, то імпорту діяльність потрібно розвивати.

Ризики імпортової діяльності:

1. Політичний ризик. Є безліч варіантів коли це може бути перешкодою. Наприклад, наш уряд може раптово ввести жорсткий тариф на товари, які імпортуються. Це несподівано збільшить ваші витрати. Найгірший випадок, якщо між нашою країною та іноземною державою існує ворожнеча. Це може заважати вести бізнес.

2. Юридичний ризик. Ця проблема працює в обох напрямках. Те, що може бути законним або прийнятним у нашій країні, може бути кримінальним або цивільним правопорушенням в іншій країні. Бажано бути обізнаним у законодавчих питаннях експорту цієї країни.

3. Валютний ризик. Існує небезпека, що відбудеться раптова велика зміна курсу валют. Це може призвести до втрат, якщо курс гривні знизиться. Однак є кілька способів захистити свої валютні ризики, щоб зменшити вплив коливань валют.

4. Ризик піратства. Навіть якщо таке відбувається рідко, цю можливість слід враховувати. Небезпечними є західне й східне узбережжя Африки, Карибське море, прибережні води Коста-Рики, Бразилії, Колумбії, райони Південно-Східної Азії та Азіатсько-Тихоокеанського регіону.

5. Культурний ризик. У наслідок розбіжностей у переконаннях та практиці може виникнути різне непорозуміння. Це можна зменшити, ознайомившись з культурою та практикою ведення експортно-імпортової діяльності цієї країни.

6. Ризик невиконання іншою стороною її зобов'язань за договором. Рішення проблеми: частковий авансовий платіж, а також, банківські гарантії, резервні акредитиви; використання гарантії належного виконання договору.

7. Ризик непорозуміння. Наприклад, ризик виникнення розбіжностей щодо умов оплати чи вимог до якості; ризик того, що доведеться пред'являти судовий позов в іноземному, упередженому суді. Це питання можна вирішити за рахунок: гарної підготовки до переговорів за договором; використання добре сформульованих контрактів та загальних умов угод; ведення переговорів виходячи з твердої позиції щодо необхідності мінімального правового захисту, або відмовлятися від угоди; ретельної перевірки кредитоспроможності контрагентів; вимоги пред'явлення ними рекомендацій.

8. Ризик постачання товарів неналежної якості. Рішення проблеми: вимога актів (свідоцтво) про огляд, виданих офіційними органами.

9. Ризик втрати, пошкодження товарів у дорозі чи крадіжки частини партії товару. Рішення проблеми: достатнє страхове покриття всіх можливих непередбачених обставин та увага до деталей, що містяться в коносаменті; належне ознайомлення з умовами договору перевезення; належні вимоги до упаковки та транспортування.

Існує безліч ресурсів від провідних постачальників бізнес-семінарів, які проводять лекції з процедур імпорту та документації. Також доцільно звернутися у хорошу митну брокерську компанію і не одну для отримання детальної консультації. Дізнатися якомога більше інформації перед здійсненням покупки товару, який планується імпортувати, інакше неприємностей не уникнути.

З огляду на вище викладене, послідовність стратегічного планування зовнішньоторговельної діяльності підприємства логічно мала б складатись з наступних етапів: всебічний аналіз стану і розвитку зовнішньоторговельної діяльності; аналіз очікуваних змін у кон'юктурі зовнішнього ринку; аналіз можливостей на зовнішньому ринку з урахуванням прогностичних змін у його кон'юктурі; аналіз внутрішньої і зовнішньої бюджетно-податкової політики і вплив змін у ній на умови діяльності суб'єктів господарювання; аналіз стану і тенденцій розвитку світового ринку, включаючи ринок кредиту, зовнішньоторговельну політику різних країн і оцінка впливу змін у ній на умови функціонування підприємств; розробка довгострокової стратегії зовнішньоторговельної діяльності з урахуванням існуючого і прогностичного стану на зовнішніх ринках, а також можливостей і очікуваних змін в умовах функціонування підприємства.

Водночас розробка стратегії поведінки підприємства на зовнішньому ринку повинна здійснюється на різних рівнях: стратегічному і тактичному. Стратегічний рівень охоплює довгострокові аспекти діяльності на основі визначення найважливіших цілей, сукупність яких розглядається як єдине ціле. Адже зазначимо, що нині, коли має місце економічна криза в умовах політичної нестабільності, стратегічне планування повинно обмежуватись стратегічним інтервалом часу, який не може перевищувати 3-5 років. Метою аналізу стану та розвитку експортно-імпортних операцій є визначення, які зміни відбулися в товарній структурі експорту (імпорту), в розвитку нових видів експорту та його географічному напрямку.

Імпортна діяльність в Україні.

Українська інфраструктура існує в умовах часткової окупації та постійних обстрілів ворога. Порти заблоковані, залізничний транспорт працює нестабільно. Торгівля з РФ та Білоруссю припинилася, а можливості для диверсифікації – обмежені. У першу чергу від цього страждає торгівля, яка забезпечує країну енергоресурсами та іноземною валютою.

Скільки ще триватиме війна ніхто не знає, тож перед урядом постало непросте завдання: швидко поміняти розірвані ланцюги постачань і забезпечити якісну альтернативу морським портам.

На карту поставлені не лише стабільна робота енергосистеми та обороноздатність країни.

На рис. 3 представлений обсяг імпорту України за 2021 рік [18].

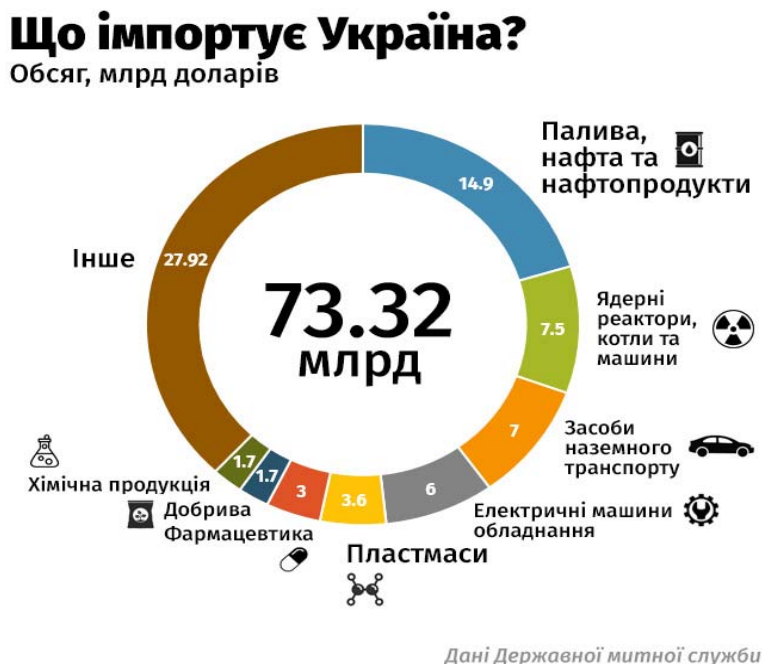


Рисунок 3 – Обсяг імпорту України за 2021 рік
Figure 3 – Import turnover of Ukraine for 2021

Газ. У 2021 році Україна скоротила імпорту газу в шість разів, однак через високі європейські ціни все одно виклала за нього немалі гроші – 5 млрд дол.

Від забезпечення газом залежить робота багатьох важливих галузей. Ідеться про металургію, АПК, виробництво добрив.

Уряд тимчасово заборонив експорт газу. Власним видобутком можна забезпечити дві третини власних потреб.

За словами голови Оператора ГТС Сергія Макогона, Україна повністю забезпечена газом. Вона споживає 88 млн куб м, а видобуває 50 млн куб м на добу.

Ціна на газ у ЄС висока – 1 150 дол за тис куб м. Це сильно б'є по економіці багатьох підприємств. Щоправда, вони вже звикли – такі ціни тримаються з осені 2021 року.

Вартість блакитного палива на європейському ринку контролює Росія. Окупант може в будь-який момент зупинити постачання газу, що призведе до кратного його дорожчання, як це було недавно.

путін оголосив, що "недружні країни", у списку яких Україна, мають платити за газ у російських рублях. Це не остання спроба агресора тиснути на Європу через енергетику.

Оператор ГТС забезпечує імпортні потужності на різних напрямках, зокрема на польському, щоб мати можливість купувати газ у випадку зупинки транзиту через Україну. Цим же шляхом можна постачати СПГ зі США.

Нестабільність постачань та ризик пошкодження видобувної інфраструктури змушує замислитися про поповнення запасів. Зараз в українських газосховищах є 9,5 млрд куб м палива.

Чим тепліше – тим менше споживання. Якщо 10-15 березня споживання становило 110 млн куб м на добу, то з 22 березня – уже 88 млн куб м. Зараз щодня зі сховищ відбираються до 28 млн куб м.

Інше питання – як влада готуватиметься до наступного опалювального сезону та як робитиме запаси з такою низькою базою. Утім, до того часу може багато що змінитися.

Нафтопродукти. У 2021 році Україна імпортувала нафтопродуктів на 6 млрд дол.

Після початку війни забезпечення нафтопродуктами здавалося великою проблемою, адже припинилися постачання з Білорусі та РФ. На ці країни припадало 43% всього споживання бензину та 67% – дизелю.

Головний науковий співробітник Національного інституту стратегічних досліджень Геннадій Рябцев вважає, що Україна здатна повністю покрити втрачений імпорту, переорієнтувавшись на ринок ЄС.

Україна щотижня нарощує постачання з Польщі, Литви, Румунії, Азербайджану (через заміщення) та інших країн. Повністю компенсувати втрачений імпорту можна після розблокування портів.

Дефіцит пального призвів до зростання цін, однак його нівелювало зниження ПДВ, нарощування постачань через західний кордон та поступове падіння попиту на пальне у зв'язку з бойовими діями.

За даними порталу "Мінфін", зараз ціни на АЗС повернулися на довоєнні показники.

За даними джерел ЕП, пального повністю вистачає і для потреб української армії. Триває нарощування імпорту для забезпечення бізнесу та насичення ринку.

Вугілля. У 2021 році Україна імпортувала вугілля на 2,5 млрд дол. Це важливий енергоносіє, адже на ТЕС припадає близько третини генерації електроенергії.

Першого удару галузь зазнала ще в листопаді, коли припинився імпорту вугілля з Росії. На нього припадало близько 60% постачань.

З низькими запасами та зупинками теплові електростанції все ж пройшли зиму і почати перелаштовуватися на альтернативних постачальників: ПАР, Колумбію, США.

З початком війни морські шляхи для імпорту вугілля були заблоковані. Тепер доведеться шукати варіанти для постачання енергоносія залізницею.

Попит на вугілля в Україні зменшився після зупинки металургійних підприємств та потепління. Отже, ТЕС мають змогу поповнювати запаси завдяки українському видобутку, який за останній рік зріс на 2% до 29,4 млн тонн.

Поступово налагоджуються постачання через західний кордон. Наприклад, компанія ДТЕК уклала контракт на постачання 60 тис тонн вугілля з Польщі.

Також Україна очікує на прибуття 70 тис тонн вугілля з Австралії, яка передасть його безкоштовно. Судна доставлять його до польського порту в Гданську, а до України вантаж дістанеться залізницею.

Цим же шляхом можна постачати й інші партії палива. Щоправда, це вийде значно дорожче, ніж доставка в порти на півдні України.

Запаси вугілля перебувають у нормі, тому енергосистема працює стабільно. Щоб надмірно не витратити українські запаси вугілля, уряд дозволив ТЕС купувати газ за пільговою ціною.

Міністерство з питань стратегічних галузей промисловості України розробило та направило на розгляд і погодження проект Стратегії державної політики у сфері імпортозаміщення та диверсифікації постачань за імпортом товарів і послуг для потреб стратегічних галузей промисловості.

Стратегія визначатиме курс формування та реалізації державної політики, пріоритетів та напрямів, послідовності дій у сфері імпортозаміщення на довгостроковий період – до 2030 року. Також Міністерством відпрацьовано детальний операційний план реалізації Стратегії з 2021 по 2023 роки

Одна з головних цілей стратегії – забезпечення вільного доступу національних розробників і виробників продукції оборонного призначення до міжнародних ринків товарів, робіт і послуг військового призначення та подвійного використання, що дозволить збільшити постачання з альтернативних зовнішніх каналів.

Також завданням стратегії є стимулювання використання науково-технічного та виробничого потенціалу стратегічних галузей промисловості для створення і виробництва ефективних замінників товарів і послуг, що імпортуються, збільшення виробничих потужностей.

Завдяки стратегії імпортозаміщення країна остаточно подолає критичну залежність вітчизняних підприємств оборонно-промислового комплексу та інших стратегічних галузей промисловості від виробів та комплектуючих, передусім походженням з держави-агресора.

При розробці Стратегії міністерство орієнтувалося на необхідність зміцнення економічного потенціалу та забезпечення потреб безпеки й оборони України. Передусім виходили з потреб, завдань та базових показників, передбачених Стратегією розвитку оборонно-промислового комплексу на період до 2030 року. Операційний план реалізації стратегії містить деталізацію заходів, строки їх виконання, перелік органів, що є відповідальними виконавцями, індикатори ефективності по кожному кроку.

Президент України Володимир Зеленський 20 серпня 2021 року затвердив Стратегію розвитку оборонно-промислового комплексу України.

Стратегія реалізується у три етапи.

На першому етапі (2021-2022 роки) передбачається виконання завдань, визначених у пріоритетних напрямках розвитку ОПК, розробка та затвердження комплексного плану реформування оборонно-промислового комплексу.

Другий етап (2023-2024 роки) передбачає реалізацію проєктів і планів розвитку оборонних підприємств.

На третьому етапі (2025-2030 роки) продовжуватиметься освоєння нових технологій, що забезпечать зниження використання імпортої продукції ОПК. Також триватиме диверсифікація, технічне переозброєння й розвиток науково-виробничої бази підприємств оборонних галузей промисловості.

Для досягнення рівноваги внутрішнього ринку нашої країни і збалансованості економіки та стимулювання прогресивних змін, створення сприятливих умов для входження економіки в систему міжнародного поділу праці, державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності повинно забезпечити захист всіх економічних інтересів України і законних інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

При переході на зовнішній ринок товарів (робіт, послуг) в якості експортера або імпортера підприємству доцільно провести такі дії:

- встановити мету здійснення експортно-імпортних операцій;
- проаналізувати умови функціонування підприємств, з яким суб'єкти будуть заключати угоди;
- заключити угоди на реалізацію товарів, робіт, послуг;

– оцінити зовнішнє середовище, вибрати ринки збуту або ринки закупівель, знайти шляхи виходу на них;

– визначити ціну товару та умови його постачання

Для більш ефективного здійснення регулювання в області зовнішньоекономічної діяльності державі необхідно приділяти більше уваги підвищенню ефективності іноземних капіталовкладень в цілому для економіки України, що забезпечить створення сприятливого інвестиційного клімату.

Для успішної конкуренції на світових ринках та боротьби за ринки збуту своєї продукції Україні необхідно:

– підвищити ефективність економіки, яка базується на розвитку ринкових відносин;

– удосконалити концепцію розвитку експортно-імпортних операцій;

– всебічно збільшувати експортну спрямованість зовнішньоекономічної діяльності;

– забезпечувати перехід до розрахунків з зарубіжними партнерами у вільноконвертованій валюті.

Для того щоб уникнути негативних обставин в боротьбі за ринки збуту, суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності потрібно постійно слідкувати за змінами, які відбуваються в механізмі зовнішньоторговельного регулювання, знати відмінності національних митних режимів, норми та правила, які вводяться міжнародними угодами. Тобто, сутність державного регулювання зовнішньоекономічних зв'язків міститься у забезпеченні гармонії інтересів суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Отже, можна зазначити, що здійснення стратегічних намірів розвитку імпортних операцій підприємства можливе на основі нового погляду, бачення щодо суті змін мікро- та макросередовища, сил та чинників зовнішнього оточення бізнесу, що впливають на діяльність, а також з огляду на необхідність впровадження новачій у структуру управління, методів управління. Таким чином, для успішної реалізації стратегії імпорту необхідно: ефективно донесення до працівників інформації щодо стратегічного напрямку діяльності компанії для забезпечення розуміння і підтримки у процесі реалізації стратегії; своєчасне, систематичне, повне та раціональне забезпечення реалізації стратегії необхідними ресурсами відповідної якості та кількості; формування стратегічного плану дій, який складається з певних цілей та цільових настанов, можливість фіксації досягнення кожної визначеної цілі. Процес реалізації стратегії передбачає, що на кожному рівні управління керівництвом підприємства будуть виконуватись закріплені за ним функції.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Державна митна служба [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> : <https://customs.gov.ua>

2. Митний кодекс України [Електронний ресурс] : кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>

3. Про зовнішньоекономічну діяльність [Електронний ресурс]: закон України від 16.04.1991 № 959-XII. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/959-12> [4, ст.34]

4. Про ціни і ціноутворення [Електронний ресурс] : закон України від 21.06.2012 № 5007-VI. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>

5. Березін О.В. Стратегія підприємства [Текст] : навч. посіб. / О.В. Березін, М.Г. Безпарточний. – К. : Ліра-К, 2010. – 224 с.

6. Вічевич А.М. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності: навч. посібник /А.М. Вічевич, О.В. Максимець. – Львів : Афіша, 2004. – 140 с.

7. Волкова І.А. Методика аналізу експортно-імпортних операцій в діяльності підприємств [Текст] / І.А. Волкова, І.В. Гірчук // Вісник ЖДТУ. Економічні науки. – 2010. – № 3 (53). – С. 53-55.

8. Гребельник О.П. Основи зовнішньоекономічної діяльності. [Текст] / О.П.Гребельник, О.О.Романовський. – К.: Деміург, 2003. – 296 с.

9. Дроздова Г.Н. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємства [Текст] / Г.Н.Дроздова. – К.: МАУП, 2002. – 172 с.

10. Економічний дискусійний клубу: Рівень економічної свободи України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://edclub.com.ua>

11. Кириченко, О.А. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності [Текст] / О.А. Кириченко – К.: Знання-Прес, 2002.-384 с.

12. Кирчата І.М. Управління конкурентоспроможністю підприємства в глобальному середовищі: монографія/І.М. Кирчата, Г.В. Поясник. – Харків: ХНАДУ, 2009. – 160 с.
13. Міщенко А.П. Стратегічне управління [Текст] / Міщенко А.П. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 336 с.
14. Наливайко А.П. Теорія стратегій підприємства. Сучасний стан та перспективи розвитку. – К.: КНЕУ, 2001. – 227 с.
15. Нємцов В. Д. Стратегічний менеджмент : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / В. Д. Нємцов, Л. Є. Довгань. – К. : ТОВ «УВПК ЕксОб», 2002. – 560 с.
16. Панченко Є.Г. Міжнародний менеджмент: Навч. посібник. [Текст]/ Є.Г.Панченко. – К.: Август, 2003. – 224 с.
17. SWOT-аналіз – основа формування маркетингових стратегій : навч. посібник ; за ред. Л.В. Балабанової. – 2-ге вид., випр. і доп. – К. : Знання, 2005 – 185 с.
18. Стратегія імпорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.virtual.ks.ua/students/2695-strategy-imports.html>
19. Тюріна, Н. М. Основи зовнішньоекономічної діяльності [Електронний ресурс] : навч. посіб. – Режим доступу: http://lubbook.net/book_608
20. Шершньова З. Є. Стратегічне управління: підручник / З.Є. Шершньова. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К. : КНЕУ, 2004. – 699 с.

REFERENCES

1. Derzhavna mytna sluzhba [Elektronnyy resurs] – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> : <https://customs.gov.ua>
2. Mytnyy kodeks Ukrainy [Elektronnyy resurs] : kodeks Ukrainy vid 13.03.2012 № 4495-VI – Rezhym dostupu: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>
3. Pro zovnishn'oeconomichnu diyal'nist' [Elektronnyy resurs]: zakon Ukrainy vid 16.04.1991 № 959-XII. – Rezhym dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/959-12> [4, ст.34]
4. Pro tsiny i tsinoutvorennia [Elektronnyy resurs] : zakon Ukrainy vid 21.06.2012 № 5007-VI. – Rezhym dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5007-17>
5. Berezin O.V. Stratehiya pidpryyemstva [Tekst] : navch. posib. / O.V. Berezin, M.H. Bezpartochnyy. – K. : Lira-K, 2010. – 224 s.
6. Vichevych A.M. Analiz zovnishn'oeconomichnoyi diyal'nosti: navch. posibnyk /A.M. Vichevych, O.V. Maksymets'. – L'viv : Afisha, 2004. – 140 s.
7. Volkova I.A. Metodyka analizu eksportno-importnykh operatsiy v diyal'nosti pidpryyemstv [Tekst] / I.A. Volkova, I.V. Hirchuk // Visnyk ZHDTU. Ekonomichni nauky. – 2010. – № 3 (53). – S. 53-55.
8. Hrebel'nyk O.P. Osnovy zovnishn'oeconomichnoyi diyal'nosti. [Tekst] / O.P.Hrebel'nyk, O.O.Romanovs'kyi. – K.: Demiurh, 2003. – 296 s.
9. Drozdova H.N. Menedzhment zovnishn'oeconomichnoyi diyal'nosti pidpryyemstva [Tekst] / H.N.Drozdova. – K.: MAUP, 2002. – 172 s.
10. Ekonomichnyy dyskusiyyny klub: Riven' ekonomichnoyi svobody Ukrainy. [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://edclub.com.ua>
11. Kyrychenko, O.A. Menedzhment zovnishn'oeconomichnoyi diyal'nosti [Tekst] / O.A. Kyrychenko – K.: Znannya-Pres, 2002.-384 s.
12. Kyrchata I.M. Upravlinnya konkurentospromozhnisty pidpryyemstva v hlobal'nomu seredovyshchi: monohrafiya/I.M. Kyrchata, H.V.Poyasnyk. – Kharkiv: KHNADU, 2009. – 160 s.
13. Mishchenko A.P. Stratehichne upravlinnya [Tekst] / Mishchenko A.P. – K.: Tsentr navchal'noyi literatury, 2004. – 336 s.
14. Nalyvayko A.P. Teoriya stratehiy pidpryyemstva. Suchasnyy stan ta perspektyvy rozvytku. – K.: KNEU, 2001. – 227s.
15. Nyemtsov V. D. Stratehichnyy menedzhment : navch. posib. dlya stud. vyshch. navch. zakl. / V. D. Nyemtsov, L. YE. Dovhan'. – K. : TOV «UVPK EksOb», 2002. – 560 s.
16. Panchenko YE.H. Mizhnarodniy menedzhment: Navch. posibnyk. [Tekst]/ YE.H.Panchenko. – K.: Avhust, 2003. – 224 s.
17. SWOT-analiz – osnova formuvannya marketynhovyykh stratehiy : navch. posibnyk ; za red. L.V. Balabanovoyi. – 2-he vyd., vypr. i dop. – K. : Znannya, 2005 – 185 s.

18. Stratehiya importu [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.virtual.ks.ua/students/2695-strategy-imports.html>
19. Tyurina, N. M. Osnovy zovnishn'oeconomichnoyi diyal'nosti [Elektronnyy resurs] : navch. posib. – Rezhym dostupu: http://lubbook.net/book_608
20. Shershn'ova Z. YE. Stratehichne upravlinnya: pidruchnyk / Z.YE. Shershn'ova. – 2-he vyd., pererob. i dop. – K. : KNEU, 2004. – 699 s.

РЕФЕРАТ

Левчук Н.М. Імпортна діяльність в Україні та шляхи її вдосконалення / Н.М. Левчук, С.І. Петровська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

Стаття присвячена обґрунтуванню науково-теоретичних аспектів стратегії імпорту.

Об'єкт дослідження – імпортна діяльність українських підприємств.

Мета роботи – виокремлення переваг, недоліків та ризиків стратегії імпорту українських підприємств.

Мета дослідження – теоретичне та аналітичне обґрунтування шляхів удосконалення імпортової діяльності в нашій країні.

Метод дослідження – теоретичне та аналітичне обґрунтування процесів, пов'язаних з особливостями стратегій імпорту українських підприємств.

Розвиток конкуренції на ринку обумовлює потребу підвищення ефективності діяльності підприємства, важливою складовою чого є вдосконалення імпортової діяльності. Авторами надається стратегія державної політики у сфері імпортозаміщення.

В статті на основі дослідження особливостей стратегії українських підприємств і врахуванні переваг, недоліків та ризиків імпортової діяльності, розроблено рекомендації щодо управління ризиками.

Результати статті можуть бути використані при розробці стратегії імпорту для здійснення зовнішньоекономічної діяльності підприємств.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІМПОРТ, СТРАТЕГІЯ ІМПОРТУ, ІМПОРТНА ДІЯЛЬНІСТЬ, РИЗИКИ, ЧИННИКИ ВПЛИВУ, ІМПОРТОЗАМІЩЕННЯ.

ABSTRACT

Levchuk N.M., Petrovska S.I. Import activity in Ukraine and ways to improve it. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article is devoted to the justification of the scientific and theoretical aspects of the import strategy.

The object of the study is the import activity of Ukrainian enterprises.

The purpose of the work is to highlight the advantages, disadvantages and risks of the import strategy of Ukrainian enterprises.

The purpose of the study is theoretical and analytical substantiation of ways to improve import activity in our country.

The research method is a theoretical and analytical substantiation of the processes related to the peculiarities of the import strategies of Ukrainian enterprises.

The development of competition in the market determines the need to increase the efficiency of the enterprise, an important component of which is the improvement of import activity. The authors provide a strategy of state policy in the field of import substitution.

In the article, based on the study of the peculiarities of the strategy of Ukrainian enterprises and taking into account the advantages, disadvantages and risks of import activity, recommendations on risk management were developed.

The results of the article can be used when developing an import strategy for foreign economic activities of enterprises.

KEY WORDS: IMPORT, IMPORT STRATEGY, IMPORT ACTIVITY, RISKS, INFLUENCING FACTORS, IMPORT SUBSTITUTION.

АВТОРИ:

Левчук Наталія Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: natalya.levchuk03@gmail.com, тел. +380507300101, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, <https://orcid.org/0000-0003-1296-7182>.

Петровська Світлана Іванівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: petrovskayas@ukr.net, тел. +380679523747, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, <https://orcid.org/0000-0003-3561-5729>.

AUTHORS:

Levchuk Natalia M., Candidate of Economical Sciens, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Department of Economics, e-mail: natalya.levchuk03@gmail.com, +380507300101, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenka, 1, room 313, <https://orcid.org/0000-0003-1296-7182>.

Petrovska Svetlana I. Candidate of Economical Sciens, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Department of Economics, e-mail: petrovskayas@ukr.net, +380679523747, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenka, 1, room 313, <https://orcid.org/0000-0003-3561-5729>.

РЕЦЕНЗЕНТ:

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, ЗАТ «УКРАКАДЕМІНВЕСТБУД», директор, Київ, Україна.

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор НТУ.

REVIEWER:

Bondarenko E.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, CJSC «UKRAKADEMINVESTBUD», director, Kyiv, Ukraine.

Grechan A.P., Ph.D., Economics (Dr.), Professor NTU.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ПОСЛУГ

Ложачевська О.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, o.lozhachevska@ntu.ua, orcid.org/0000-0001-8462-925X

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE WORLD MARKET OF SERVICES

Lozhachevska O.M., Doctor of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, o.lozhachevska@ntu.ua, orcid.org/0000-0001-8462-925X

Постановка проблеми. Однією з основних форм міжнародних економічних відносин є світова торгівля. Останні роки стали критичними для розвитку світового ринку. Криза в світі, що стала причиною пандемії Covid 19 та сьогоденна ситуація воєнного стану в Україні є головними з причин перебудови і виявлення нових форм світової торгівлі.

Торгівля ж послугами є однією з найбільш перспективних сфер світової економіки, яка швидко розвивається. В теперішній час послуги займають досить велику частину економічної діяльності. До сфери послуг відносять такі значні сектори економіки, як телекомунікації, транспорт, освіта, охорона здоров'я, туризм, будівництво, фінанси і ряд інших[6].

На послуги припадає близько 2/3 світового валового продукту, причому в ряді провідних ринкових країн цей показник значно більший і перевищує 70 %, а інколи навіть 80 %. Як вид економічної, і зокрема міжнародної економічної, діяльності, послуги є не тільки домінуючим, а й якісно диверсифікованим компонентом: згідно з класифікацією ГАТТ/СОТ у світі у сфері обігу використовується понад 600 видів послуг[7].

В сучасних економічних умовах кризи світова торгівля послугами є потужним динамізатором, фактором, який дедалі більше визначає його параметри, тенденції і навіть характер процесів глобалізації. Тому саме зараз стає необхідність визначення перспективних напрямів розвитку світового ринку послуг.

Аналіз і огляд останніх досліджень. В економічній світовій літературі все більше приділяється увага розвитку міжнародних відносин. Ця тема наразі стала досить актуальною в сучасному світі. Так питанням діяльності підприємств, що здійснюють зовнішню економічну діяльність присвячено праці таких науковців: Ільченко В.Ю.[3], Компанець К.А.[3], Островський І.А. [6], Пойта І.О. [5], Рибак Г.І. [6], Рожкова Т.С. [7] та інших.

Питанню розвитку міжнародного ринку послуг приділяється увага авторів Рибак Г. І., Островський І. А., Рожкова Т.С.. Вивчення питань світового досвіду розвитку ринку послуг та можливостям його застосування в Україні – Пойта І.О.

Автори Компанець К.А., Ільченко В.Ю. в своїй роботі «Ризиковий бар'єр в галузі міжнародного бізнесу» [3] встановили головні детермінанти затримки розвитку підприємств України в умовах кризи.

Але враховуючі весь науковий досвід авторів в роботах не охоплюються питання сучасного воєнного стану країни і таким чином не розглядаються негативний вплив факторів на зовнішньоекономічну діяльність підприємств. Тобто стає за необхідне формування напрямків перспективного розвитку світового ринку послуг враховуючі сучасні умови кризи.

Мета дослідження. Метою даної наукової статті є дослідження сучасного стану ЗЕД підприємств та формування напрямків перспективного розвитку світового ринку послуг.

Основна частина. Економічна діяльність у сучасному світі відбувається під впливом ряду факторів. Наразі останні роки стали переломними для розвитку світової торгівлі. Так перебиття кордонів через пандемію Covid 19 призвела до інтеграції сфер суспільного життя і перехід багатьох країн світу до моделі електронних ринкових відносин. Таким чином наразі розвиваються інформаційні форми та електронна торгівля на базі комп'ютерних технологій і мереж даних.

В теорії і практиці науковців визначається понятійний апарат світового ринку послуг. Так Рожкова Т.С. визначає, що «міжнародний (світовий) ринок послуг – диверсифікована система спеціалізованих ринків послуг, участь у функціонуванні якої у той або інший спосіб беруть усі країни». Авторі Рибак Г.І. та Островський І.А. – Світова торгівля є традиційною, історично першою і нині однією з основних форм МЕН. Вона служить кількісним виразом міжнародного поділу праці,

переваги якого пов'язані з підвищенням ефективності виробництва, зниженням витрат виробництва і пошуком найкращого задоволення економічних інтересів[6].

Світовий ринок послуг – це система міжнародних відносин обміну, де основним товарним об'єктом виступають різноманітні види послуг і яка існує на основі МПП. Послуга – це продукт праці, створений в результаті угоди про купівлю-продаж, у якого відсутня речова форма вони відносяться до сфери міжнародного науково-технічного співробітництва, а фрахт і транспортні послуги розглядаються в межах міжнародних транспортних відносин[4]. Тобто враховуючі вище представлені визначення, Світовий ринок послуг – це економічний вид діяльності, що охоплює всі країни світу і передбачає міжнародні відносини основою яких є обмін послугами.

Сфера послуг охоплює значне число видів діяльності, об'єднаних у групи за допомогою різних класифікацій, що використовуються як на міжнародному, так і національному рівні. Так, в рамках класифікації COT (Світової організації – World Trade Organization) виділяються більш 150 видів послуг, згрупованих у дванадцять секторів: ділові послуги; послуги зв'язку; будівельні та пов'язані з ними інженерні послуги; дистриб'юторські послуги; освітні послуги; послуги, пов'язані із захистом навколишнього середовища; фінансові послуги; послуги в галузі охорони здоров'я та соціального забезпечення; туристичні та пов'язані з ними послуги; послуги з організації дозвілля, культурних та спортивних заходів; транспортні послуги; інші послуги, що не увійшли до перерахованих. Крім класифікації COT у світовій практиці використовуються класифікація Організації економічного співробітництва та розвитку (Organisation for Economic Cooperation and Development), Міжнародна стандартна галузева класифікація всіх видів економічної діяльності (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities) та інші.[5]

В Україні існує свій класифікатор зовнішньоекономічних послуг (КЗЕП) організація якого ведеться на підставі Державної служби статистики України (департамент статистики торгівлі). В КЗЕП визначає перелік категорій послуг, за якими проводиться державне статистичне спостереження щодо зовнішньої торгівлі послугами з метою одержання всебічної та вичерпної статистичної інформації про зовнішню торгівлю послугами для потреб складання зовнішньоторговельного та платіжного балансів України, а також оцінки розвитку економічних взаємовідносин України з іншими країнами світу.

КЗЕП – це технічний інструмент для впорядкування статистичної інформації щодо експорту-імпорту послуг для зовнішньоторговельного та платіжного балансів України.

КЗЕП містить види послуг, які використовують у звітності, системі обліку та статистиці експорту-імпорту послуг [2]. Таким чином наразі в класифікаторі визначено 47 найменувань послуг. Згідно з цим класифікатором з 2019 по кінець 2021 рік простежується динаміка змін в здійсненні світової торгівлі, що показано в табл. 1 та рис 1

Таблиця 1 – Динаміка змін в здійсненні зовнішньоекономічної діяльності України
Table 1 – Dynamics of changes in the implementation of foreign economic activity of Ukraine

Світові послуги згідно з КЗЕП (тис.дол. США)	2019р	2020р	2021р
Всього експорт	15660855,9	11547173,97	12785587,47
З них: Послуги з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій	270072,79	236622,14	302997,9
Транспортні послуги	9109918,78	4988433,7	4657543,1
Всього імпорт	7027150,18	5876541,97	7976456,32
З них: Послуги з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій	85169,56	61462,01	76654,51
Транспортні послуги	1559143,84	1061043,8	1777635,96

Джерело: сформовано автором [1]

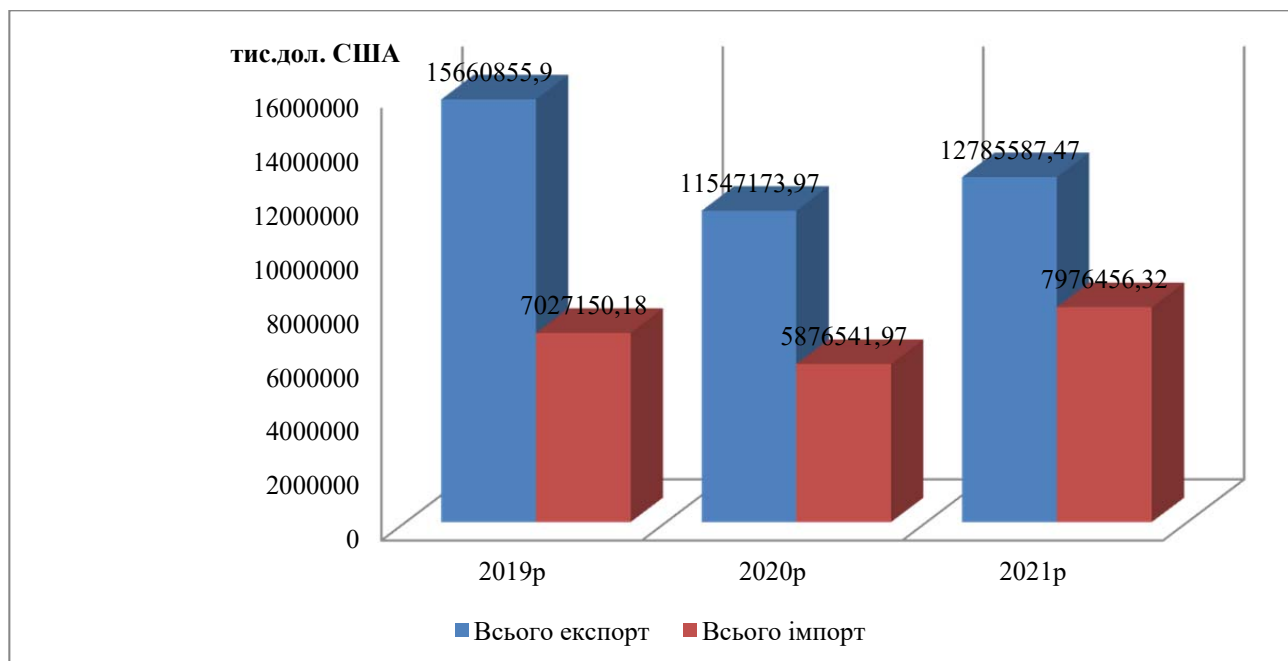


Рисунок 1 – Динаміка світових послуг згідно з КЗЕП, тис.дол. США.
Figure 1 – Dynamics of global services according to the KZEP, USA

Джерело: сформовано автором [1]

Отже, можна стверджувати, що ринок світових послуг уповільнився. Так в 2020 році по порівнянні з 2019р відбувся суттєвий спад в здійсненні зовнішньоекономічної діяльності України. Цей спад передбачено саме закриття кордонів через пандемію Covid 19. Простежити сучасний стан експорту і імпорту послуг стає досить важко так Україна перебуває в стані війни з РФ і стає зрозуміле, що в класифікаторі КЗЕП може з'явитись додаткові пункти, а саме: гуманітарні послуги та військова допомога.

В умовах політичної та економічної нестабільності більшість міжнародних компаній, що стало причиною постковідних перетворень в світі вирішує, якщо не скорочувати обсяги перевезень, так залишати його на минулорічних показниках, можливо, це є більш доцільним кроком, але сьогодні вирішує використати ситуацію, коли конкуренти стають менш помітними на ринку, зайняти більшу частку ринку, звичайно, маючи на це достатні фінансові, виробничі та управлінські ресурси [3].

Швидкі зміни зовнішнього середовища стимулюють появу нових методів, систем і підходів до управління туристичною галузю України. Якщо зовнішнє середовище практично стабільне, то немає необхідності займатися стратегічним менеджментом. Однак у даний час більшість українських підприємств працюють у важко передбачуваному оточенні, що швидко змінюється, і, отже, має потребу в методах стратегічного менеджменту. Необхідність відбудови системи стратегічного менеджменту у вітчизняній практиці обумовлюється також інтеграційними процесами, що відбуваються та впливом пандемії.

Зовнішнє середовище також називають загальним оточенням, середовищем непрямого впливу або сукупністю неконтрольованих факторів. Воно безпосередньо впливає як на кожну окрему організацію України. Загальний стан зовнішнього середовища можна визначити за допомогою таких груп показників: стан економіки та міжнародного ринків (економічні фактори); діяльність уряду (політико-інституційні фактори); структурні зміни; науково-технічні тенденції; природно-економічні фактори.

Загальний стан зовнішнього середовища можна визначити за допомогою таких груп показників: стан економіки та ринків (економічні фактори); діяльність уряду (політико-інституційні фактори); структурні зміни; науково-технічні тенденції; природно-економічні фактори.

Усі окремі складові зовнішнього середовища взаємопов'язані, тобто зміни однієї з них (наприклад, політичної чи економічної) призводять до значних змін інших (наприклад, у соціально-демографічній чи правовій). Це відбиває складність зовнішнього середовища.

Для дослідження ринку послуг, вивчення зовнішнього і внутрішнього середовища суб'єкта бізнесу та висновків щодо перспектив розвитку світового ринку послуг необхідно проаналізувати вплив основних факторів зовнішнього середовища. Аналіз впливу зовнішнього середовища, а саме в аспекті міжнародної діяльності України подано в таблиці 2.

Таблиця 2 – PEST аналіз міжнародної діяльності України
Table 2 – PEST analysis of Ukraine's international activities

Сфера макросередовища	Фактори макросередовища		
	Позитивні	Негативні	Нейтральні
ПОЛІТИЧНА	1.Європейська орієнтація	1.Війна держави 2.Зміна законів 3.Напружена ситуація з державами сусідами	1.Постійна зміна напрямку руху політичних сил
ЕКОНОМІЧНА	1.Висока рентабельність іноземних інвестицій 2.Спрощення систем оподаткування	1.Динаміка курсу іноземних валют 2.Збільшення ціни на енергоносії 3.Інфляція 4.Вплив карантинних обмежень 5. Вплив воєнного стану країни	-
СОЦІАЛЬНА	1.Підвищення рівня освіти. 2.Зміна базових цінностей. 3.Позитивне відношення до відпочинку.	1.Мала популярність серед населення 3.Ріст рівня безробіття	-
ТЕХНОЛОГІЧНА	1.Розвиток ринку забезпечення матеріально-технічною базою	1.Не ефективність використання енергоносіїв 2.Можливість впровадження інновацій	-

Джерело: сформовано автором

Провівши PEST- аналіз бачимо, що більшість факторів зовнішнього середовища негативно впливають на міжнародну діяльність України, це зумовлено соціально – політичної не стабільністю держави та пандемія Covid19 через те що будь-яка дія в самій державі впливає на міжнародну діяльність, що довгостроковій перспективі буде негативно впливати на роботу всіх секторів зовнішньої економічної діяльності так і зниження ВВП в державі.

Тобто, для перспективного розвитку світового ринку послуг підприємствам України, що здійснюють ЗЕД, необхідно застосовувати стратегій антикризового управління. В залежності від сучасного фінансового стану підприємств необхідно застосовувати активну або пасивні види стратегій. Враховуючі, що агресивні стратегії направлені на структурні зміни, тобто диверсифікацією, технологічною орієнтацією та наступальні дії підприємства тут необхідно враховувати внутрішнє середовище підприємства. Пасивні (реактивні) стратегій, які характеризуються:

- концентрацією діяльності підприємства на визначеній сфері;
- ринковою орієнтацією (підприємство спочатку вивчає запити споживачів, а потім визначає технологічні можливості для розробки товару, який може задовольнити ці запити);
- обороною (підприємство захищає свою частку ринку шляхом оновлення продукції у відповідь на дії конкурентів).

Тобто всі стратегії потребують дослідження внутрішнього та зовнішнього середовища підприємств, тим паче в сучасних умовах воєнного стану України.

На підставі проведеного дослідження запропонована схема стратегічних напрямів перспективного розвитку світового ринку в сучасних умовах (рис.2)

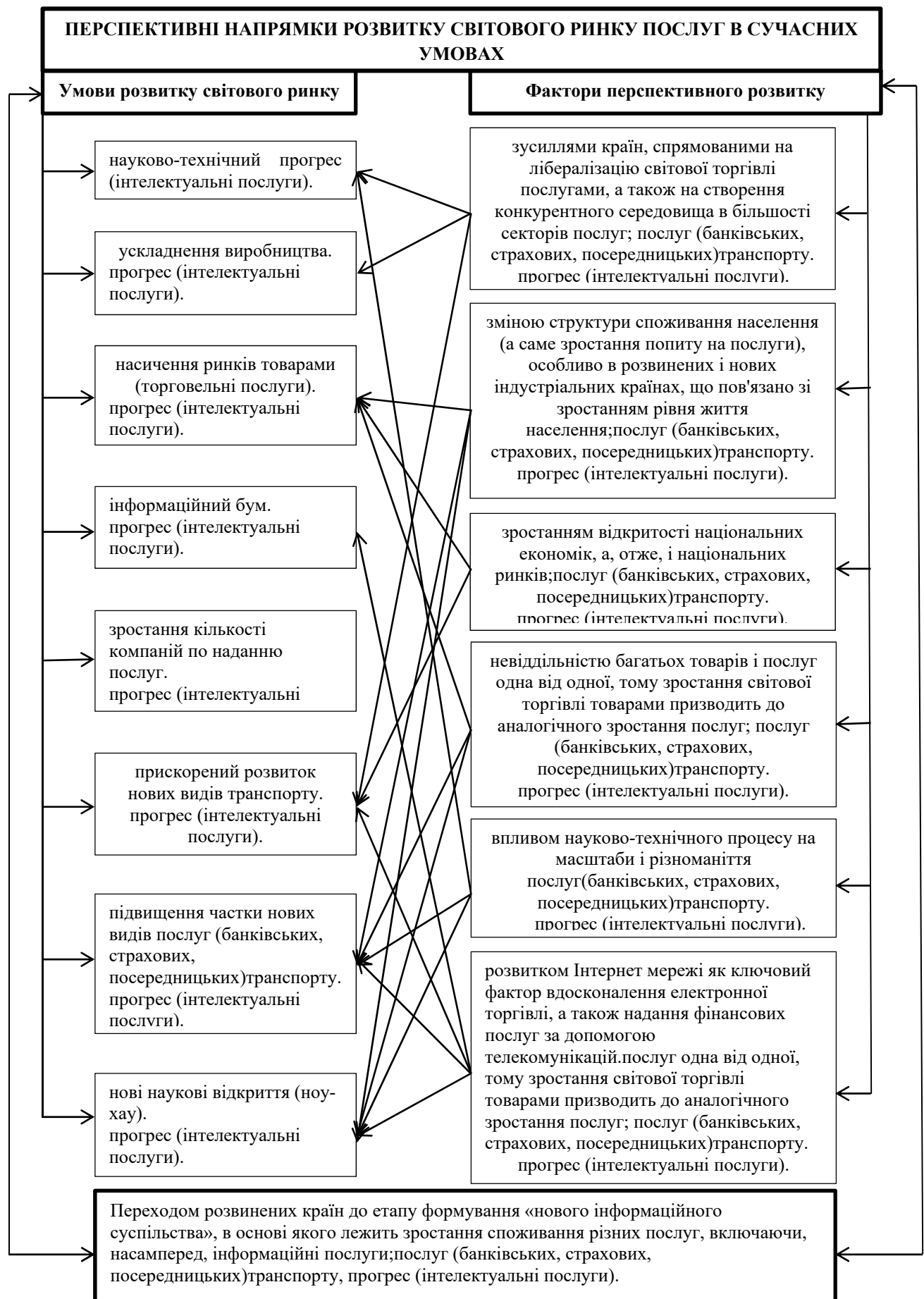


Рисунок 2 – Схема перспективних напрямків розвитку світового ринку послуг
 Figure 2 – Scheme of promising directions of development of the world market of services
 Джерело: сформовано автором

Тобто, для формування вищенаведених умов розвитку ринку світових послуг необхідно застосовувати анти кризисне стратегічне управління, так як криза охопила всі країни.

Висновки. Враховуючі проведений корпоративний аналіз сучасного стану світового ринку послуг, можна виділити головні причини спаду. Наразі умови політичної та економічної нестабільності, що стало причиною постковідних та воєнного стану України, більшість міжнародних компаній покинуло ринок або взагалі припинило своє існування. Тобто для підтримки та стабілізації міжнародної торгівлі необхідно створити умови розвитку світового ринку послуг. Стає зрозумілим, що необхідно застосування стратегії анти кризисного управління. Таким чином для вибору було визначено головні детермінанти. В цих критичних умовах залишається: зусиллями країн, спрямованими на лібералізацію світової торгівлі послугами, а також на створення конкурентного середовища в більшості секторів послуг; переходом розвинених країн до етапу формування «нового інформаційного суспільства», в основі якого лежить зростання споживання різних послуг, включаючи, насамперед, інформаційні послуги та інші. Саме вони допоможуть стабілізувати ЗЕД і вивести її на рівень електронної торгівлі, що дозволить під час війни консолідації підприємствам України.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Державна служба статистики України. Офіційний сайт. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://ukrstat.gov.ua/>
2. Класифікація зовнішньоекономічних послуг [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: https://ukrstat.gov.ua/klasf/st_ks/op_kzep_2016.htm
3. Компанець К.А., Ложачевська О.М., Ільченко В.Ю. Ризиковий бар'єр в галузі міжнародного бізнесу. «Економіка та суспільство» – 2021. – Вип.31. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/734> DOI 10.32782/2524-0072/2021-31-51
4. Міжнародна торгівля послугами: динаміка, структура та географічна спрямованість. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://ru.osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19294/#:~:text=%D0%A1%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%B9%20%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%20%E2%80%93%D1%86%D0%B5%20%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0,%D1%8F%D0%BA%D0%B0%20%D1%96%D1%81%D0%BD%D1%83%D1%94%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D1%96%20%D0%9C%D0%9F%D0%9F>
5. Пойта І.О. Світовий досвід розвитку ринку послуг та можливості його застосування в Україні. Економіка в умовах сталого розвитку: контекст підприємств, регіонів, країн: матеріали міжнародної наукової конференції [20 листопада 2013 р., м. Дніпропетровськ] / ред. Кол.: В.Я. Швець [та ін.] – Д.: НГУ, 2013. – С. 29-31.
6. Рибак Г. І., Островський І. А. Міжнародний ринок послуг: сучасний стан та структура. Електронний журнал «Ефективна економіка». 2020 [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: DOI: 10.32702/2307-2105-2020.6.71
7. Рожкова Т.С. Міжнародна торгівля. Нав. Посібник. Київський міжнародний університет. Інститут міжнародних відносин. 2015 [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: https://pidru4niki.com/76793/ekonomika/mizhnarodniy_rinok_poslug

REFERENCES

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]. Official site. Retrieved from: <https://ukrstat.gov.ua/> (date of access: 10.06.2022) [in Ukrainian].
2. Klyasyfikatsiia zovnishnoekonomichnykh posluh [Classification of foreign economic services] Retrieved from: https://ukrstat.gov.ua/klasf/st_ks/op_kzep_2016.htm (date of access: 13.06.2022) [in Ukrainian].
3. Kompanets K.A., Lozhachevska O.M., Ilchenko V.Yu. (2021) Ryzikovyi barier v haluzi mizhnarodnoho biznesu. [Risk barrier in the field of international business] "Economy and Society" – 2021. – No..31. Retrieved from: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/734> DOI 10.32782/2524-0072/2021-31-51 (date of access: 13.06.2022) [in Ukrainian].

4. Mizhnarodna torhivlia posluhamy: dynamika, struktura ta heohrafichna spriamovanist. [International trade in services: dynamics, structure and geographical focus]. Retrieved from: <https://ru.osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19294/#:~:text=%D0%A1%D0%B2%D1%96%D1%82%D0.%BE%D0%B2%D0%B8%D0%B9%20%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%20%E2%80%93%D1%86%D0%B5%20%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0,%D1%8F%D0%BA%D0%B0%20%D1%96%D1%81%D0%BD%D1%83%D1%94%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D1%96%20%D0%9C%D0%9F%D0%9F>. (date of access: 10.06.2022) [in Ukrainian].

5. Poita I.O. (2013) Svitovyi dosvid rozvytku rynku posluh ta mozhlyvosti yoho zastosuvannia v Ukraini [World experience in the development of the services market and the possibilities of its application in Ukraine]. Economy in conditions of sustainable development: the context of enterprises, regions, countries: materials of the international scientific conference [November 20, 2013, Dnipropetrovsk] / editor. Col.: V.Ya. Shvets [et al.] – D.: NGU, 2013. – P. 29-31.

6. Rybak G. I., Ostrovsky I. A. Mizhnarodnyi rynek posluh: suchasnyi stan ta struktura. [International market of services: current state and structure. Electronic magazine "Efficient Economy"] Retrieved from: DOI: 10.32702/2307-2105-2020.6.71 (date of access: 10.06.2022) [in Ukrainian].

7. Rozhkova T.S.(2015) Міжнародна торгівля. [International trade]. Nav. Manual. Kyiv International University. Institute of International Relations. Retrieved from: https://pidru4niki.com/76793/ekonomika/mizhnarodniy_rinok_poslug (date of access: 13.06.2022) [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Ложачевська О.М. Перспективи розвитку світового ринку послуг / О.М. Ложачевська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті досліджено сучасний стан світового ринку послуг. Встановлено, що в останні роки економіка України знаходиться в досить критичному стані. Головні детермінанти економічної кризи є закриття кордонів через пандемію COVID-19 та наразі воєнний стан в країні. Встановлено, що саме через це більшість міжнародних компаній покинуло ринок або взагалі припинило своє існування. Отже, можна стверджувати, що ринок світових послуг уповільнився. Дослідженню наукову літературу, щодо питань розвитку світового ринку послуг. Встановлено, що автори не в повній мірі врахували сучасний кризовий стан міжнародної діяльності України.

Доведено, що існує велика кількість міжнародних класифікаторів світових послуг. Головними для здійснення ЗЕД можна вважати класифікацію СОТ. У світовій практиці використовуються класифікація Організації економічного співробітництва та розвитку (Organisation for Economic Cooperation and Development), Міжнародна стандартна галузева класифікація всіх видів економічної діяльності (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities) та інші. В Україні існує свій класифікатор зовнішньоекономічних послуг (КЗЕП) організація якого ведеться на підставі Державної служби статистики України (департамент статистики торгівлі).

Проведено аналіз впливу зовнішнього середовища, а саме в аспекті міжнародної діяльності України за допомогою PEST аналіз. Визначено, що головними негативними детермінантами в сучасних умовах залишаються: воєнний стан в країні, вплив карантинних обмежень, динаміка курсу іноземних валют, збільшення ціни на енергоносії та інфляція. Виходячи з проведеного дослідження в статті запропоновано напрями перспективного розвитку світового ринку послуг. Запропоновані шляхи виходу з критичного стану підприємств, що здійснюють зовнішню економічну діяльність на світовому ринку послуг.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СВІТОВИЙ РИНОК, ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ПОСЛУГИ, МІЖНАРОДНА ДІЯЛЬНІСТЬ, СФЕРА ПОСЛУГ.

ABSTRACT

Lozhachevska O.M. Prospects for the development of the world services market. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the current state of the global services market. It has been established that in recent years the economy of Ukraine is in a rather critical state. The main determinants of the economic crisis are the closure of borders due to the COVID-19 pandemic and the current martial law in the country. It has been established that this is precisely why most international companies left the market or ceased to exist altogether. So, it can be said that the world services market has slowed down. The works of the authors of the scientists were studied. Many of their works are devoted to the world services market. It was established that the authors did not fully take into account the current state of crisis in Ukraine's international activities.

It has been proven that there is a large number of international classifiers of world services. The classification of the WTO can be considered as the main one for the implementation of the EDS. In world practice, the classification of the Organization for Economic Cooperation and Development (Organization for Economic Cooperation and Development), the International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities) and others are used. Ukraine has its own classification of foreign economic services (KZEP), which is organized on the basis of the State Statistics Service of Ukraine (Department of Trade Statistics).

An analysis of the influence of the external environment was carried out, namely in the aspect of Ukraine's international activities using the PEST analysis. It was determined that the main negative determinants in modern conditions remain: the state of war in the country, the impact of quarantine restrictions, the dynamics of the exchange rate of foreign currencies, the increase in energy prices and inflation. Based on the conducted research, the article proposes directions for the future development of the world market of services. Proposed ways out of the critical state of enterprises that carry out foreign economic activity on the world market of services.

KEY WORDS: WORLD MARKET, FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY, SERVICES, INTERNATIONAL ACTIVITY, SERVICE SPHERE.

АВТОР:

Ложачевська О.М., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна, o.lozhachevska@ntu.ua, тел. +380677511541, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 242, orcid.org/0000-0001-8462-925X

AUTHOR:

Lozhachevska O.M., doctor of economics, professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine, o.lozhachevska@ntu.ua, tel. +380677511541, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 242, orcid.org/0000-0001-8462-925X

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Роскладка Н.О, доктор економічних наук, проф., професор кафедри туризму та рекреації. Київський національний торгово-економічний університет, Київ, Україна.

Бондарь Н.М. доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Roskladka N.O, Doctor of Economics, Professor, Professor of Tourism and Recreation. Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine.

Bondar N.M. Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

МАРКЕТИНГОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Мельник О.Ю., Національний транспортний університет, Київ, Україна, komea1977@ukr.net, orcid.org/0000-0001-9677-4411

MARKETING RESEARCH OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE.

Melnyk O.Yu., National Transport University, Kyiv, Ukraine, komea1977@ukr.net, orcid.org/0000-0001-9677-4411

Постановка проблеми. Продовж останніх років починаючи з 2019р по лютий 2022р весь світ знаходився в пандемічній загрозі, що вплинула на весь світ. Не встигнули підприємства адаптувати свою діяльність на антикризове управління, як отримали новий удар, а саме вторгнення та окупація РФ. Наразі в жорсткому середовищі економічної та політичної кризи, постраждало всі сектори економіки України. Транспортна інфраструктура перебуває в глобальному занепаді. Це свідчать зруйновані дорожні шляхи – 25 тисяч кілометрів доріг різних форм власності та 309 штучних споруд: мостів і шляхопроводів, багато автотранспортних підприємств припинили свою діяльність на території України.

Внаслідок російської агресії було пошкоджено близько 33% інфраструктури по всій країні: 305 мостів, 19 аеропортів, 110 залізничних станцій та 24 тис. км доріг[1]. За попередніми підрахунками "Укравтодору", збройний напад Росії на нашу країну завдав збитків у обсязі 954 мільярдів гривень. Але очевидно, що з майбутньою деокупацією наших південних і східних територій, сума та кількість втрат буде суттєво зростати[2].

Тобто саме зараз необхідна застосування нової стратегія антикризового управління для транспортної інфраструктури в цілому. Формування потрібного стратегічного вектору залежить від вірного вибору методів маркетингових досліджень. Тому стало за необхідне проведення аналізу, щодо методології проведення маркетингових досліджень для оцінки сучасного стану транспортної інфраструктури України.

Аналіз і огляд останніх досліджень. В науковій літературі приділяється багато уваги проблемам та розвитку автотранспортної інфраструктури. Теоретичні та методологічні основи економічної і організаційної роботи транспортної галузі представлено у працях А.В. Базилюк[3], А.О. Безуглого [5], М.Я. Городецького[4], А.П. Гречан[5], К.А. Компанець [5], Д.О. Левченко[9] Є.Г. Логачова[7], О.М. Ложачевська[6], В.С. Маруніча [10], Назаренко Я.Я. [3], А. Р. Старостенко[9], В.Г.Шинкаренко[8], Л.Г. Шморгуна[10], А. М. Хроза [5] та інших дослідників. У фундаментальних працях багатьох вищезазначених вчених існує значна кількість конструктивних підходів до розвитку автотранспортних підприємств, сформованих зарубіжними та вітчизняними науковцями.

На разі в сучасних умовах кризи стає актуальними роботи науковців: В. Артемчук [11], Ю. Горбенко[12], К. Компанець [5,11], Л. Литвишко [11], Т. Страндвік [13], К. Хайнонен [13] та інші. Науковцями встановлюється узагальнюючі вектори розвитку транспортних підприємств, що визначаються як комплексний план, правила, прийоми, процедури, що є основою реалізації маркетингових стратегії, тобто процесом управління з досягнення стратегічних цілей у будь-якій сфері діяльності підприємства.

Незважаючи на таку кількість наукового огляду проблеми транспортної інфраструктури залишаються не розкриті питання маркетингових досліджень, як запоруки вірного прогнозу вектору розвитку транспортних підприємств.

Мета дослідження. Метою даної наукової статті є глобалізація питань маркетингових досліджень транспортної інфраструктури України.

Основна частина. Всесвітнім економічним форумом опубліковано рейтинг країн світу за Індексом глобальної конкурентоспроможності 2017–2019 (The Global Competitiveness Index). Україна цього року посіла 81-е місце серед 137 країн світу, покращивши свої позиції на чотири пункти [14, с. 26-28]. Детальніше основні складові частини Індeksu глобальної конкурентоспроможності України щодо стану транспортної галузі показані в табл. 1.

Індекс глобальної конкурентоспроможності складається з більш ніж 100 змінних, що згруповані у 12 контрольних показників, які об'єднані трьома основними групами субіндексів, такими як «Основні вимоги», «Підсилювачі продуктивності», «Інновації та фактори вдосконалення» [14, с. 26-28]

Таблиця 1 – Динаміка інфраструктурних факторів в індексі глобальної конкурентоспроможності України, од

Table 1 – Dynamics of infrastructure factors in the global competitiveness index of Ukraine, unit

Складові частини показника	Роки				
	2016– 2017	2017– 2018	2018– 2019	2019– 2020	2020– 2021
Інфраструктура	69	75	78	57	68
1. Транспортна інфраструктура	91	91	87	59	88
1.1. Якість усієї інфраструктури	82	88	88	114	75
1.2. Якість доріг	132	134	130	114	139
1.3. Якість залізничної інфраструктури	28	34	37	34	25
1.5. Якість інфраструктури повітряного транспорту	97	103	92	101	99

Джерело: сформовано автором на основі [14]

Сучасна структура вітчизняних автопідприємств за останні роки суттєво змінилася. Вона формувалася за рахунок створення практично всіх видів транспортного підприємства, які функціонували у розвинених країнах з високим рівнем автомобілізації. Водночас структура транспортних послуг в Україні значно відрізняється від структури Європи. Але зростання чисельності деяких видів підприємств відбувається не пропорційно попиту на послуги транспортного підприємства. Вітчизняна структура транспортних підприємств повинна бути представлена у необхідній кількості у різних розмірах і спеціалізації. Вартість і якість наданих послуг повинна забезпечити конкурентну здатність з максимальним наближенням до клієнтів-споживачів. У випадку зміни структури або чисельності парку автомобілів необхідно передбачити гнучкість виробничих потужностей згідно з вимогами до якості послуг.

Запорукою успіху будь-якого підприємства є комплексне управління, ефективна організація маркетингової стратегічної та тактичної діяльності. Оскільки маркетинг орієнтований на задоволення потреб споживачів, то маркетингова діяльність завжди починається з комплексного дослідження ринку. У ході дослідження ринку вивчають поведінку споживачів, їхні смаки і потреби, споживчі переваги, мотиви, які спонукають їх приймати рішення щодо купівлі товару Глибоке розуміння поведінки споживачів дає маркетологам можливість впливати на управлінські рішення щодо їхніх потреби краще, ніж це роблять конкуренти.

Дослідження ринку також передбачає вивчення і прогнозування попиту на транспортні послуги, аналіз цін і конкурентів, визначення місткості ринку і частки підприємства на ньому. Такий аналіз допомагає оцінити ринкові можливості визначити привабливий напрям маркетингової діяльності і набути конкурентних переваг.

Водночас ведеться пошук своїх потенційних споживачів, потреби яких підприємство прагне задовольнити. Притому використовують дуже важливий маркетинговий прийом — сегментацію ринку, тобто розподіл споживачів на групи на підставі різниці в їх потребах, характеристиках та поведінці. Якщо підприємство правильно вибрало ринковий сегмент для подальшої співпраці, значить, воно знайшло свою „нішу" на ринку.

Після того необхідно зробити позиціонування послуг на ринку, тобто чітко визначити, чим послуги даного підприємства відрізнятиметься від послуг конкурентів, завдяки яким його характеристикам можна здобути конкурентні переваги у свідомості потенційних споживачів. Приймаючи рішення щодо позиціонування свого товару, підприємство може розпочинати розроблення комплексу маркетингу. Це одна з фундаментальних категорій сучасного маркетингу, його „серцевина" [15 – С. 38].

Транспортне підприємство, яке працює на ринку, відчуває на собі вплив, з одного боку, економічних, демографічних, політико-правових, науково-технічних, природно кліматичних чинників та чинників культурного середовища, а з іншого – ефективність його діяльності багато в чому залежить від постачальників, посередників, поведінки споживачів, дій конкурентів, діяння

контактних аудиторій. Всі ці чинники і елементи є складовими маркетингового комплексного дослідження транспортної інфраструктури (рис 1).

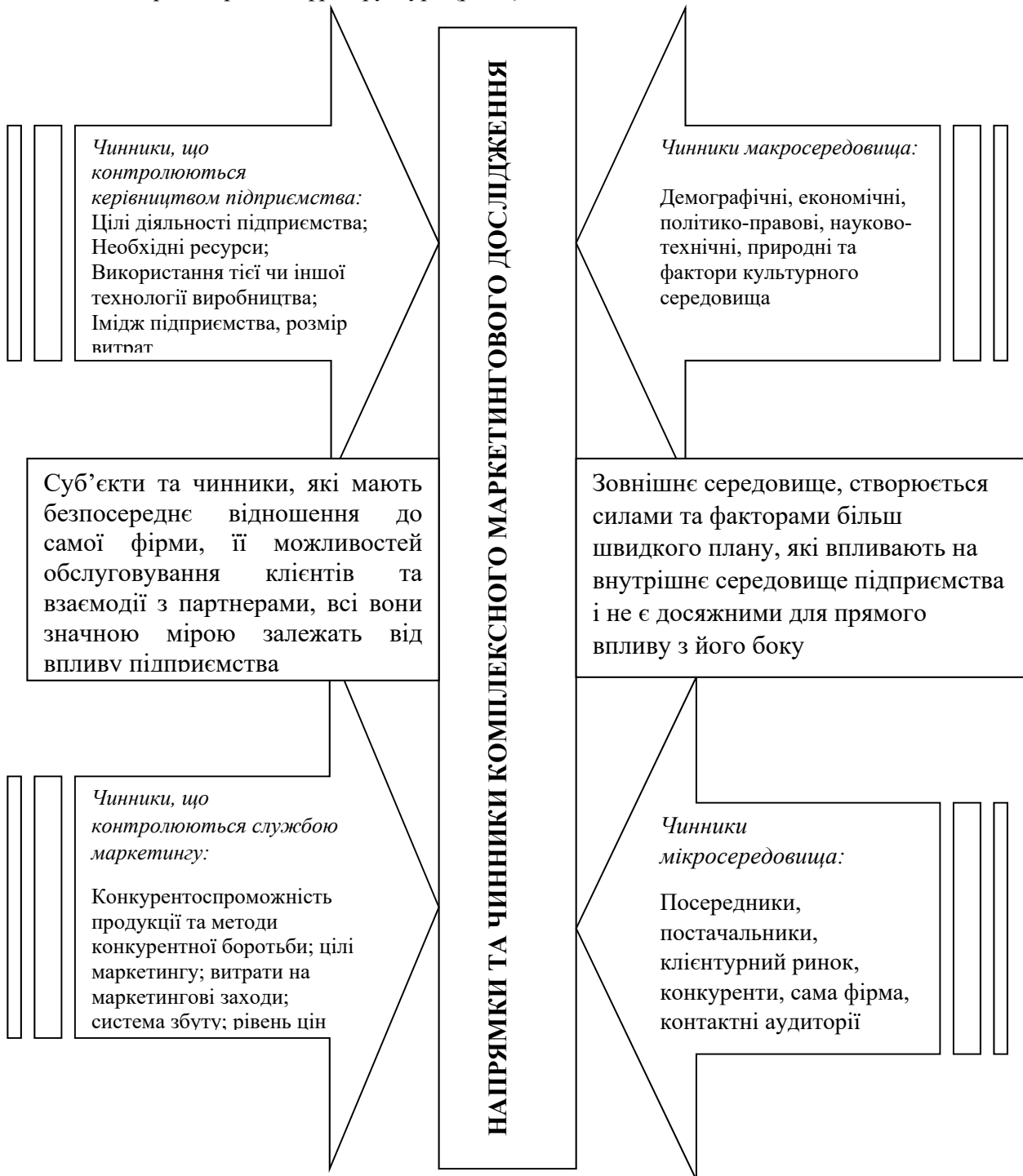


Рисунок 1 – Напрямки та чинники комплексного маркетингового дослідження
 Figure 1 – Directions and factors of integrated marketing research

Джерело: сформовано автором

У маркетингових дослідженнях фахівці зазвичай виокремлюють два основних його напрямки його проведення:

- зовнішнє, суть якого полягає у дослідженні основних характеристик та параметрів товарного ринку (конкуренти, попит, кон'юнктура ринку, загальні умови збуту товару, загальний стан розвитку галузі);
- внутрішнє, суть якого полягає у проведенні дослідження діяльності товаровиробника з точки зору аналізу власних його можливостей розвитку та оцінки реальних і потенційних перспектив

ринкової діяльності у конкурентному середовищі (аналіз стратегічних установок, організаційної структури управління, собівартості виробленої продукції, стратегічних одиниць бізнесу, фінансових показників) [16].

В науковій літературі визначаються загально прийняті методи маркетингових досліджень, а саме якісні та кількісні. В сучасних політичних та економічних умовах кризи доречно використовувати методи маркетингового дослідження швидкого реагування на динаміку змін в зовнішньому та внутрішньому середовищі. Саме наразі необхідно використання методів швидкого реагування та миттєвого оцінювання ситуації, а саме:

– методи системний аналізу (SPACE, PEST та SWOT – аналізу.);

– комплексний аналіз – дозволяє досліджувати ринкову ситуацію, розглядаючи її як об'єкт зі складною структурною основою. Наприклад, проблема ринку окремого товару багато в чому пов'язана зі зміною попиту, товарної пропозиції, ціни, системи розподілу і т. Д. Вивчаючи їх в комплексі, можна визначити стратегічні і тактичні рішення з оптимізації ситуації.;

- економіко-математичне моделювання – використовується для опису системи зв'язків між подіями, діями чи процесами і дає можливість з урахуванням діючих факторів зовнішнього і внутрішнього середовища оцінити перспективи розвитку конкретного ринку, визначити стратегію і тактику маркетингової діяльності, можливі відповідні кроки конкурентів, оптимальні витрати на маркетинг для отримання необхідного розміру прибутку.

Для визначення сучасного стану транспортної інфраструктури проведено якісне дослідження з використання маркетингового методу SWOT- аналіз (табл. 2), який в сучасних умовах є досить швидким і не потребує додаткових експертних витрат, так як він може проводитись з залученням внутрішніх експертів з транспортного середовища.

Таблиця 2 – SWOT-аналіз транспортної галузі України
Table 2 – SWOT analysis of the transport industry of Ukraine

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Сприятливе середовище для розвитку малого та середнього бізнесу 2. Сучасна інфраструктура, що включає в себе як транспортні, так і технічні засоби, дорожній комплекс 3. Чесна ринкова конкуренція, яка забезпечить прозору діяльність підприємств транспорту, вибір перевізників 4. Розгалужена мережа автодоріг дозволяє охопити. 5. Розвиток і чітка взаємодія між різними видами транспорту, особливо в транспортних вузлах 6. Впровадження ефективної системи управління, що дозволить краще забезпечити діяльність транспортних підприємств 7. Підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, як для вітчизняних, так і закордонних інвесторів 8. Задоволення потреб населення у якісних та надійних перевезеннях	1. Стан дорожньої, інженерної інфраструктури. 2. Недостатня ефективність системи державного регулювання відносин у сфері транспорту, наявність структурних диспропорцій, перешкод встановленню ринкових відносин; 3. Проблеми ресурсної, фінансової та технологічної залежності національного транспорту від інших країн, відставання України від провідних країн за рівнем інформатизації сфери транспорту 4. Недостатнє фінансування заходів щодо забезпечення транспортної безпеки України; 5. Зниження рівня підготовки висококваліфікованих наукових та інженерно-технічних кадрів, нестача кваліфікованих фахівців у галузі забезпечення безпеки транспорту та ін. 6. Високим ступенем зношеності й аварійності об'єктів транспортного комплексу; 7. Зростанням інтенсивності руху транспорту в міру розвитку економіки країни, налагодження роботи міжнародних транспортних коридорів; 8. Зростанням дорожньо-транспортної аварійності, що є однією з найсерйозніших соціально-економічних проблем
Можливості	Загрози
Впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі. Забезпечення надання якісних транспортних	1. Політична та економічна нестабільність спричинена військовим конфліктом на сході України

послуг та інтеграція транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі. Розвиток інформаційно-комунікаційних технологій, зокрема ІТ-сектору Забезпечення сталого фінансування транспортного комплексу Залучення іноземних інвестицій в економіку області, зокрема з країн-членів ЄС. Розвиток транспортної та інженерної інфраструктури. Підвищення рівня безпеки на транспорті. Досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні.	2. Порухення правил експлуатації технічних систем, в тому числі нормативних вимог з екологічної безпеки при перевезеннях 3. Надзвичайні події (аварії), зумовлені станом транспортних технічних систем 4. Зниження темпів розвитку малого і середнього підприємництва 5. Зниження купівельної спроможності населення 6. Негативні наслідки недостатньої розробленості нормативної правової бази, що регулює відносини у транспортній сфері 7. Кримінальні дії проти пасажирів 8. Незаконне втручання у функціонування транспорту
---	---

Джерело: розроблено автором

Основними перепонами, що перешкоджають розвитку транспортної галузі в Україні, сьогодні виступають переважно чинники політичного, управлінського, економічного, екологічного характеру.

Встановлення того, що якісні методи враховують детермінанти маркосередовища, ми відокремили їх загальні характеристики в табл. 3

Таблиця 3 – Фактори та показники маркетингового макросередовища
Table 3 – Factors and indicators of the marketing macro environment

Фактори макросередовища	Показники
Економіка	Фаза економічного циклу країни Рівень інфляції Рівень безробіття Валовий національний продукт та його динаміка Наявність та рівень товарного дефіциту Рівень доходів та купівельної спроможності населення
Демографія	Чисельність населення Територіальне розміщення населення Рівень урбанізації Міграція населення Віковий склад населення Рівень народжуваності та смертності Статевий склад населення Сімейний стан населення
Політико-законодавчий	Політична структура Рівень політичної та законодавчої стабільності Антимонопольне регулювання Податкове законодавство
Соціально-культурний	Соціальні класи Соціальні групи Культура Субкультура
Науково-технічний прогрес	Рівень інфляційної активності Введення нових технологій Напрями концентрації технологічних зусиль Підвищення продуктивності праці Нова продукція
Природне середовище	Екологія Наявність та доступність сировини та природних копалин Вартість енергоносіїв

Джерело: сформовано автором

Проблемним питанням у дослідженні маркетингового середовища є недостатність методичних рекомендацій щодо організації та проведення маркетингового дослідження зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства. Під час проведення дослідження маркетингового середовища необхідно дотримуватися наступних принципів:

- об’єктивність – передбачає адекватне відображення отриманих даних та результатів;
- системність – ретельний аналіз усієї сукупності чинників, суб’єктів та сил маркетингового середовища, виділення структурних складових, визначення ієрархічних зв’язків і взаємопідпорядкованості процесів і явищ;
- комплексність – вивчення явищ і процесів, які відбуваються у маркетинговому середовищі у всій повноті, взаємозв’язку та розвитку;
- точність – дослідження маркетингового середовища повинні ґрунтуватися на певних джерелах інформації (власних, офіційних, зібраних тощо);
- ретельність – використання різноманітних інструментів і методів, проведення необхідних підрахунків;
- регулярність – дослідження чинників маркетингового середовища повинні проводитися систематично для своєчасного виявлення змін та їх урахування під час підготовки та прийняття управлінських рішень.

Для дослідження характеру якості наданих послуг транспортних підприємств, нами проведено, ще додаткове дослідження з застосуванням пілотного маркетингового методу дослідження на платформі Google – анкета, що дало можливість охопити велику вибірку респондентів. Дані про проведення дослідження представлено на рис 2.

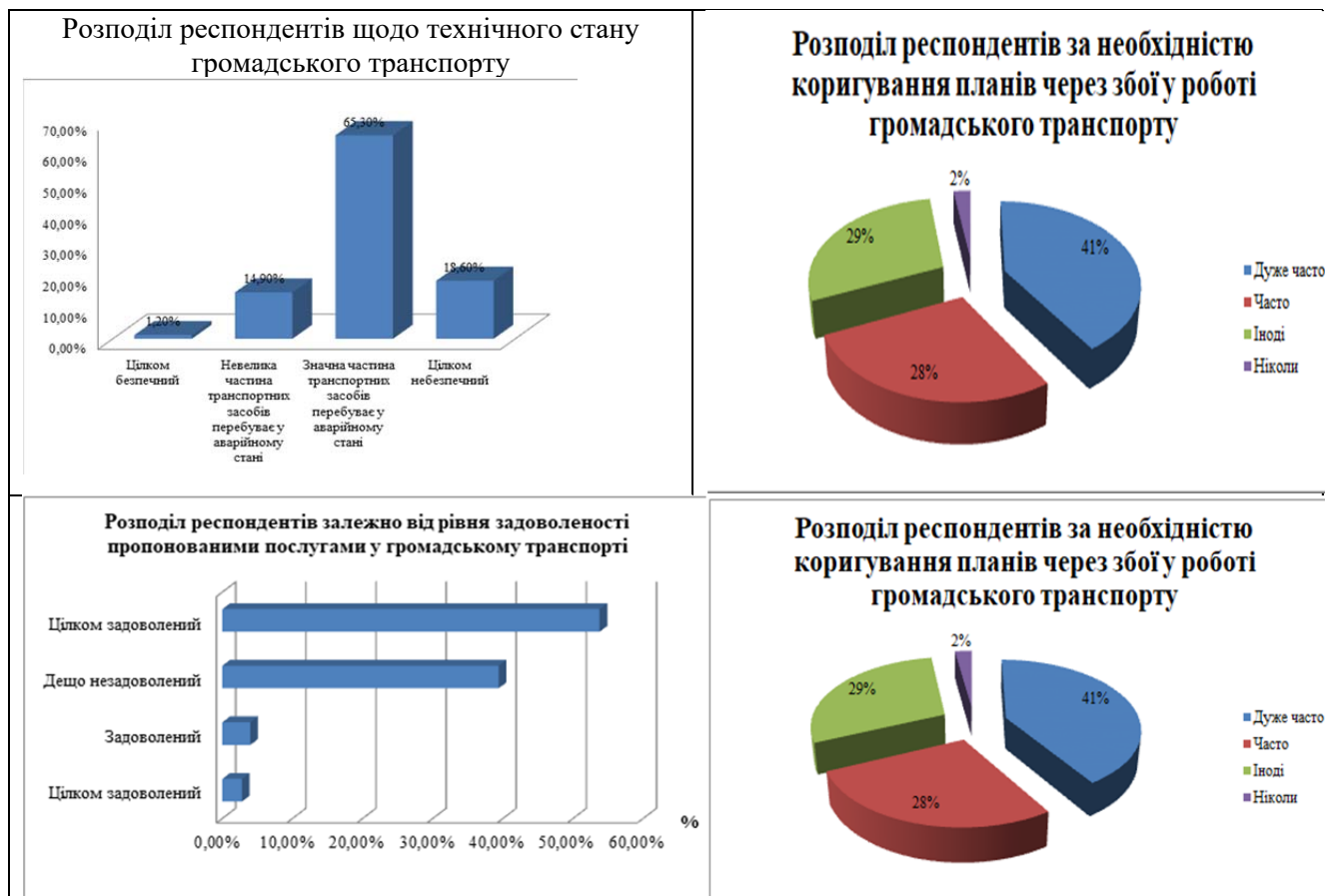


Рисунок 2 – Діагностики сучасного стану транспортної інфраструктури за результатами опитування респондентів.

Figure 2 – Diagnostics of the current state of transport infrastructure based on the results of the survey of respondents.

Джерело: сформовано автором

Тобто, маркетингове дослідження показало, що транспортна інфраструктура наразі не може в повній мірі задовольнити потреби споживачів України і потребує постійного проведення маркетингових досліджень для виявлення об’єктивних недоліків в роботі транспортних підприємств.

Висновки. Маркетингові дослідження – найважливіший складовий елемент процесу управління маркетинговою діяльністю, що постачає інформацію на всі етапи процесу управління і є деталізованим дослідженням внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства, його сильних і слабких сторін. Серед основних інструментів маркетингового аналізу й аудиту варто назвати: техніко-економічний аналіз діяльності підприємства, аналіз макро- і мікросередовища підприємства, SWOT-аналіз, маркетингові дослідження ринку.

Сучасного стану транспортної інфраструктури України визначено, що наразі через воєнне втручання РФ, всі автотранспортні підприємства знаходяться в глобальній кризі. Для підтримки самого головного сектору України під час війни необхідно постійно моніторити ринок за допомогою проведення якісних та кількісних методів маркетингових досліджень

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://eba.com.ua/novi-ta-stari-vyklyky-yak-trymayetsya-ukrayinska-infrastruktura-pid-chas-vijny/> (дата звернення: 20.11.2022)
2. Долаємо наслідки війни: як будемо відновлювати зруйновану дорожню інфраструктуру. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.unian.ua/economics/transport/dolayemo-naslidki-viyni-yak-budemo-vidnovlyuvati-zruynovanu-dorozhnyu-infrastrukturu-novini-ukrajina-11913693.html> (дата звернення: 10.11.2022)
3. Базилюк А.В., Назаренко Я.Я. Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень : Монографія. К.: Національний транспортний університет. 2010. – 197 с.
4. Городецький М.Я. Управління конкурентоспроможністю підприємств автосервісу. – кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук (доктора філософії) за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності), (галузь знань 05 – Соціальні і поведінкові науки). – Тернопільський національний економічний університет Міністерства освіти і науки України, Київ, 2020.
5. Kateryna A. Kompanets, Alla P. Grechan, Artem O. Bezuglyi, Alina M. Hroza Strategic development and ensuring competitiveness of transport companies in the context of market digitization. *International Journal of Management (IJM)* 2020.Vol. 11. P. 1124-1133 [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.iaeme.com/IJM/issues.asp?JType=IJM&VType=11&IType=6> (дата звернення: 20.11.2022)
6. О. М. Ложачевська Сучасні аспекти специфіки управління автотранспортними підприємствами України. Збірник матеріалів Міжна-родної науково-практичної конференції «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному НАУ, С. 45-47
7. Логачов Є.Г., Гілевська К.Ю. Удосконалення організації роботи автобусів на маршруті за критеріями якості. *International Scientific and Practical Conference «WORLD SCIENCE» (Proceedings of the International Scientific and Practical Conference «Modern Scientific Achievements and Their Practical Application (October 20–21, 2015, Dubai, UAE)»).* – 2015. – 3(3), Vol.1. – pp. 63–67.
8. Шинкаренко В.Г., Криворучко О.Н., Василенко Т.Е.. Основы контроля и регулирования качества услуг пассажирских автотранспортных предприятий. Харьков: ХНДУ, 2006. – 26 с. (Препринт / ХНАДУ).
9. Левченко Д., Старостенко А. Розрахунок планово-розрахункового тарифу на послуги з перевезення пасажирів за видами перевезень у звичайному режимі руху на 2018 рік по КП «Київпастрас» (за економічними елементами). Розрахунки здійснено на підставі документів, затверджених наказами Міністерства інфраструктури України від 25.11.2013р. №940 (далі Послуга на міський пасажирський електричний транспорт: трамвай, тролейбус) і від 17.11.2009р. №1175 (далі Методика на пасажирський автомобільний транспорт). // Генеральний директор – Д.Левченко, В.о. директора з економіки – А. Старостенко. – К. КП «Київпастрас». – 2018. – 18 с.
10. Маруніча В.С., Шморгуна Л.Г. Організація та управління пасажирськими перевезеннями: підручник. К. : Міленіум, 2017. – 500 с.
11. Компанець К.А., Литвишко Л.О., Артемчук В.О. Особливості інноваційного стратегічне управління підприємств під час пандемії Covid-19 Науковому економічному журналі «Інтелект ХХІ». Випуск 1/2021. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.intellect21.nuft.org.ua/index.php/archive> (дата звернення: 11.05.2021).
12. Литвишко Л. О., Горбенко Ю. О. Адаптація бізнесу до нових реалій пандемії COVID-19. Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці : в

рамках реалізації проекту Erasmus+ «Академічна протидія гібридним загрозам»: матеріали I Всеукраїнської науково-практичної конференції, 7 грудня 2020 р. Київ: ДУІТ, 2020. С. 65–67. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: [http://dspace.pdaa.edu.ua:8080/bitstream/123456789/9057/1/Матеріали%20WARN%20конференції%20\(1\).pdf](http://dspace.pdaa.edu.ua:8080/bitstream/123456789/9057/1/Матеріали%20WARN%20конференції%20(1).pdf). (дата звернення: 10.11.2022)

13. Хайнонен К. та Страндвік Т. (2020). Переформатування інновацій в послугах: COVID-19 як каталізатор нав'язаних інновацій у сфері послуг. Журнал управління послугами.

14. Громадська організація «Центр прикладних досліджень» Представництво Фонду Конрада Аденауера в Україні. Вплив COVID-19 та карантинних обмежень на економіку України Кабінетне дослідження. 2020р [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/%D0%92%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%B2+COVID-19+%D1%82%D0%B0+%D0%BA%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%85+%D0%BE%D0%B1%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D1%8C+%D0%BD%D0%B0+%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D1%83+%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8.+%D0%9A%D0%B0%D0%B1%D1%96%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B5+%D0%B4%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F+%D0%A6%D0%9F%D0%94.+%D0%9B%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D1%8C+2020.pdf/b7398098-a602-524d-7f88-6189058f69d3?version=1.0&t=1597301028775>(дата звернення: 20.11.2022)

15. Корчагин В.А., Гринченко А.В., Суворов В.А.. Определение пассажиропотока на автобусном маршруте города. Автотранспортное предприятие. 2016. Вип. 2. С. 38–42.

16. Соколова Л.В. Теоретично-практичні аспекти маркетингового дослідження споживчих переваг на продуктовому ринку. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://openarchive.nure.ua/bitstream/document/20561/1/Mon240269HH.pdf> (дата звернення: 11.11.2022)

REFERENCES

1. Novi ta stari vyklyky. Yak trymaetsia ukrainska infrastruktura pid chas viiny. [New and old challenges. How the Ukrainian infrastructure holds up during the war.]. Retrieved from: <https://eba.com.ua/novi-ta-stari-vyklyky-yak-trymayetsya-ukrayinska-infrastruktura-pid-chas-viiny/> (access date: 11/20/2022) [in Ukrainian].

2. Dolaemo naslidky viiny: yak budemo vidnovliuvaty zruinovanu dorozhniu infrastrukturu. [Overcoming the consequences of the war: how we will restore the destroyed road infrastructure.]. Retrieved from: <https://www.unian.ua/economics/transport/dolayemo-naslidki-viyni-yak-budemo-vidnovlyuvati-zruinovanu-dorozhnyu-infrastrukturu-novini-ukrajina-11913693.html> (access date: 11/10/2022) [in Ukrainian].

3. Bazylyuk A.V., Nazarenko Y.Ya. (2010) Taryfotvorennia u sferi pasazhyrskykh perevezen [Tariff formation in the field of passenger transportation]: Monograph. K.: National Transport University. 197 p. [in Ukrainian].

4. Horodetskyi M.Ya. (2020) Upravlinnia konkurentospromozhnistiu pidpriemstv avtoservisu. – kvalifikatsiina naukova pratsia na pravakh rukopysu [Managing the competitiveness of car service enterprises. – qualifying scientific paper with manuscript rights]. Dissertation for obtaining the scientific degree of Candidate of Economic Sciences (Doctor of Philosophy) in the specialty 08.00.04 – economics and management of enterprises (by types of economic activity), (field of knowledge 05 – Social and behavioral sciences). – Ternopil National University of Economics of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2020. [in Ukrainian].

5. Kateryna Kompanets, Grechan Alla P., Parfentieva Olena.G, A., Salimon Olha M.(2021) Rol orhanizatsiino-ekonomicnoho mekhanizmu strateichnoho upravlinnia kompaniieu v natsionalnii ekonomitsi [The role of organizational and economic mechanism of strategic company management in the national economy.] Financial and credit activities: Problems of theory and practice. No. 6 (41) Retrieved from <http://fkd1.ubs.edu.ua/article/view/251463/>. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v6i41.251463>. <http://fkd1.ubs.edu.ua/issue/view/15116> (date of access: 06/10/2022) [in Ukrainian].

6. O.M. Lozhachevska Suchasni aspekty spetsyfiky upravlinnia avtotransportnymy pidpriemstvamy Ukrainy. [Modern aspects of the specifics of management of motor transport enterprises of Ukraine.]. Collection of materials of the International scientific and practical conference "National economic development strategies in the global NAU, pp. 45-47 [in Ukrainian].

7. Logachov E.G., Gilevska K.Yu. (2015) Udoskonalennia orhanizatsii roboty avtobusiv na marshruti za kryteriiamy yakosti. [Improving the organization of bus operations on the route according to quality criteria.]. International Scientific and Practical Conference "WORLD SCIENCE" (Proceedings of the

International Scientific and Practical Conference "Modern Scientific Achievements and Their Practical Application (October 20–21, 2015, Dubai, UAE)". No. 3(3). Vol. 1. pp. 63–67. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

економічного, екологічно характеру. Проблемним питанням у дослідженні маркетингового середовища є недостатність методичних рекомендацій щодо організації та проведення маркетингового дослідження зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства. Для уточнення внутрішньо галузевих проблем транспортної інфраструктури України було проведено додаткове кількісне дослідження. Тобто визначено, що транспортна інфраструктура наразі не може в повній мірі задовольнити потреби споживачів України і потребує постійного проведення маркетингових досліджень для виявлення об'єктивних недоліків в роботі транспортних підприємств. Дослідження показало, що наразі через воєнне втручання РФ, всі автотранспортні підприємства знаходяться в глобальній кризі. Для підтримки самого головного сектору України під час війни необхідно постійно моніторити ринок за допомогою проведення якісних та кількісних методів маркетингових досліджень.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА, МАРКЕТИНГОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ, ТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ, ВОЄННИЙ СТАН.

ABSTRACT

Melnyk O.Yu. Marketing research of transport infrastructure of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article deals with marketing research on the current state of transport infrastructure in Ukraine. A statistical analysis of the dynamics of changes in the country's infrastructure was carried out. The consequences of the war with the Russian Federation are taken into account and the approximate damages from the destruction of the transport infrastructure of Ukraine are given. A comprehensive analysis of scientific works on the research topic was carried out and it was proved that many works of scientists are devoted to the problems of development and application of marketing strategies of transport infrastructure. At the current stage of the global crisis, it is necessary to apply anti-crisis methods of marketing research.

The article establishes that the main obstacles preventing the development of the transport industry in Ukraine today are mainly political, managerial, economic, and environmental factors. A problematic issue in the study of the marketing environment is the insufficiency of methodological recommendations regarding the organization and conduct of marketing research of the external and internal environment of the enterprise. An additional quantitative study was conducted to clarify intra-sectoral problems of the transport infrastructure of Ukraine. That is, it is determined that the transport infrastructure currently cannot fully satisfy the needs of Ukrainian consumers and requires constant marketing research to identify objective deficiencies in the work of transport enterprises. The study showed that currently, due to the military intervention of the Russian Federation, all motor transport companies are in a global crisis. To support the most important sector of Ukraine during the war, it is necessary to constantly monitor the market using qualitative and quantitative methods of marketing research.

KEY WORDS: TRANSPORT INFRASTRUCTURE, MARKETING RESEARCH, TRANSPORT, TRANSPORT INDUSTRY, MARTIAL LAW.

АВТОР:

Мельник О.Ю., аспірант кафедри менеджменту, Національний транспортний університет, Київ, Україна, e-mail: komea1977@ukr.net, тел. +38066 -27-27-026, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0001-9677-4411

AUTHOR:

O. Yu. Melnyk, graduate student of the Department of Management, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: komea1977@ukr.net, tel. +38066 -27-27-026, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, building 207, orcid.org/0000-0001-9677-4411

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Роскладка Н.О, доктор економічних наук, проф., професор кафедри туризму та рекреації. Київський національний торгово – економічний університет, Київ, Україна.

Ложачевська О.М. доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Roskladka NO, Doctor of Economics, Professor, Professor of Tourism and Recreation. Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine.

Lozhachevska O.M. Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

СУЧАСНИЙ СТАН ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ

Мищенко М.І., доктор економічних наук, Український державний університет науки і технологій, Київ, Україна, mishchenko.maksym@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0372-1957

Цюман Є.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tsevs@ukr.net, orcid.org/0000-0001-9677-4411

CURRENT STATE OF ACTIVITIES OF THE TRANSPORT SECTOR OF UKRAINE

Mishchenko M.I., Doctor of Economics, Ukrainian State University of Science and Technology, Kyiv, Ukraine, mishchenko.maksym@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0372-1957

Tsiuman E.S., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, tsevs@ukr.net, orcid.org/0000-0001-9677-4411

Постановка проблеми. Останні роки стали критичними для України. Через карантинні обмеження спричиненні пандемією Covid19 і сучасним станом воєнного положення в Україні постраждали всі сектори економіки. Найбільш в критичному стані наразі знаходиться транспортний сектор, що є одним з важливішим інфраструктурним елементом країни.

Наразі значну частку автопарку України становлять уживані авто: за різними оцінками, їх від 400 000 до 2 млн. Хоча їхня кількість серед новозареєстрованих транспортних засобів останнім часом зменшується, проте на них досі припадає 40% нових реєстрацій. Крім того, під час воєнного стану за “нульовим розмитненням” слід очікувати наплив уживаних авто невисоких євростандартів (обмеження Євро-2). Такі послаблення з боку держави є зрозумілими, оскільки за попередніми оцінками, за час бойових дій в Україні вже було знищено понад 200 тис. легкових та вантажних автомобілів[8].

Тобто стає питання повоєнної відбудови, що ставить перед собою задачі перепланування транспортної інфраструктури, яке задовольнить потреби сучасного споживача. Для встановлення перспективних планів за необхідне є моніторинг реального сучасного стану діяльності транспортного сектору України.

Аналіз і огляд останніх досліджень. Останнім часом розвитку транспортного сектору України приділяється багато уваги в науковому світі. Саме усвідомлення кризи, що охопила всі економічні складові держави і пошуком методів та стратегічних напрямів виходу підприємств з неї, присвячені праці таких учених Гречан А. [1], Ільченко В. [5], Компанець К. [1,5,7], Комчатних О. [6], Ложачевська О. [7], Мельник З. [8], Парфентієва О. [1], Петровська С. [6], Редько Н. [6], Салімон О. [1], Хобта М. [5] та інших

Так питаннями постковідного відновлення транспортного сектору та стратегіям їх розвитку зазначено в працях Гречан Алла Петрівна, Компанець Катерини Андріївни, Парфентієва Олена Григорівни, та Салімон Ольга Михайлівна – Роль організаційно-економічного механізму стратегічного управління компанією в національній економіці. фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики [1]. Компанець К.А., Ільченко В.Ю., Хобта М.О. в своїй роботі досліджують ризикові бар'єри при управлінні і діяльності автотранспортних підприємств.

В сучасних умовах для визначення напрямів стратегічного розвитку стали актуальні роботи таких авторів як Комчатних О.В., Петровської С.І., Редько Н.О. та Мельник З. Але в роботах авторів не достатньо визначений стан транспортного сектору в сьогоденні, а саме під впливом воєнного стану і встановлені наслідків пандемії Covid19. Тобто стає за необхідність проведення дослідницької роботи, для визначення реалії сучасного стану транспортного сектору України, що дасть можливість в подальшому визначити головні напрями його розвитку в післявоєнного часу.

Мета дослідження. Метою даної наукової статті є дослідження сучасного стану транспортного сектору України.

Основна частина. Українській транспортний сектор перебуває в глобальній кризі. Тож потрібно розробити нові організаційно-економічні механізми стратегічного управління компанією, які компенсуватимуть втрати на зовнішніх ринках. Основну увагу слід зосередити на функціонуванні національної економіки як головній альтернативі глобалізованим ринкам [1].

Відповідно до Закону України «Про транспорт» [9], єдина транспортна система складається з транспорту загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен), промислового залізничного транспорту, відомчого транспорту, трубопровідного транспорту, шляхів сполучення загального користування. А до підприємств транспорту відносять залізниці, пароплавства, суб'єкти господарювання у морських портах, автомобільні, авіаційні та дорожні підприємства, основним видом діяльності яких є перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення, якщо це передбачено їхніми статутами[4].

Суворий карантин в Україні торкнувся переважно пасажирських перевезень. Що стосується сегменту вантажних перевезень, то спад почався ще до карантину. Міжнародні рейси авіаційним та залізничним транспортом під час локдаунів скоротили, а деякі напрямки взагалі були відмінені, що призвело до великих витрат. Таким чином, міжнародні перевезення скоротились на 30-40% через карантинні обмеження та падіння промислового виробництва[5]. Так за останніми даними Державної служби статистики України у 2020року відбувається тенденція зниження показників транспортних підприємств (табл. 1).

Таблиця 1 – Динаміка перевезень вантажів і пасажирів у 2019–2022 рр.

Table 1 – Dynamics of cargo and passenger transportation in 2019–2022.

Показники		Роки			
		2019	2020	2021	2022, січень
Перевезено вантажів	млн т	676	600,1	464	13,9
	у % до попередн	108,2	88,8	116,2	110,1
Вантажообіг	Млрд..ткм	339	290,1	222	3,06
	у % до попередн.	102,1	85,6	110,5	113,6
Перевезено пасажирів	млн т	4262,3	2570,2	1090	8,6
	у % до попередн	95,0	60,3	100,6	107,7
Пасажирообіг	Млрд..ткм	107,2	49	19	1,1
	у % до попередн.	102,6	45,8	98,2	107,5

Джерело: сформовано на основі даних [4]

Суттєвий спад відбувся в 2020року як наслідки під впливом кризової ситуації у світі, спричиненої пандемією COVID-19.

Так пасажирообіг очікувано скоротився у січні, травні (2020 р) до половини минулорічного і відновлюватиметься у прямій залежності від карантинних заходів. Найбільш серйозні втрати – у залізниці та авіації, натомість автомобільні перевезення та громадський транспорт у містах почуваються дещо краще. За обсягами транспортних перевезень очікуються значне зменшення. Так, міжнародні перевезення скоротяться на 30–40% через карантинні обмеження і падіння промислового виробництва. На внутрішні перевезення очікує падіння 15–20% від загального обсягу вантажоперевезень. За підсумками року загальне падіння вантажоперевезень складе близько 10–15%. Тут підтримку автотранспорту становитимуть обсяги, що перейшли від залізниці. У цілому автоперевізники недоотримають близько 3,8–4 млрд грн. [3].

Оскільки в Україні вже є розгалужена система місцевого громадського транспорту, в розширенні та покращенні її якості міститься найбільший потенціал для зменшення трафіку і викидів. Тенденцію до скорочення кількості пасажирів громадського транспорту потрібно змінювати.

Станом на кінець 2018 року в Україні було 19 діючих трамвайних мереж (у 1991 році – 32). Протягом останніх 30 років кількість тролейбусних мереж скоротилася менш виразно – із 45 до 41. На даний момент в країні діють три мережі метрополітену – у Києві, Харкові та Дніпрі. Разом з тим, рухомий склад оновлюється надто повільно і близько 90% парку трамваїв і тролейбусів уже перевищили свій максимальний термін служби. З 1990-х років загальна кількість трамваїв і тролейбусів зменшилася на 54% і 49% відповідно, а кількість вагонів метро – на 50%. [8].

За той самий час різко скоротилася кількість пасажирів електрифікованого громадського транспорту, особливо для тролейбусів і трамваїв. Великий пасажиропотік демонструє лише метрополітен. Оскільки дані про поїздки автомобілями та автобусами відсутні або фрагментарні. Водночас кількість власників авто і викиди від приватних автівок в атмосферу за останні роки зросли, тож можна припустити, що частина пасажиропотоку перейшла на автомобілі. [8].

У сегменті пасажирських перевезень очікується падіння на 45–50%. У 2019 році офіційно було перевезено 1804 млн пасажирів. Водночас 60–80% ринку автоперевезень перебуває «в тіні». Ліцензовані автоперевізники, які беруть участь в конкурсах на маршрути, становлять не більше 30% від загальної кількості автоперевізників[3].

Але показники січня 2022року можна було назвати позитивним явищем у відновлення транспортного сектору України так як за місяць вони підвищились, але вторгнення РФ спричинило, ще більшу кризу. На рис. 1 наведено залежність динаміки вантажних перевезень в Україні від ВВП.

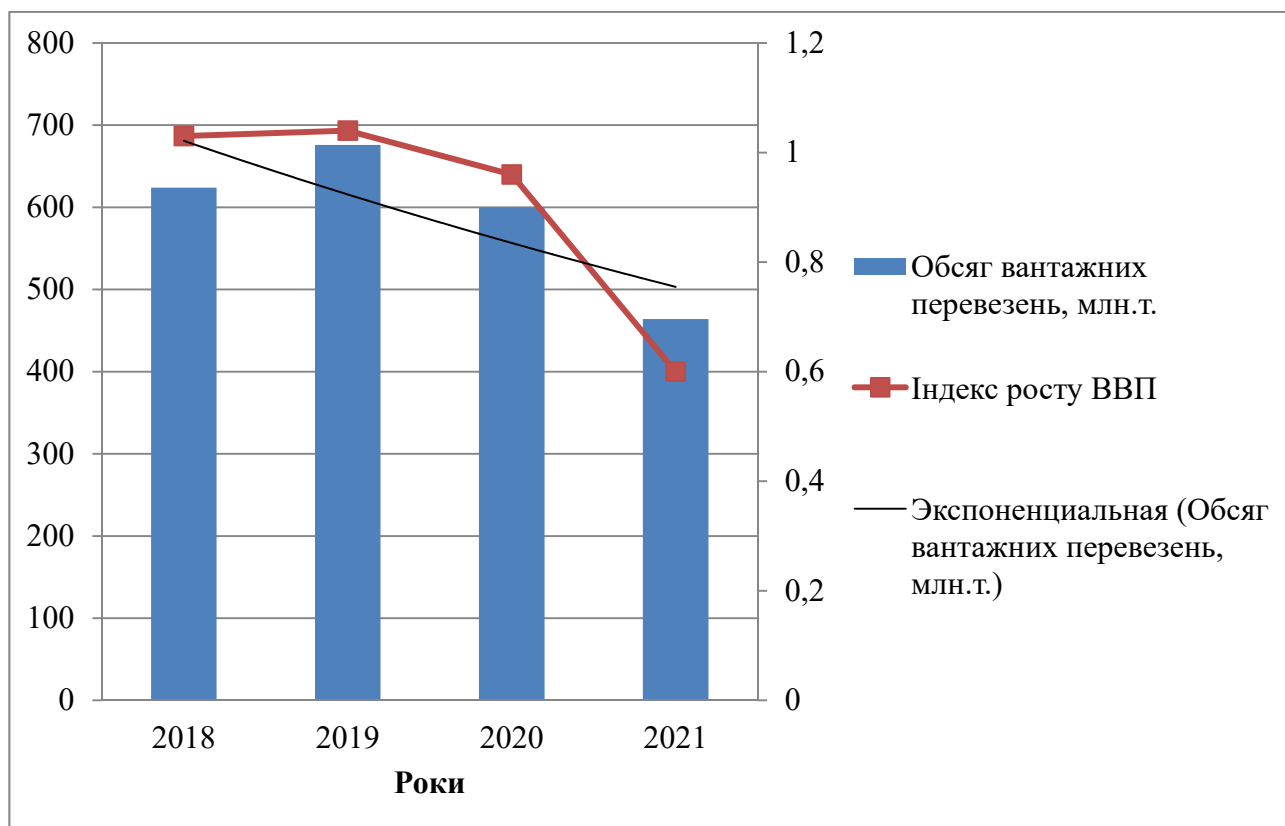


Рисунок 1 – Залежність динаміки вантажних перевезень в Україні від ВВП
Figure 1 – Dependence of the dynamics of freight transportation in Ukraine on GDP
Джерело: сформовано авторами [4]

Тобто, наразі ми можемо спостерігати суттєві наслідки першого фактора кризи як пандемії COVID-19 на транспортний сектор. Наслідки другого, а саме воєнного стану поки можливо тільки спрогнозувати. Прогноз післявоєнного стану діяльності транспортного сектору України представлено в таблиці 2 як матрицю SWOT аналіз(можливостей та загроз).

Експертами «Бюро економічних та соціальних досліджень» представлено SWOT аналіз, які дає підстави стверджувати, що післявоєнний період транспортного сектору України все ж таки має більш можливостей ніж загрозливих факторів впливу. Виділяючи загрози, було виокремлено три основних:

1. Податкова системи України;
2. Платоспроможність населення України;
3. Конкуренція

Але підтримка ЄС надасть можливості розвитку транспортних технологій, покращення інфраструктури та відновлення доріг. Зважаючи на те, що експерти визначають, ще один з пріоритетних напрямлень майбутнього розвитку України – це екологічність транспортного сектору то необхідно встановити вектор руху саме пов'язаний з напрямком руху ЄС.

Таблиця 2 – Аналіз можливостей та загроз
Table 2 – Analysis of opportunities and threats

Фактори	Важливість балів	Сприятлива зміна (можливість)		Не сприятлива зміна (загроза)	
		імовірність	P*B	імовірність	P2*B
Оподаткування	6	0,4	2,4	0,6	3,6
Технології	10	0,9	9	0,1	1
Сучасність	9	0,7	6,3	0,3	2,7
Кількість клієнтів	7	0,5	3,5	0,2	1,2
Доступ до іноземних країн	7	0,6	4,2	0,4	2,8
Доступ до міст України	9	0,8	5,6	0,2	1,8
Платоспроможність	5	0,4	2	0,6	3
Конкуренція	6	0,4	2,4	0,6	3,6
Попит на послугу	8	0,6	4,8	0,4	3,2
Екологічність	8	0,7	5,6	0,5	3,5
Швидкість виконання	6	0,8	4,8	0,3	2,4
ВСЬОГО			50,6		28,8

Джерело: сформовано авторами [2]

Пріоритетним в формуванні природоохоронної діяльності залишається ризик екологічного спрямування, який сьогодні не в повній мірі сприймається керівниками підприємств автотранспорту України. Наразі автотранспортним підприємствам необхідно впроваджувати стратегію реорганізації та переозброєння застарілого рухомого складу, що дасть можливість зменшити ризики природоохоронної діяльності та підвищити конкурентні позиції підприємств, як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках[5].

Післявоєнний план відновлення України має враховувати екологічні вимоги євроінтеграції, особливо у сфері транспорту. Так як Україна наблизилась до вступу в Європейський союз та і управління та оновлення інфраструктури транспортного сектору України повинно відбуватись згідно з європейського напрямлення. Наразі вся Європа стрімко рухається в напрямок екологізації і діє по перспективному напрямку європарламенту.

У 2020 році європарламентарі підтримали набір політичних ініціатив під назвою Європейський зелений курс (далі – ЄЗК). Його загальна мета – зробити Європу кліматично нейтральною до 2050 року, захистити біологічне різноманіття, екологізувати економіку. Основи та напрямки розвитку ЄЗК закладені в комюніке. Синхронізуючи свою політику з ЄС, Україна має намір досягти кліматичної нейтральності до 2060 року[8].

Висновки. Тобто, для відновлення транспортної інфраструктури у короткостроковій перспективі необхідно розробити критерії пріоритизації фінансування та проведення відновлювальних робіт (будівництво, реконструкція, капітальний і поточний ремонт). Оскільки на перших етапах відновити інфраструктурні об'єкти в цілому видається проблематичним, першочергово має фінансуватись відновлення елементів, які безпосередньо впливають на мобільність та безпеку. Отже враховуючі фактори кризи в сучасних умовах з пальним, по друге автомобільний транспорт є один із найбільших джерел забруднення та викидів парникових газів головним напрямом руху по відновленню транспортного сектору це перехід на екологічно чистий і більш дешевий, а саме розвивати електричні види транспорту.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Kateryna Kompanets, Grechan Alla P., Parfentieva Olena.G, A.,Salimon Olha M.The role of organizational and economic mechanism of strategic company management in the national economy. Financial and credit activities: Problems of theory and practice., 2021 – № 6 (41) [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://fkd1.ubs.edu.ua/article/view/251463/> . <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v6i41.251463>. <http://fkd1.ubs.edu.ua/issue/view/15116> (дата звернення: 10.06.2022)

2. Бюро економічних та соціальних досліджень. Офіційний сайт. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.esoc.org.ua/> (дата звернення: 10.01.2022)
3. Вплив COVID-19 та карантинних обмежень на економіку України. Громадська організація «Центр прикладних досліджень» Представництво Фонду Конрада Аденауера в Україні. Липинь [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: 2020p <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/%D0%92%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%B2+COVID-19+%D1%82%D0%B0+%D0%BA%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%85+%D0%BE%D0%B1%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D1%8C+%D0%BD%D0%B0+%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D1%83+%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8.+%D0%9A%D0%B0%D0%B1%D1%96%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B5+%D0%B4%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F+%D0%A6%D0%9F%D0%94.+%D0%9B%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D1%8C+2020.pdf/b7398098-a602-524d-7f88-6189058f69d3?version=1.0&t=1597301028775> (дата звернення: 11.06.2022)
4. Державна служба статистики України : вебсайт. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 11.06.2022)
5. Компанець К.А., Ільченко В.Ю., Хобта М.О. Застосування системного аналізу в дослідженні ризиків природоохоронної діяльності автотранспортних підприємств. Наукові інновації та передові технології. 2022. — № 2 (4). [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/issue/archive>. [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-2\(4\)-174-187](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-2(4)-174-187) (дата звернення: 01.07.2022)
6. Комчатних О.В., Петровська С.І., Редько Н.О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні. Економіка та управління національним господарством. 2021р [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://doi.org/10.32843/bses.64-2> (дата звернення: 10.06.2022)
7. Ложачевська О.М., Ільченко В.Ю. Компанець К.А., Ризиковий бар'єр в галузі міжнародного бізнесу. Економіка та суспільство. 2021. — Вип..31. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/734/706> (дата звернення: 11.06.2022)
8. Мельник Зоя. Відновлення транспортного сектору України = як зробити його «зеленим» [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym/> (дата звернення: 01.07.2022)
9. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. База даних «Законодавство України». [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>. (дата звернення: 10.06.2022)

REFERENCES

1. Kateryna Kompanets, Grechan Alla P., Parfentjeva Olena.G, A., Salimon Olha M.(2021) Rol orhanizatsiino-ekonomichnoho mekhanizmu stratehichnoho upravlinnia kompaniieu v natsionalnii ekonomitsi [The role of organizational and economic mechanism of strategic company management in the national economy.] Financial and credit activities: Problems of theory and practice. No. 6 (41) Retrieved from <http://fkd1.ubs.edu.ua/article/view/251463/>. <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v6i41.251463>. <http://fkd1.ubs.edu.ua/issue/view/15116> (date of access: 06/10/2022) [in Ukrainian].
2. Biuro ekonomichnykh ta sotsialnykh doslidzhen [Bureau of Economic and Social Research.] Official site. Retrieved from <http://www.esoc.org.ua/> (date of access: 10.01.2022) [in Ukrainian].
3. Vplyv COVID-19 ta karantynnykh obmezhen na ekonomiku Ukrainy. [Impact of COVID-19 and quarantine restrictions on the economy of Ukraine.] Non-governmental organization "Center for Applied Research" Representation of the Konrad Adenauer Foundation in Ukraine. Lypin Retrieved from <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/%D0%92%D0%BF%D0%BB%D0%B8%D0%B2+COVID-19+%D1%82%D0%B0+%D0%BA%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D1%85+%D0%BE%D0%B1%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D1%8C+%D0%BD%D0%B0+%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D1%83+%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%B0%D1%96%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B5+%D0%B4%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F+%D0%A6%D0%9F%D0%94.+%D0%9B%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D1%8C+2020.pdf/b7398098-a602-524d-7f88-6189058f69d3?version=1.0&t=1597301028775>

- %BD%D0%B8.+%D0%9A%D0%B0%D0%B1%D1%96%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B5+%D0%B4%D0
- %BE%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F+%D0%A6%D0%9F%D0%94 .+%D0%9B%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D1%8C+2020.pdf/b7398098-a602-524d-7f88-6189058f69d3?version=1.0&t=1597301028775 (date of access: 11.06.2022) [in Ukrainian].
4. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy : vebсайт. [State Statistics Service of Ukraine: website.] Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>. (date of access: 11.06.2022) [in Ukrainian].
5. Kompanets K.A., Ilchenko V.Yu., Khobta M.O.(2022) Zastosuvannya systemnoho analizu v doslidzhenni ryzykiv pryrodokhoronnoi diialnosti avtotransportnykh pidpriemstv. [The application of system analysis in the study of the risks of environmental protection activities of motor transport enterprises.] Scientific innovations and advanced technologies. 2022. – No. 2 (4). Retrieved from <http://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/issue/archive>. [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-2\(4\)-174-187](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-2(4)-174-187) (date of access: 07.01.2022) [in Ukrainian].
6. Komchatnih O.V., Petrovska S.I., Redko N.O.(2021) Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku transportnoi infrastruktury v ukraini. ekonomika ta upravlinnia natsionalnym hospodarstvom. [The current state and prospects for the development of transport infrastructure in Ukraine]. Economy and management of the national economy. Retrieved from <https://doi.org/10.32843/bes.64-2> (date of access: 10.06.2022)
7. Lozhachevska O.M., Ilchenko V.Yu. Kompanets K.A. (2021) Ryzykovyi barier v haluzi mizhnarodnoho biznesu. [Risk barrier in the field of international business. Economy and society. Issue. 31. Retrieved from <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/734/706> (date of access: 11.06.2022) [in Ukrainian].
8. Melnyk Zoya. (2022) Vidnovlennia transportnoho sektoru Urainy = yak zrobyty yoho «zelenym» [Restoration of the transport sector of Uraina = how to make it "green"] Retrieved from <https://brdo.com.ua/analytics/vidnovlennya-transportnogo-sektoru-ukrayiny-yak-zrobyty-jogo-zelenym/> (date of access: 07.01.2022) [in Ukrainian].
9. Pro transport : Zakon Ukrainy vid 10.11.1994 № 232/94-VR. [On transport: Law of Ukraine dated November 10, 1994 No. 232/94-VR.] Database "Legislation of Ukraine". Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>. (date of access: 10.06.2022) [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Мищенко М.І. Сучасний стан діяльності транспортного сектору України / М.І. Мищенко, Є.С. Цюман // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті досліджено сучасний стан транспортного сектору України. Встановлено, що на економіку країни негативно вплинуло два історичних етапи. По перше визначено вплив пандемії COVID-19 на діяльність підприємств транспортного сектору України, По друге встановлено прогнозний стан після воєнного стану. Дослідження стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України впродовж останніх років свідчить про нестабільну динаміку, що, головним чином, пов'язано з економічною та геополітичною кризою у країні. Встановлено, що питання розвитку та стратегічного управління транспортним сектором приділяють увагу багато науковців. В роботах багатьох вчених визначаються ризики та недоліки управління підприємствами в умовах пандемії, але питання стратегічного розвитку Українського транспортного сектору дослідити в повній мірі стає не можливим. Встановлені деякі аспекти роботи транспортних підприємств під час війни і визначено, що суттєво знизились їх економічні показники. Необхідною умовою ефективного розвитку і подолання наслідків кризових явищ у транспортній галузі, зокрема спричинених пандемією COVID-19 та воєнним станом, є розбудова і модернізація транспортної інфраструктури України відповідно до сучасних технологічних вимог. Головним пріоритетним напрямком розвитку визначається екологізація транспортного сектору. Підтримка програми «Європейський зелений курс» дасть посили до співпраці з країнами ЄС, що є гарною фінансовою підтримкою в розбудові інфраструктури країни. Сама програма призведе до оновлення рухомого складу та розвитку електричних засобів міського призначення, за рахунок чого відбудеться покращення екології та задоволення потреб сучасного споживача. Це сприятиме рівномірному розвитку всіх регіонів України, підвищенню якості життя населення, розвитку торгівлі та туризму, а також створенню нових економічних можливостей за рахунок залучення іноземних інвестицій.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР, ТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ, ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА, ВОЄННИЙ СТАН, COVID-19

ABSTRACT

Mishchenko M.I., Tyuman E.S. Current state of activity of the transport sector of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article examines the current state of the transport sector of Ukraine. It was established that the country's economy was negatively affected by two historical stages. First, the impact of the COVID-19 pandemic on the activities of enterprises in the transport sector of Ukraine is determined. Second, the forecast state after martial law is established. The study of the state of development of transport and transport infrastructure of Ukraine in recent years shows unstable dynamics, which is mainly connected with the economic and geopolitical crisis in the country. It is established that many scientists pay attention to the issues of development and strategic management of the transport sector. In the works of many scientists, the risks and shortcomings of enterprise management in the conditions of the pandemic are identified, but it is impossible to fully investigate the issue of strategic development of the Ukrainian transport sector. Some aspects of the work of transport enterprises during the war were established and it was determined that their economic indicators significantly decreased. A necessary condition for effective development and overcoming the consequences of crisis phenomena in the transport industry, in particular those caused by the COVID-19 pandemic and martial law, is the development and modernization of Ukraine's transport infrastructure in accordance with modern technological requirements. Greening of the transport sector is defined as the main priority direction of development. Support for the "European Green Course" program will give impetus to cooperation with EU countries, which is good financial support for the development of the country's infrastructure. The program itself will lead to the renewal of rolling stock and the development of urban electric vehicles, which will improve the environment and satisfy the needs of the modern consumer. This will contribute to the uniform development of all regions of Ukraine, the improvement of the quality of life of the population, the development of trade and tourism, as well as the creation of new economic opportunities due to the attraction of foreign investments.

KEYWORDS: TRANSPORT SECTOR, TRANSPORT, TRANSPORT INDUSTRY, TRANSPORT INFRASTRUCTURE, MARTIAL LAW, COVID-19

АВТОРИ:

Міщенко М.І., доктор економічних наук, професор, Український державний університет науки і технологій, Київ, Україна, mishchenko.maksym@gmail.com, тел. +380678883791, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0003-0372-1957

Цюман Є.С., кандидат економічних наук, старший викладач кафедри екології та технологій захисту навколишнього середовища, Національний транспортний університет, Київ, Україна, e-mail: tsevs@ukr.net, тел. +380977177418, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 207, orcid.org/0000-0001-9677-4411

AUTHORS:

Mishchenko M.I., Doctor of Economics, Professor, Ukrainian State University of Science and Technology, Kyiv, Ukraine, mishchenko.maksym@gmail.com, tel. +380678883791, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 207, orcid.org/0000-0003-0372-1957

Tyuman E.S., PhD, senior lecturer of the Department of Ecology and Environmental Protection Technologies, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: tsevs@ukr.net, tel. +380977177418, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, building 207, orcid.org/0000-0001-9677-4411

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Роскладка Н.О., доктор економічних наук, проф., професор кафедри туризму та рекреації. Київський національний торгово-економічний університет, Київ, Україна.

Ложачевська О.М. доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Roskladka NO, Doctor of Economics, Professor, Professor of Tourism and Recreation. Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, Ukraine.

Lozhachevska O.M. Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

УДОСКОНАЛЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ НАВЧАЛЬНИХ КУРСІВ У ЗАКЛАДАХ ВИЩОЇ ОСВІТИ УКРАЇНИ: ПОГЛЯД ВИКЛАДАЧІВ І СТУДЕНТІВ

Мунд Я.-П., доктор природничих наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Німеччина, Jan-Peter.Mund@hnee.de, orcid.org/0000-0002-4878-5519

Хрутьба В.О., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна viktoriia.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8121-2042

Валор Е., кандидат сільськогосподарських наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Evelyn.Wallor@hnee.de, orcid.org/0000-0002-1749-097X

Головко А.А., кандидат економічних наук, Національний лісотехнічний університет України, Львів, golovkoandrei@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1762-340X

Нікітченко Ю.С., кандидат технічних наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Німеччина, y.nikitchenko84@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1487-641X

Хрутьба Ю.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, hrutbaj@gmail.com, orcid.org/0000-0002-3419-8364

IMPROVEMENT OF E-LEARNING COURSES IN HIGHER EDUCATION INSTITUTIONS OF UKRAINE: STUDENTS' AND TEACHERS' PERSPECTIVE

Mund J.-P. Prof. Dr., Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, Jan-Peter.Mund@hnee.de, orcid.org/0000-0002-4878-5519

Khrutba V.A., Prof. Dr, National Transport University, Kyiv, Ukraine viktoriia.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8121-2042

Wallor E., PhD, Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, Evelyn.Wallor@hnee.de, orcid.org/0000-0002-1749-097X

Holovko A.A., PhD, Ukrainian National Forestry University, Lviv, golovkoandrei@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1762-340X

Nikitchenko Y.S., PhD, Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, y.nikitchenko84@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1487-641X

Khrutba Y.S., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, hrutbaj@gmail.com, orcid.org/0000-0002-3419-8364

Постановка проблеми.

Тема дистанційної освіти не є новою для педагогічної та наукової спільноти. Публікації з цієї тематики почали з'являтися набагато раніше, ніж людство зіштовхнулося з пандемією COVID-19. На сьогодні існує чимало публікацій, що стосуються різних аспектів дистанційної освіти. Серед них є публікації, де автори розмірковують над перевагами та недоліками дистанційного навчання [2,5,7]. Цікавими є публікації комерційних структур, де вони також розмірковують про використання методів дистанційного навчання як елементу підвищення кваліфікації персоналу [3,4]. Ще однією важливою категорією публікацій є категорія, в якій автори дають оцінку різним методам та підходам дистанційного навчання [1,6].

Дослідження, представлене у цій статті, враховує специфічну ситуацію, що склалася в Україні. При формуванні завдань та методів дослідження було враховано вплив війни на вищу освіту, специфіку дистанційної освіти, сучасний стан вищої освіти, особливості студентського середовища, традиції вищої освіти в Україні та інші специфічні характеристики дистанційної освіти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Теоретико-практичні аспекти дистанційного навчання ґрунтовно були досліджені зарубіжними та вітчизняними науковцями. Проблема формування понятійно-термінологічного апарату з питань розвитку дистанційної освіти присвячені роботи багатьох зарубіжних науковців, серед них: Деллінг Р. (Німеччина), Рамбле Г., Кіган Д., Сімонсон М., Мур М., Кларк А., Томпсон М. (США) та інші. Особливу увагу цьому питанню приділяють вітчизняні науковці: Биков В.Ю., Богачков Ю.М., Кухаренко В. М., Манако А.Ф., Овчарук О.В., Пінчук О.П., Шукевич Б.І

Мета статті – є визначення передумов, що впливають на стан дистанційного навчання в Україні та визначення напрямів та методів удосконалення електронних навчальних курсів як

основного елемента дистанційної освіти. Стаття містить аналіз результатів опитування викладачів та студентів закладів вищої освіти України.

Виклад основного матеріалу.

Дистанційна освіта є єдиним можливим засобом, який дозволяє об'єднати викладачів та студентів на територіях, що потерпають від війни, в єдиний навчальний процес. Багато викладачів та студентів, які були змушені покинути свої домівки та робочі місця, можуть продовжувати навчальний процес у віртуальному навчальному середовищі. Навчальний процес тих викладачів та студентів, які можуть залишатися вдома та відвідувати свої навчальні заклади, постійно переривається через бойові дії та атаки на цивільну інфраструктуру. Віртуальне середовище в цьому випадку не є надійним укриттям. В цих умовах особлива увага має бути приділена наповненню електронних курсів, як основному елементу, що визначає якість онлайн-навчання.

В рамках проекту DAAD (Служба академічних обмінів Німеччини) "Українсько-німецька мережа викладання для цифрової трансформації екологічної освіти" проведено опитування викладачів та студентів українських ВНЗ з метою виявлення основних напрямів удосконалення електронних навчальних курсів. За результатами опитування були зроблені висновки щодо методів навчання, які необхідно розвивати в рамках українських електронних курсів, а також оцінено поточний стан навчального процесу у онлайн форматі. Дослідження проводилося міжнародною командою, яка представляла Університет сталого розвитку Еберсвальде (Німеччина), Національний транспортний університет (Україна) та Національний лісотехнічний університет України. Основними питаннями, що підлягали дослідженню були такі:

- Як умови війни впливають на навчальний процес в Україні?
- Які основні фактори заважають освітньому процесу?
- Яким методам навчання студенти та викладачі надають перевагу під час проведення лекційних, практичних, семінарських занять та самостійної роботи?
- Наскільки ефективним та запотребованим є навчальний процес у онлайн форматі в українських умовах?
- Які можливі шляхи та методи вдосконалення електронних навчальних курсів в українських умовах?

В опитуванні взяли участь 176 студентів та 51 викладач з 9 українських університетів, розташованих у Центральній та Західній Україні. Опитування проводилося за допомогою Google-форм. Викладачам та студентам були надіслані посилання, за якими вони могли заповнити анкети в режимі онлайн. У ході опитування використовувалися питання з варіантами відповідей та відкриті запитання. З метою кращого виявлення пріоритетів окремі питання містили прохання проранжувати відповіді. З метою групування відповідей респондентів ставилися такі запитання: викладачам - про університет, де вони працюють, та посаду, студентам - про майбутню спеціальність, освітньо-професійну програму та назву університету, в якому вони навчаються. Характеристики вибірки опитаних викладачів та студентів представлені на рис. 1. Географічний розподіл вибірки представлений на рис. 2.

На момент проведення (вересень-жовтень 2022р) опитування 13 (7,37%) студентів та 6 (11,76%) викладачів перебували за кордоном (Німеччина, Польща, Італія), 61 (34,66%) студент та 34 (66,67%) викладачі перебували у відносно безпечних місцях, але не відчували емоційного/психологічного спокою.

Результати дослідження. Умови навчання розглядалися не лише як характеристика вибірки, а й як предмет більш глибокого дослідження. На питання про зовнішні фактори, що перешкоджають ефективному навчанню 36% студентів та 43% викладачів відповіли, що найбільш значущим серед таких факторів є емоційне та психологічне напруження у зв'язку з війною. Серед інших чинників, що заважають навчанню, були названі: відсутність належного обладнання та/або доступу до мережі Інтернет, проблеми з фінансовими ресурсами та відсутність безпечного місця для навчання та викладання. Згідно з відповідями респондентів, навчання в онлайн форматі може викликати стрес через такі причини: відсутність безпеки через війну, не достатня ефективність комунікаційного процесу, емоційний стрес.

Відповідаючи на відкриті запитання викладачі висловлювали занепокоєння щодо невизначеності, а також залученості студентів до онлайн-занять (низька активність та недосконалий зворотній зв'язок, відсутність зорового контакту). Ці чинники можуть призвести до незадоволення професійною діяльністю з боку викладачів. Обидві групи респондентів висловилися, що відсутність ефективної комунікації є найбільш критичною проблемою під час дистанційного навчання. На рис. 3 представлено загальну оцінку студентами та викладачами ефективності дистанційного навчання у

воєнний час. При цьому 51% студентів та 59% викладачів оцінили дистанційне навчання як достатньо ефективне. Лише 4% студентів вважають, що дистанційне навчання під час війни є абсолютно неефективним.

Студенти	Викладачі
Представлені університети: Національний транспортний університет – 81 студент; Національний лісотехнічний університет України – 45 студентів; Інші університети – 50 студентів.	Представлені університети: Національний транспортний університет – 17 викладачів; Національний лісотехнічний університет України – 14 викладачів; Інші університети – 20 викладачів.
Розподіл вибірки за рівнями вищої освіти: Бакалаврський рівень – 145 студентів; Магістерський рівень – 31 студент.	Науковий ступінь (НС) / посада: Асистент без НС – 4 викладачі; Асистент з НС – 6 викладачів; Доцент – 37 викладачів; Професор – 4 викладачі.
Освітні програми: “Екологія”, “Технології захисту навколишнього середовища”, “Екологія та охорона навколишнього середовища”, “Екологічна інженерія автотранспортної діяльності”, “Логістика”, “Менеджмент”.	Навчальні дисципліни, що викладаються: Екологічна безпека, Екологічні аспекти транспортної діяльності, Промислова екологія, Теоретичні основи екологічної інженерії, Стратегія сталого розвитку, Екологічна економіка, Економіка природокористування, Сталий розвиток і кліматологія, Моделювання та прогнозування стану довкілля, Радіоекологія, Техніка лабораторних досліджень, Експериментальна екологія, Агроєкологія та інші.

Рисунок 1 – Характеристики вибірки опитаних викладачів та студентів [14]
Figure 1– Characteristics of the sample of interviewed teachers and students



Рисунок 2 – Географічний розподіл вибірки
Figure 2 – Geographic distribution of the sample

Відповіді на запитання щодо переваг дистанційного навчання для обох категорій респондентів можна згрупувати у такі категорії: міркування безпеки та комфорту; соціальні, пов'язані з можливістю організувати свій час; економічні (час або гроші); методичні або організаційні (див. рис. 4). Основною перевагою онлайн-навчання з точки зору студентів є безпека навчання та його

комфорт. Також важливою перевагою для студентів є економія часу та/або коштів на дорогу до навчальних корпусів. Викладачі вказали на такі переваги дистанційного навчання: можливість використовувати різноманітні методи та прийоми викладання, а також більший простір для вдосконалення існуючих організаційних аспектів освітнього процесу.

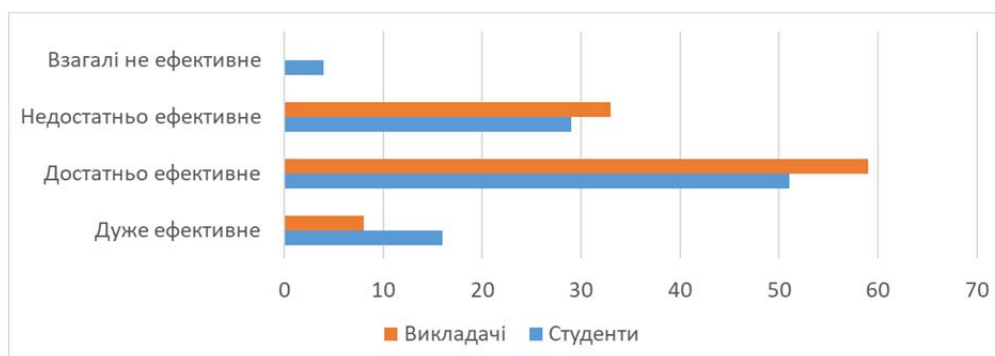


Рисунок 3 – Оцінка студентами та викладачами ефективності дистанційного навчання в умовах війни
Figure 3 – Evaluation by students and teachers of the effectiveness of distance learning in war conditions

Виявлені недоліки дистанційного навчання, сформульовані викладачами та студентами, можна поділити на такі категорії: технічні причини; методичні або організаційні; соціальні, пов'язані з відсутністю спілкування; емоційні, пов'язані з особистістю студента. Найбільш суттєвими є недоліки, пов'язані з браком спілкування студентів між собою або студентів та викладачів. Багато студентів вказали на недоліки дистанційного навчання, пов'язані з технічними проблемами, зокрема, з обмеженим доступом до мережі Інтернет.

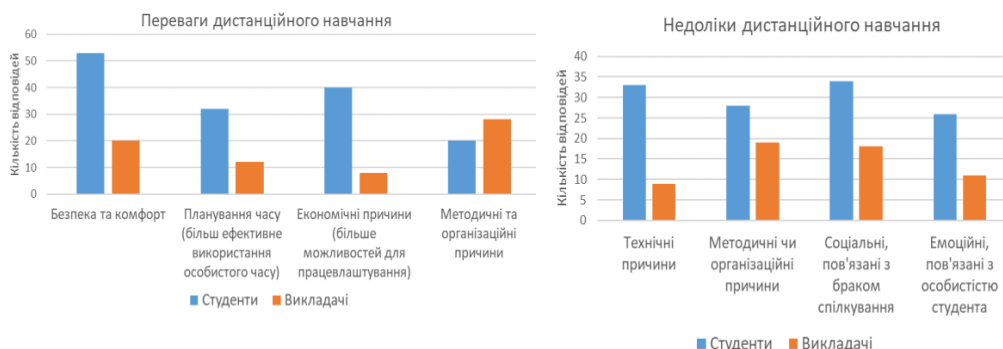


Рисунок 4 – Переваги та недоліки дистанційного навчання з точки зору респондентів
Figure 4 – Advantages and disadvantages of distance learning from the point of view of respondents

Разом з тим, значна частина студентів (35%) та викладачів (27%) відповіли, що вони повністю задоволені онлайн-навчанням і цей формат навчання не є гіршим за традиційний очний формат навчання. Понад 50% викладачів та 45% опитаних студентів відповіли, що онлайн-навчання має певні переваги та певні недоліки порівняно з традиційним очним навчанням. Повністю не задоволені онлайн-форматом навчання 9% студентів та 12% викладачів.

Студенти та викладачі надають перевагу приблизно однаковим методам викладання/навчання. Викладачі та студенти надають перевагу онлайн-лекціям з дискусіями, студенти високо оцінили навчальні відео у той час як викладачі часто використовують цей метод навчання, студенти та викладачі позитивно оцінюють роботу з електронними робочими зошитами та слайд-каст презентаціями. Натомість широко використовувані ділові ігри, бізнес-кейси та ситуаційні завдання не знайшли значної підтримки серед студентів. Значна частина опитаних студентів відзначили ці методи навчання як такі, що їм не подобаються (див. рис. 5).

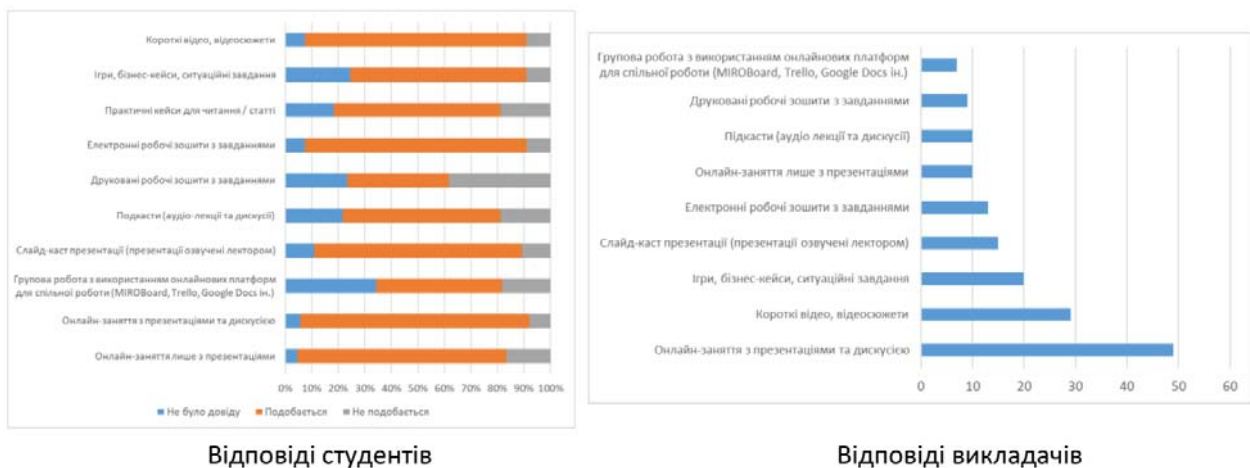


Рисунок 5 – Методи навчання/викладання, яким надають перевагу студенти та викладачі
Figure 5 – Learning/teaching methods preferred by students and teachers

Як студенти, так і викладачі оцінили якість онлайн-лекцій вище, ніж якість практичних занять чи самостійної роботи студентів. Суттєвих відмінностей в оцінках в межах різних закладів вищої освіти немає (див. рис. 6). Відповідь на це питання підтверджує, що дистанційна форма навчання поступається очній саме через обмежену можливість проведення якісної практичної підготовки. Особливо, коли мова йде про викладання профільних дисциплін, які вимагають роботи в лабораторіях або відвідування певних навчальних об'єктів (що особливо важливо для спеціальностей, пов'язаних з охороною навколишнього середовища). Доцільно приділити більше уваги вдосконаленню практичних занять. Цю тезу підтверджує і той факт, що серед методів онлайн-освіти викладачі менше використовують методи, призначені для проведення практичних занять (наприклад, методи групової роботи з використанням онлайн-платформ для спільної роботи (MiroBoard, Trello, Google Docs тощо) або електронних робочих зошитів із завданнями).

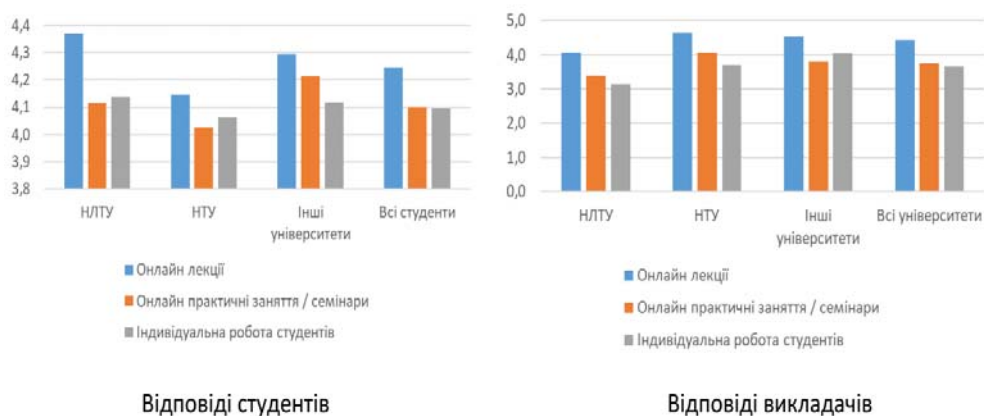


Рисунок 6 – Оцінка різних форм онлайн-навчання за п'ятибальною шкалою (середній бал)
Figure 6 – Evaluation of various forms of online education on a five-point scale (average score)

Як студенти, так і викладачі приблизно однаково оцінили запропоновані методи вдосконалення онлайн-лекцій. Тобто, вітаються пропозиції щодо збільшення кількості інтерактивних завдань, елементів візуалізації контенту, відео- та аудіоконтенту, практичних прикладів (див. рис. 7).

Відповідаючи на запитання щодо вдосконалення практичних занять, як студенти, так і викладачі здебільшого надавали перевагу чіткому формулюванню завдань та методичних вказівок (див. рис. 8). Другим за важливістю елементом є використання реальних (а не абстрактних) прикладів та кейсів. І третій за важливістю елемент – забезпечення більш ефективного зворотного зв'язку з викладачами. Бачення покращення викладання практичних завдань у викладачів та студентів повністю збігається.



Рисунок 7 – Рейтинг методів удосконалення онлайн-лекцій
Figure 7 – Rating of methods for improving online lectures

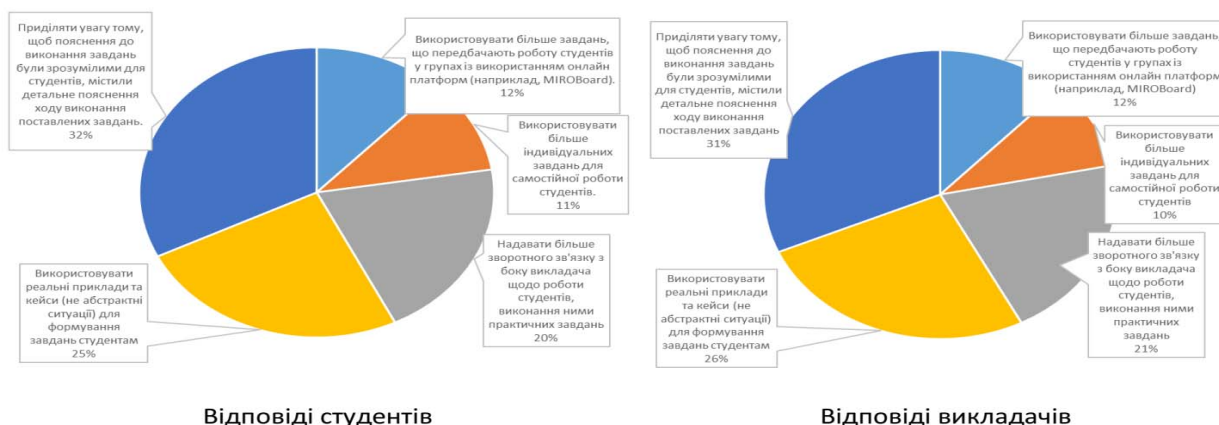


Рисунок 8 – Рейтинг методів покращення практичних занять онлайн
Figure 8 – Rating of methods for improving practical classes online

І викладачі, і студенти зійшлися на думці, що завдання, які виносяться на самостійну роботу, мають бути більш творчими та цікавими для виконання (див. рис. 9). Студенти воліли б значно зменшити кількість завдань для самостійної роботи. Натомість викладачі не бачать у кількості завдань проблеми. Викладачі вважають за доцільне змінити форму завдань для самостійної роботи з пасивної на активну, тоді як для студентів цей спосіб удосконалення не є пріоритетним.

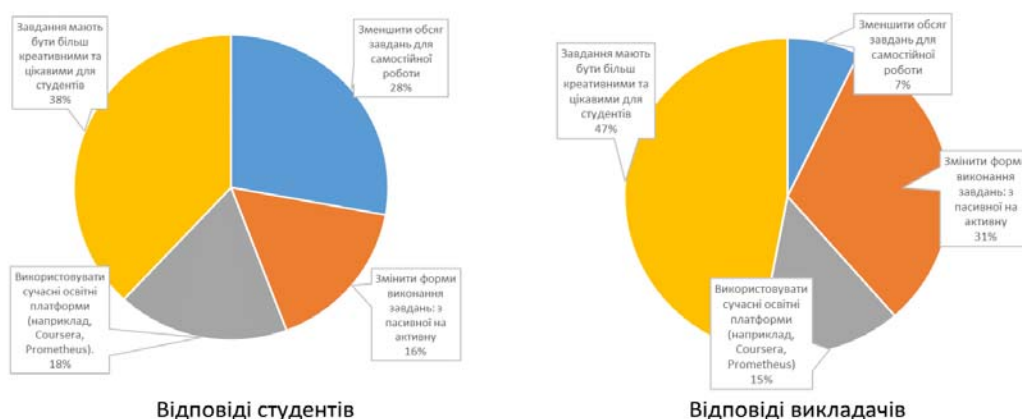


Рисунок 9 – Рейтинг методів удосконалення самостійної роботи студентів онлайн
Figure 9 – Rating of methods for improving online students' individual work

Найпоширенішими методами, які використовують викладачі для концентрації уваги студентів під час онлайн-навчання, є використання інтерактивних інструментів та коротких відеороликів (див.

рис. 10). При цьому понад 10% викладачів не замислюються над методами викладання, використовуючи лише традиційні підходи.



Рисунок 10 – Методи, які використовують викладачі для концентрації уваги студентів під час викладання онлайн

Figure 10 – Methods used by teachers to focus students' attention during online teaching

Студентам та викладачам було поставлено відкрите запитання про те, яких знань та навичок їм не вистачає для онлайн-навчання. Значна частина відповідей добре піддається групуванню. Зокрема, значна частина студентів відповіла, що система дистанційної освіти не обмежує студентів у здобутті знань (23%). 27% викладачів та 8% студентів хотіли б отримати знання про програмні продукти, які б дозволили більш ефективно навчатися або викладати онлайн. 23% викладачів стверджують, що вже мають достатньо знань для викладання онлайн. 8% студентів хотіли б отримати більше знань щодо самоменеджменту, самоорганізації та самодисципліни в контексті онлайн-навчання, а 5% опитаних студентів хотіли б бути більш обізнаними з відповідним програмним забезпеченням. 7% викладачів хотіли б отримати більше знань про сучасні освітні платформи, 6% опитаних викладачів хотіли б більшою мірою оволодіти англійською мовою, а 6% - засобами візуалізації контенту.



Рисунок 11 – Бажані знання та навички для вчителів та учнів у контексті онлайн-навчання

Figure 11 – Desired knowledge and skills for teachers and students in the context of online learning

Висновки.

Проведене дослідження дозволило зробити наступні висновки:

– На всіх учасників освітнього процесу в Україні впливають зовнішні несприятливі чинники, пов'язані з війною. Система онлайн-освіти має враховувати ці особливості навчального процесу в

Україні, а електронні курси повинні бути структуровані таким чином, щоб студент міг легко заходити потрібні матеріали без допомоги викладача. Матеріали електронного навчального курсу потрібно представляти таким чином, щоб студенти могли продовжити вивчення теми самостійно у разі раптового переривання заняття.

– Викладачі та студенти відносно однаково сприймають переваги та недоліки системи дистанційного навчання в Україні. Це дуже важлива передумова для її подальшого вдосконалення. Однак, зовнішня оцінка системи дистанційного навчання також має важливе значення. Оскільки відсутність досвіду або певні традиції в освітній системі України можуть призвести до неправильного сприйняття викладачами та студентами деяких прогресивних інструментів онлайн-освіти.

– Опитані викладачі не достатньо часто використовують інструменти для організації навчання в малих групах, а деякі студенти не оцінюють належним чином цей інструмент дистанційної освіти. Це є прикладом недооцінки дуже ефективного та важливого інструменту онлайн-навчання. Цей інструмент потребує більшої популяризації серед учасників освітнього процесу в Україні.

– Існує попит серед студентів на отримання компетентностей у сфері самоменеджменту, планування особистої роботи під час онлайн-навчання. Ці компетенції можна додавати як м'які навички в рамках різних курсів. Або ж університети можуть запропонувати спеціальний вибіркового курс у якому будуть представлені методи організації власної роботи під час навчання онлайн.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Гарєєва Ф.М. Інноваційні технології в організації навчання під час пандемії COVID-19: досвід університетів світу / Гарєєва Ф.М., Чурсанова М.В. // Актуальні питання гуманітарних наук: міжвузівський збірник наукових праць молодих вчених Дрогобицького державного педагогічного університету імені Івана Франка. – 2021. – № 40 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/43556/1/COVID-19_Dosvit_universytetiv.pdf

2. Кучай О. Сучасні технології дистанційного навчання / Олександр Кучай, Антоніна Дем'янюк // Гуманітарні студії: історія та педагогіка – 2021 – №2 – С. 77-85.

3. Паттон Р. Електронне навчальне середовище наступного покоління та рамки змін для навчальних закладів (in English) / Рене Паттон та Рікардо Сантос // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.cisco.com/c/dam/en_us/solutions/industries/docs/education/digital-learning-environment.pdf

4. Звіт про дослідження: Великобританія. Шлях до цифрового навчання (in English) / Intel // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.birmingham.ac.uk/Documents/HEFI/FUJ-Education-Report-UK.pdf>

5. Шівангі Дхаван Онлайн-навчання: панацея під час кризи COVID-19 (in English) / Шівангі Дхаван // Журнал системи освітніх технологій – 2022 – № 49(1) – С. 5-22.

6. Сью Г. Сучасне онлайн-учня та навчальні засоби у форматі онлайн: вищі когнітивні вимоги онлайн-учня для ефективного навчання (in English) / Сью Грегорі та Мішель Банністер-Тісел // Дослідження та практика вдосконаленого навчання за допомогою технологій – 2017 – Том 12:18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://doi.org/10.1186/s41039-017-0059-3>

7. Ткаченко Л.В. Особливості впровадження дистанційного навчання в освітній процес закладу вищої освіти / Л. В. Ткаченко, О. С. Хмельницька // Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах – 2021 - №75, Т3 – С. 91-96.

REFERENCES

1. Hareieva F. M. Innovative technologies in the organization of learning during the COVID-19 pandemic: the experience of universities around the world / F. M. Hareieva, M. V. Chursanova // Topical issues of the humanities: inter-university collection of scientific works of young scientists of Drohobych Ivan Franko State Pedagogical University (in Ukrainian). – 2021. – № 40 [Electronic resource]. - Access mode: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/43556/1/COVID-19_Dosvit_universytetiv.pdf

2. Kuchai O. Modern technologies of distance learning / O. Kuchai, A. Demianiuk // Humanitarian studies: history and pedagogy (in Ukrainian) – 2021 – №2 – С. 77-85.

3. Patton R. The next-generation digital learning environment and a framework for change for education institutions / Renee Patton and Ricardo Santos [Electronic resource]. - Access mode: https://www.cisco.com/c/dam/en_us/solutions/industries/docs/education/digital-learning-environment.pdf

4. Research report: UK. The road to digital learning / Intel [Electronic resource]. - Access mode: <https://www.birmingham.ac.uk/Documents/HEFI/FUJ-Education-Report-UK.pdf>

5. Shivangi Dhawan Online Learning: A Panacea in the Time of COVID-19 Crisis / Shivangi Dhawan // Journal of Educational Technology Systems – 2022 – Vol. 49(1) – P. 5-22.

6. Sue G. Digital learner presence and online teaching tools: higher cognitive requirements of online learners for effective learning / Sue Gregory and Michelle Bannister-Tyrrell // Research and Practice in Technology Enhanced Learning – 2017 – Volume 12:18 [Electronic resource]. - Access mode: <https://doi.org/10.1186/s41039-017-0059-3>

7. Tkachenko L. Peculiarities of implementing distance learning in the educational process of a higher education institution / Tkachenko L.V., Khmelnytska O.S. // Pedagogy of creative personality formation in higher and secondary schools (in Ukrainian)– 2021 - №75, Т3 – С. 91-96.

РЕФЕРАТ

Мунд Я.-П. Удосконалення дистанційної освіти в Україні: погляд викладачів та студентів / Я.-П. Мунд, В.О. Хрутьба, Е. Валор, А.А. Головка, Ю.С. Нікітченко, Ю.С. Хрутьба // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У публікації представлено результати аналізу опитування викладачів і студентів щодо стану дистанційної освіти та якості електронних навчальних курсів у закладах вищої освіти в Україні та щодо методичних засад їх удосконалення.

Метою роботи є визначення передумов, що впливають на стан дистанційного навчання в Україні та визначення напрямів та методів удосконалення електронних навчальних курсів як основного елемента дистанційної освіти.

Для досягнення мети дослідження було виконано такі задачі:

- здійснено аналіз публікацій та сформульовано гіпотези щодо стану системи дистанційного навчання закладів вищої освіти в Україні, методів навчання та вмісту електронних навчальних курсів;

- сформульовано перелік питань та визначено методику опитування та методику опрацювання результатів;

- обґрунтовано вибірку опитування;

- опрацьовано результати опитування та визначено подальші напрями та методи удосконалення електронних навчальних курсів у рамках університетів, що становили основу для дослідження.

В опитуванні взяло участь 176 студентів і 51 викладач з 9 закладів вищої освіти України. У анкеті було запропоновано відкриті запитання та запитання, що передбачають варіанти відповідей. З метою мотивації респондентів до визначення пріоритетності відповідей було використано ранжування. Частина питань анкети мала на меті сформулювати передумови, які суттєво впливають на навчальний процес, зокрема, передумови пов'язані з війною. У ході анкетування було також встановлено загальне сприйняття учасниками освітнього процесу дистанційного навчання.

Основна увага дослідження була зосереджена на методах онлайн навчання, які використовуються викладачами та студентами та їх ставлення до цих методів. Значна частина питань були сформульовані подібним чином для викладачів і студентів щоб зрозуміти бачення однієї проблеми обома категоріями респондентів. Цікавим результатом опитування є те, що бачення переваг, недоліків та шляхів удосконалення електронних курсів у викладачів і студентів, у значній мірі, співпадають.

Респонденти також відповідали на запитання, які знання та вміння вони б хотіли отримати для більш ефективного навчання у онлайн форматі. Значна частина студентів відповіли, що їм бракує вмінь, які отримуються на практичних заняттях, частина студентів потребує додаткових компетенцій зі самоменеджменту щоб більш ефективно планувати свій час під час онлайн навчання також багато

студентів хотіли б краще оволодіти програмними продуктами, які сприяють ефективному навчанню у онлайн форматі. Викладачі хотіли б отримати більше компетенцій у роботі з програмним забезпеченням, сучасними освітніми платформами та методами організації навчання у малих групах.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ОНЛАЙН ФОРМАТ НАВЧАННЯ, МЕТОДИ НАВЧАННЯ, МОТИВАЦІЯ НАВЧАННЯ, ЕЛЕКТРОННІ НАВЧАЛЬНІ КУРСИ, ЕФЕКТИВНІСТЬ НАВЧАННЯ

ABSTRACT

Mund J.-P., Khrutba V.A., Wallor E., Holovko A.A., Nikitchenko Ю.S., Khrutba Y.S. Improvement of e-learning courses in higher education institutions of Ukraine: students and teachers perspective. Visnyk National Transport University. Series «Economical sciences». Scientific journal. – Kyiv: National Transport University, 2022. – Issue 4 (54).

The publication presents the results of the analysis of the survey of teachers and students on the state of distance education and the quality of e-learning courses in higher education institutions in Ukraine and on the methodological principles of their improvement.

The aim of the work is to determine the prerequisites that affect the state of distance learning in Ukraine and to determine the directions and methods of improving e-learning courses as the main element of distance education.

To achieve the purpose of the study the following tasks were performed:

- analysis of publications and formulation of hypotheses about the state of the distance learning system of higher education institutions in Ukraine, teaching methods and content of e-learning courses;
- questions were formulated and the methodology of the survey and results processing were determined;
- the sample of the survey was substantiated;
- the results of the survey were processed and further directions and methods for improving e-learning courses within universities were identified.

The survey involved 176 students and 51 teachers from 9 higher education institutions of Ukraine. The questionnaire contained open-ended and multiple-choice questions. Ranking was used to motivate respondents to prioritize their answers. Some questions of the questionnaire were aimed at formulating the preconditions that significantly affect the educational process, in particular, the preconditions related to the war. The survey also revealed the general perception of the teachers and students of distance learning.

The survey focused on the online learning methods used by teachers and students and their attitudes towards these methods. A significant part of the questions were formulated in a similar way for teachers and students to understand the vision of the same problem. An interesting result of the survey is that the perceptions of the advantages, disadvantages and ways to improve e-courses by teachers and students largely coincide.

Respondents also answered the question what knowledge and skills they would like to acquire for more effective learning in online format. A significant number of students said that they have a lack of the skills that are acquired in practical classes, some students need additional competencies in self-management in order to plan their time more effectively during online learning, and many students would like to better master software products that contribute to effective learning in the online format. Teachers would like to gain more competencies in working with software, modern educational platforms and methods of organizing learning in small groups.

KEYWORDS: ONLINE LEARNING FORMAT, TEACHING METHODS, LEARNING MOTIVATION, E-LEARNING COURSES, LEARNING EFFICIENCY

АВТОРИ:

Мунд Я.-П., доктор природничих наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Німеччина, Jan-Peter.Mund@hnee.de, Німеччина, 16225, м. Еберсвальде, HNEE Еберсвальде, лісове містечко, Alfred-Möller-Str. 1, Будинок 11 кімната 315, orcid.org/0000-0002-4878-5519

Хрутьба В.О., доктор технічних наук, проофесор, завідувач кафедри Національний транспортний університет, Київ, Україна, viktorii.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8121-2042

Валор Е., кандидат сільськогосподарських наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Evelyn.Wallor@hnee.de, Німеччина, 16225, м. Еберсвальде, HNEE Еберсвальде, лісове містечко, Alfred-Möller-Str. 1, Будинок 11 кімната 315, orcid.org/0000-0002-1749-097X

Головко А.А., кандидат економічних наук, Національний лісотехнічний університет України, Львів, golovkoandrei@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1762-340X

Нікітченко Ю.С., кандидат технічних наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Німеччина, y.nikitchenko84@gmail.com, Німеччина, 16225, м. Еберсвальде, HNEE Еберсвальде, лісове містечко, Alfred-Möller-Str. 1, Будинок 11 кімната 315, orcid.org/0000-0003-1487-641X

Хрутьба Ю.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: hrutbaj@gmail.com, тел. +380636081570, Україна, 01010, м. Київ, вул. Михайла Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-3419-8364

AUTHOR:

Mund J.-P. Prof. Dr., Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, Jan-Peter.Mund@hnee.de, orcid.org/0000-0002-4878-5519

Khrutba V.A., Prof. Dr, National Transport University, Kyiv, Ukraine viktoriia.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8121-2042

Wallor E., PhD, Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, Evelyn.Wallor@hnee.de

Holovko A.A., PhD, Ukrainian National Forestry University, Lviv, golovkoandrei@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1762-340X

Nikitchenko Y.S., PhD, Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, y.nikitchenko84@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1487-641X

Khrutba Yuliya, Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor of Department of transport Law and Logistics, e-mail: hrutbaj@gmail.com, тел. +380636081570, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka Str.1, of. 439, orcid.org/0000-0002-3419-8364.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Дудюк В.С., доц. к.е.н., Доцент кафедри економіки та менеджменту, Львівського державного університету фізичної культури ім. Л. Боберського

Матейчик Василь Петрович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри екології та технологій захисту навколишнього середовища.

REVIEWERS:

V. S. Dudyuk, Assoc. Doctor of Economics, Associate Professor of the Department of Economics and Management, Lviv State University of Physical Culture named after L Bobersky

V. P. Mateychyk, Doctor of Technical Sciences, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Ecology and Environmental Protection Technologies..

УДОСКОНАЛЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ НАВЧАЛЬНИХ КУРСІВ У ЗАКЛАДАХ ВИЩОЇ ОСВІТИ УКРАЇНИ: ПОГЛЯД ВИКЛАДАЧІВ І СТУДЕНТІВ

Мунд Я.-П., доктор природничих наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Німеччина, Jan-Peter.Mund@hnee.de, orcid.org/0000-0002-4878-5519

Хрутьба В.О., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна viktoriia.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8121-2042

Валор Е., кандидат сільськогосподарських наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Evelyn.Wallor@hnee.de, orcid.org/0000-0002-1749-097X

Головко А.А., кандидат економічних наук, Національний лісотехнічний університет України, Львів, golovkoandrei@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1762-340X

Нікітченко Ю.С., кандидат технічних наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Німеччина, y.nikitchenko84@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1487-641X

Хрутьба Ю.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, hrutbaj@gmail.com, orcid.org/0000-0002-3419-8364

IMPROVEMENT OF E-LEARNING COURSES IN HIGHER EDUCATION INSTITUTIONS OF UKRAINE: STUDENTS' AND TEACHERS' PERSPECTIVE

Mund J.-P. Prof. Dr., Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, Jan-Peter.Mund@hnee.de, orcid.org/0000-0002-4878-5519

Khrutba V.A., Prof. Dr, National Transport University, Kyiv, Ukraine viktoriia.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8121-2042

Wallor E., PhD, Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, Evelyn.Wallor@hnee.de, orcid.org/0000-0002-1749-097X

Holovko A.A., PhD, Ukrainian National Forestry University, Lviv, golovkoandrei@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1762-340X

Nikitchenko Y.S., PhD, Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, y.nikitchenko84@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1487-641X

Khrutba Y.S., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, hrutbaj@gmail.com, orcid.org/0000-0002-3419-8364

Постановка проблеми.

Тема дистанційної освіти не є новою для педагогічної та наукової спільноти. Публікації з цієї тематики почали з'являтися набагато раніше, ніж людство зіштовхнулося з пандемією COVID-19. На сьогодні існує чимало публікацій, що стосуються різних аспектів дистанційної освіти. Серед них є публікації, де автори розмірковують над перевагами та недоліками дистанційного навчання [2,5,7]. Цікавими є публікації комерційних структур, де вони також розмірковують про використання методів дистанційного навчання як елементу підвищення кваліфікації персоналу [3,4]. Ще однією важливою категорією публікацій є категорія, в якій автори дають оцінку різним методам та підходам дистанційного навчання [1,6].

Дослідження, представлене у цій статті, враховує специфічну ситуацію, що склалася в Україні. При формуванні завдань та методів дослідження було враховано вплив війни на вищу освіту, специфіку дистанційної освіти, сучасний стан вищої освіти, особливості студентського середовища, традиції вищої освіти в Україні та інші специфічні характеристики дистанційної освіти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Теоретико-практичні аспекти дистанційного навчання ґрунтовно були досліджені зарубіжними та вітчизняними науковцями. Проблема формування понятійно-термінологічного апарату з питань розвитку дистанційної освіти присвячені роботи багатьох зарубіжних науковців, серед них: Деллінг Р. (Німеччина), Рамбле Г., Кіган Д., Сімонсон М., Мур М., Кларк А., Томпсон М. (США) та інші. Особливу увагу цьому питанню приділяють вітчизняні науковці: Биков В.Ю., Богачков Ю.М., Кухаренко В. М., Манако А.Ф., Овчарук О.В., Пінчук О.П., Шукевич Б.І

Мета статті – є визначення передумов, що впливають на стан дистанційного навчання в Україні та визначення напрямів та методів удосконалення електронних навчальних курсів як

основного елемента дистанційної освіти. Стаття містить аналіз результатів опитування викладачів та студентів закладів вищої освіти України.

Виклад основного матеріалу.

Дистанційна освіта є єдиним можливим засобом, який дозволяє об'єднати викладачів та студентів на територіях, що потерпають від війни, в єдиний навчальний процес. Багато викладачів та студентів, які були змушені покинути свої домівки та робочі місця, можуть продовжувати навчальний процес у віртуальному навчальному середовищі. Навчальний процес тих викладачів та студентів, які можуть залишатися вдома та відвідувати свої навчальні заклади, постійно переривається через бойові дії та атаки на цивільну інфраструктуру. Віртуальне середовище в цьому випадку не є надійним укриттям. В цих умовах особлива увага має бути приділена наповненню електронних курсів, як основному елементу, що визначає якість онлайн-навчання.

В рамках проекту DAAD (Служба академічних обмінів Німеччини) "Українсько-німецька мережа викладання для цифрової трансформації екологічної освіти" проведено опитування викладачів та студентів українських ВНЗ з метою виявлення основних напрямів удосконалення електронних навчальних курсів. За результатами опитування були зроблені висновки щодо методів навчання, які необхідно розвивати в рамках українських електронних курсів, а також оцінено поточний стан навчального процесу у онлайн форматі. Дослідження проводилося міжнародною командою, яка представляла Університет сталого розвитку Еберсвальде (Німеччина), Національний транспортний університет (Україна) та Національний лісотехнічний університет України. Основними питаннями, що підлягали дослідженню були такі:

- Як умови війни впливають на навчальний процес в Україні?
- Які основні фактори заважають освітньому процесу?
- Яким методам навчання студенти та викладачі надають перевагу під час проведення лекційних, практичних, семінарських занять та самостійної роботи?
- Наскільки ефективним та запотребованим є навчальний процес у онлайн форматі в українських умовах?
- Які можливі шляхи та методи вдосконалення електронних навчальних курсів в українських умовах?

В опитуванні взяли участь 176 студентів та 51 викладач з 9 українських університетів, розташованих у Центральній та Західній Україні. Опитування проводилося за допомогою Google-форм. Викладачам та студентам були надіслані посилання, за якими вони могли заповнити анкети в режимі онлайн. У ході опитування використовувалися питання з варіантами відповідей та відкриті запитання. З метою кращого виявлення пріоритетів окремі питання містили прохання проранжувати відповіді. З метою групування відповідей респондентів ставилися такі запитання: викладачам - про університет, де вони працюють, та посаду, студентам - про майбутню спеціальність, освітньо-професійну програму та назву університету, в якому вони навчаються. Характеристики вибірки опитаних викладачів та студентів представлені на рис. 1. Географічний розподіл вибірки представлений на рис. 2.

На момент проведення (вересень-жовтень 2022р) опитування 13 (7,37%) студентів та 6 (11,76%) викладачів перебували за кордоном (Німеччина, Польща, Італія), 61 (34,66%) студент та 34 (66,67%) викладачі перебували у відносно безпечних місцях, але не відчували емоційного/психологічного спокою.

Результати дослідження. Умови навчання розглядалися не лише як характеристика вибірки, а й як предмет більш глибокого дослідження. На питання про зовнішні фактори, що перешкоджають ефективному навчанню 36% студентів та 43% викладачів відповіли, що найбільш значущим серед таких факторів є емоційне та психологічне напруження у зв'язку з війною. Серед інших чинників, що заважають навчанню, були названі: відсутність належного обладнання та/або доступу до мережі Інтернет, проблеми з фінансовими ресурсами та відсутність безпечного місця для навчання та викладання. Згідно з відповідями респондентів, навчання в онлайн форматі може викликати стрес через такі причини: відсутність безпеки через війну, не достатня ефективність комунікаційного процесу, емоційний стрес.

Відповідаючи на відкриті запитання викладачі висловлювали занепокоєння щодо невизначеності, а також залученості студентів до онлайн-занять (низька активність та недосконалий зворотній зв'язок, відсутність зорового контакту). Ці чинники можуть призвести до незадоволення професійною діяльністю з боку викладачів. Обидві групи респондентів висловилися, що відсутність ефективної комунікації є найбільш критичною проблемою під час дистанційного навчання. На рис. 3 представлено загальну оцінку студентами та викладачами ефективності дистанційного навчання у

воєнний час. При цьому 51% студентів та 59% викладачів оцінили дистанційне навчання як достатньо ефективне. Лише 4% студентів вважають, що дистанційне навчання під час війни є абсолютно неефективним.

Студенти	Викладачі
Представлені університети: Національний транспортний університет – 81 студент; Національний лісотехнічний університет України – 45 студентів; Інші університети – 50 студентів.	Представлені університети: Національний транспортний університет – 17 викладачів; Національний лісотехнічний університет України – 14 викладачів; Інші університети – 20 викладачів.
Розподіл вибірки за рівнями вищої освіти: Бакалаврський рівень – 145 студентів; Магістерський рівень – 31 студент.	Науковий ступінь (НС) / посада: Асистент без НС – 4 викладачі; Асистент з НС – 6 викладачів; Доцент – 37 викладачів; Професор – 4 викладачі.
Освітні програми: “Екологія”, “Технології захисту навколишнього середовища”, “Екологія та охорона навколишнього середовища”, “Екологічна інженерія автотранспортної діяльності”, “Логістика”, “Менеджмент”.	Навчальні дисципліни, що викладаються: Екологічна безпека, Екологічні аспекти транспортної діяльності, Промислова екологія, Теоретичні основи екологічної інженерії, Стратегія сталого розвитку, Екологічна економіка, Економіка природокористування, Сталий розвиток і кліматологія, Моделювання та прогнозування стану довкілля, Радіоекологія, Техніка лабораторних досліджень, Експериментальна екологія, Агроєкологія та інші.

Рисунок 1 – Характеристики вибірки опитаних викладачів та студентів [14]
Figure 1– Characteristics of the sample of interviewed teachers and students



Рисунок 2 – Географічний розподіл вибірки
Figure 2 – Geographic distribution of the sample

Відповіді на запитання щодо переваг дистанційного навчання для обох категорій респондентів можна згрупувати у такі категорії: міркування безпеки та комфорту; соціальні, пов'язані з можливістю організувати свій час; економічні (час або гроші); методичні або організаційні (див. рис. 4). Основною перевагою онлайн-навчання з точки зору студентів є безпека навчання та його

комфорт. Також важливою перевагою для студентів є економія часу та/або коштів на дорогу до навчальних корпусів. Викладачі вказали на такі переваги дистанційного навчання: можливість використовувати різноманітні методи та прийоми викладання, а також більший простір для вдосконалення існуючих організаційних аспектів освітнього процесу.

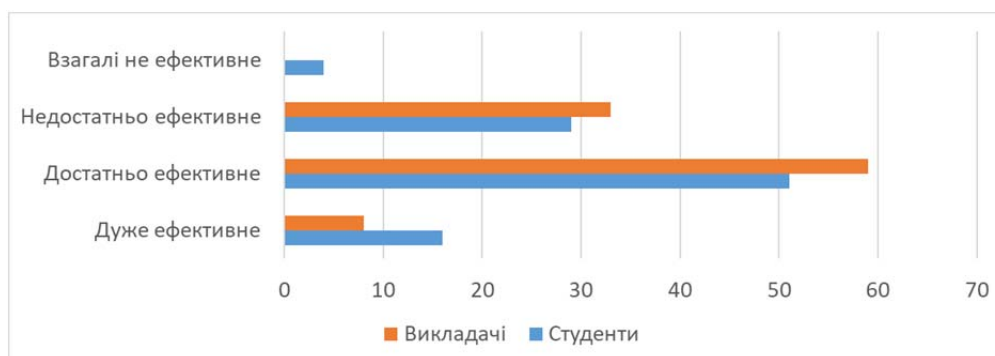


Рисунок 3 – Оцінка студентами та викладачами ефективності дистанційного навчання в умовах війни
Figure 3 – Evaluation by students and teachers of the effectiveness of distance learning in war conditions

Виявлені недоліки дистанційного навчання, сформульовані викладачами та студентами, можна поділити на такі категорії: технічні причини; методичні або організаційні; соціальні, пов'язані з відсутністю спілкування; емоційні, пов'язані з особистістю студента. Найбільш суттєвими є недоліки, пов'язані з браком спілкування студентів між собою або студентів та викладачів. Багато студентів вказали на недоліки дистанційного навчання, пов'язані з технічними проблемами, зокрема, з обмеженим доступом до мережі Інтернет.

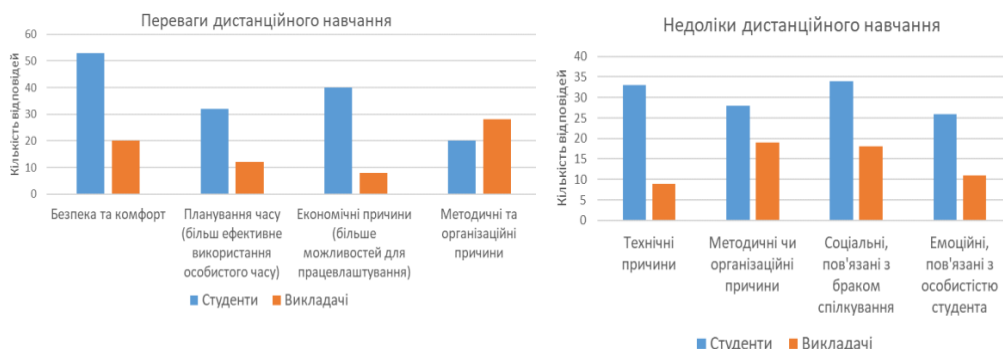


Рисунок 4 – Переваги та недоліки дистанційного навчання з точки зору респондентів
Figure 4 – Advantages and disadvantages of distance learning from the point of view of respondents

Разом з тим, значна частина студентів (35%) та викладачів (27%) відповіли, що вони повністю задоволені онлайн-навчанням і цей формат навчання не є гіршим за традиційний очний формат навчання. Понад 50% викладачів та 45% опитаних студентів відповіли, що онлайн-навчання має певні переваги та певні недоліки порівняно з традиційним очним навчанням. Повністю не задоволені онлайн-форматом навчання 9% студентів та 12% викладачів.

Студенти та викладачі надають перевагу приблизно однаковим методам викладання/навчання. Викладачі та студенти надають перевагу онлайн-лекціям з дискусіями, студенти високо оцінили навчальні відео у той час як викладачі часто використовують цей метод навчання, студенти та викладачі позитивно оцінюють роботу з електронними робочими зошитами та слайд-каст презентаціями. Натомість широко використовувані ділові ігри, бізнес-кейси та ситуаційні завдання не знайшли значної підтримки серед студентів. Значна частина опитаних студентів відзначили ці методи навчання як такі, що їм не подобаються (див. рис. 5).

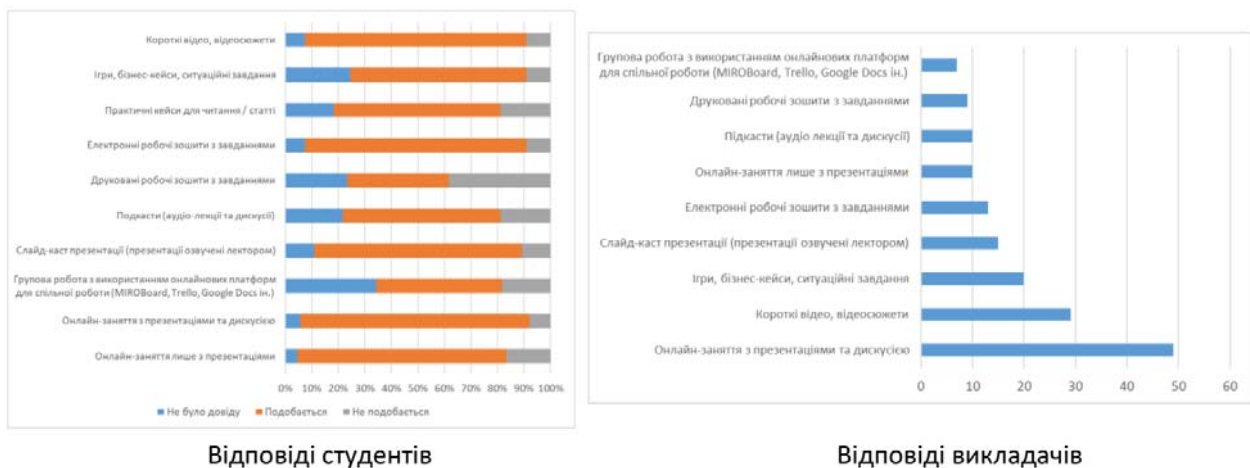


Рисунок 5 – Методи навчання/викладання, яким надають перевагу студенти та викладачі
Figure 5 – Learning/teaching methods preferred by students and teachers

Як студенти, так і викладачі оцінили якість онлайн-лекцій вище, ніж якість практичних занять чи самостійної роботи студентів. Суттєвих відмінностей в оцінках в межах різних закладів вищої освіти немає (див. рис. 6). Відповідь на це питання підтверджує, що дистанційна форма навчання поступається очній саме через обмежену можливість проведення якісної практичної підготовки. Особливо, коли мова йде про викладання профільних дисциплін, які вимагають роботи в лабораторіях або відвідування певних навчальних об'єктів (що особливо важливо для спеціальностей, пов'язаних з охороною навколишнього середовища). Доцільно приділити більше уваги вдосконаленню практичних занять. Цю тезу підтверджує і той факт, що серед методів онлайн-освіти викладачі менше використовують методи, призначені для проведення практичних занять (наприклад, методи групової роботи з використанням онлайн-платформ для спільної роботи (MiroBoard, Trello, Google Docs тощо) або електронних робочих зошитів із завданнями).

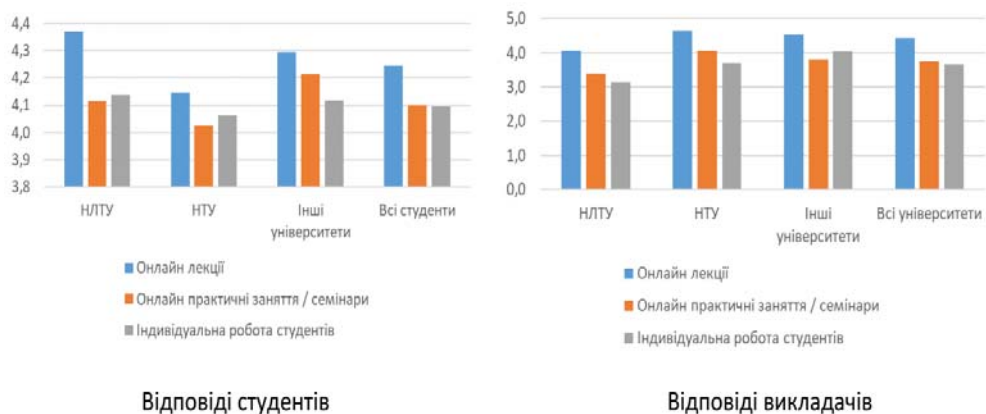


Рисунок 6 – Оцінка різних форм онлайн-навчання за п'ятибальною шкалою (середній бал)
Figure 6 – Evaluation of various forms of online education on a five-point scale (average score)

Як студенти, так і викладачі приблизно однаково оцінили запропоновані методи вдосконалення онлайн-лекцій. Тобто, вітаються пропозиції щодо збільшення кількості інтерактивних завдань, елементів візуалізації контенту, відео- та аудіоконтенту, практичних прикладів (див. рис. 7).

Відповідаючи на запитання щодо вдосконалення практичних занять, як студенти, так і викладачі здебільшого надавали перевагу чіткому формулюванню завдань та методичних вказівок (див. рис. 8). Другим за важливістю елементом є використання реальних (а не абстрактних) прикладів та кейсів. І третій за важливістю елемент – забезпечення більш ефективного зворотного зв'язку з викладачами. Бачення покращення викладання практичних завдань у викладачів та студентів повністю збігається.



Рисунок 7 – Рейтинг методів удосконалення онлайн-лекцій
Figure 7 – Rating of methods for improving online lectures

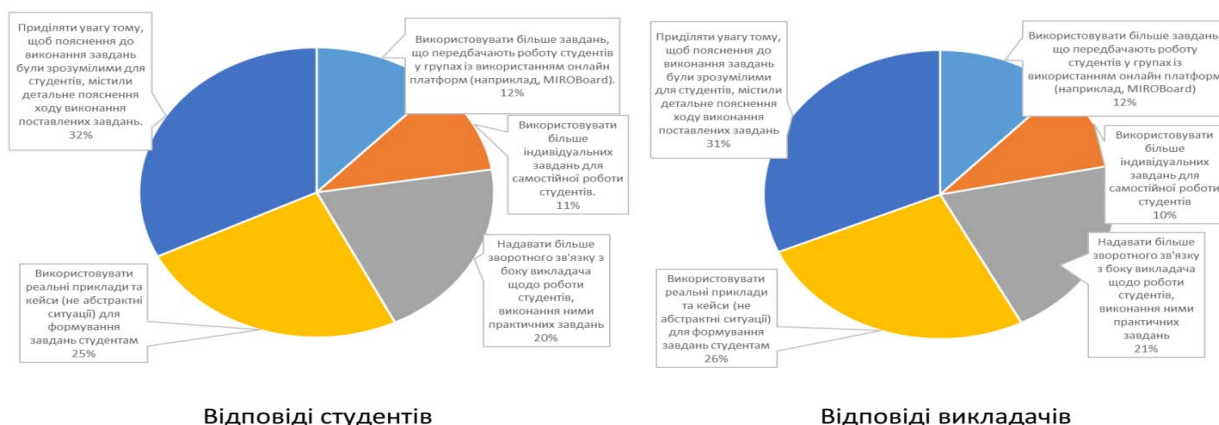


Рисунок 8 – Рейтинг методів покращення практичних занять онлайн
Figure 8 – Rating of methods for improving practical classes online

І викладачі, і студенти зійшлися на думці, що завдання, які виносяться на самостійну роботу, мають бути більш творчими та цікавими для виконання (див. рис. 9). Студенти воліли б значно зменшити кількість завдань для самостійної роботи. Натомість викладачі не бачать у кількості завдань проблеми. Викладачі вважають за доцільне змінити форму завдань для самостійної роботи з пасивної на активну, тоді як для студентів цей спосіб удосконалення не є пріоритетним.

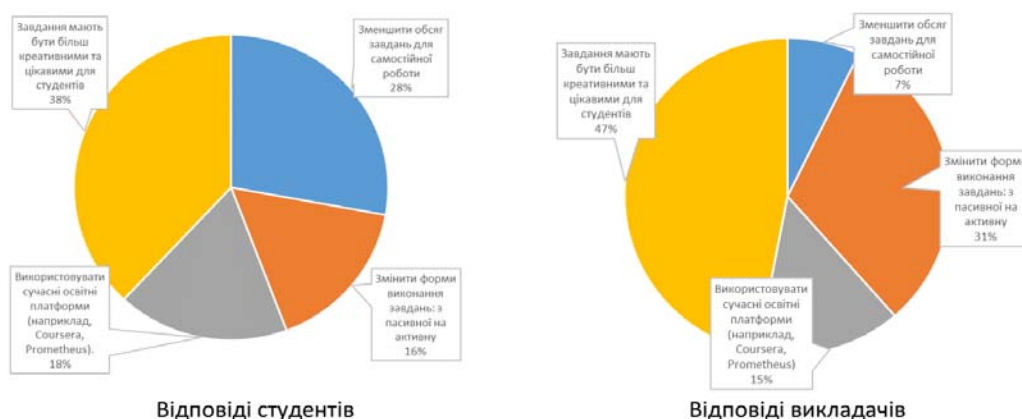


Рисунок 9 – Рейтинг методів удосконалення самостійної роботи студентів онлайн
Figure 9 – Rating of methods for improving online students' individual work

Найпоширенішими методами, які використовують викладачі для концентрації уваги студентів під час онлайн-навчання, є використання інтерактивних інструментів та коротких відеороликів (див.

рис. 10). При цьому понад 10% викладачів не замислюються над методами викладання, використовуючи лише традиційні підходи.



Рисунок 10 – Методи, які використовують викладачі для концентрації уваги студентів під час викладання онлайн

Figure 10 – Methods used by teachers to focus students' attention during online teaching

Студентам та викладачам було поставлено відкрите запитання про те, яких знань та навичок їм не вистачає для онлайн-навчання. Значна частина відповідей добре піддається групуванню. Зокрема, значна частина студентів відповіла, що система дистанційної освіти не обмежує студентів у здобутті знань (23%). 27% викладачів та 8% студентів хотіли б отримати знання про програмні продукти, які б дозволили більш ефективно навчатися або викладати онлайн. 23% викладачів стверджують, що вже мають достатньо знань для викладання онлайн. 8% студентів хотіли б отримати більше знань щодо самоменеджменту, самоорганізації та самодисципліни в контексті онлайн-навчання, а 5% опитаних студентів хотіли б бути більш обізнаними з відповідним програмним забезпеченням. 7% викладачів хотіли б отримати більше знань про сучасні освітні платформи, 6% опитаних викладачів хотіли б більшою мірою оволодіти англійською мовою, а 6% - засобами візуалізації контенту.



Рисунок 11 – Бажані знання та навички для вчителів та учнів у контексті онлайн-навчання
Figure 11 – Desired knowledge and skills for teachers and students in the context of online learning

Висновки.

Проведене дослідження дозволило зробити наступні висновки:

– На всіх учасників освітнього процесу в Україні впливають зовнішні несприятливі чинники, пов'язані з війною. Система онлайн-освіти має враховувати ці особливості навчального процесу в

Україні, а електронні курси повинні бути структуровані таким чином, щоб студент міг легко заходити потрібні матеріали без допомоги викладача. Матеріали електронного навчального курсу потрібно представляти таким чином, щоб студенти могли продовжити вивчення теми самостійно у разі раптового переривання заняття.

– Викладачі та студенти відносно однаково сприймають переваги та недоліки системи дистанційного навчання в Україні. Це дуже важлива передумова для її подальшого вдосконалення. Однак, зовнішня оцінка системи дистанційного навчання також має важливе значення. Оскільки відсутність досвіду або певні традиції в освітній системі України можуть призвести до неправильного сприйняття викладачами та студентами деяких прогресивних інструментів онлайн-освіти.

– Опитані викладачі не достатньо часто використовують інструменти для організації навчання в малих групах, а деякі студенти не оцінюють належним чином цей інструмент дистанційної освіти. Це є прикладом недооцінки дуже ефективного та важливого інструменту онлайн-навчання. Цей інструмент потребує більшої популяризації серед учасників освітнього процесу в Україні.

– Існує попит серед студентів на отримання компетентностей у сфері самоменеджменту, планування особистої роботи під час онлайн-навчання. Ці компетенції можна додавати як м'які навички в рамках різних курсів. Або ж університети можуть запропонувати спеціальний вибіркового курс у якому будуть представлені методи організації власної роботи під час навчання онлайн.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Гарєєва Ф.М. Інноваційні технології в організації навчання під час пандемії COVID-19: досвід університетів світу / Гарєєва Ф.М., Чурсанова М.В. // Актуальні питання гуманітарних наук: міжвузівський збірник наукових праць молодих вчених Дрогобицького державного педагогічного університету імені Івана Франка. – 2021. – № 40 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/43556/1/COVID-19_Dosvit_universytetiv.pdf

2. Кучай О. Сучасні технології дистанційного навчання / Олександр Кучай, Антоніна Дем'янюк // Гуманітарні студії: історія та педагогіка – 2021 – №2 – С. 77-85.

3. Паттон Р. Електронне навчальне середовище наступного покоління та рамки змін для навчальних закладів (in English) / Рене Паттон та Рікардо Сантос // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.cisco.com/c/dam/en_us/solutions/industries/docs/education/digital-learning-environment.pdf

4. Звіт про дослідження: Великобританія. Шлях до цифрового навчання (in English) / Intel // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.birmingham.ac.uk/Documents/HEFI/FUJ-Education-Report-UK.pdf>

5. Шівангі Дхаван Онлайн-навчання: панацея під час кризи COVID-19 (in English) / Шівангі Дхаван // Журнал системи освітніх технологій – 2022 – № 49(1) – С. 5-22.

6. Сью Г. Сучасне онлайн-учня та навчальні засоби у форматі онлайн: вищі когнітивні вимоги онлайн-учня для ефективного навчання (in English) / Сью Грегорі та Мішель Банністер-Тісел // Дослідження та практика вдосконаленого навчання за допомогою технологій – 2017 – Том 12:18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://doi.org/10.1186/s41039-017-0059-3>

7. Ткаченко Л.В. Особливості впровадження дистанційного навчання в освітній процес закладу вищої освіти / Л. В. Ткаченко, О. С. Хмельницька // Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах – 2021 - №75, Т3 – С. 91-96.

REFERENCES

1. Hareieva F. M. Innovative technologies in the organization of learning during the COVID-19 pandemic: the experience of universities around the world / F. M. Hareieva, M. V. Chursanova // Topical issues of the humanities: inter-university collection of scientific works of young scientists of Drohobych Ivan Franko State Pedagogical University (in Ukrainian). – 2021. – № 40 [Electronic resource]. - Access mode: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/43556/1/COVID-19_Dosvit_universytetiv.pdf

2. Kuchai O. Modern technologies of distance learning / O. Kuchai, A. Demianiuk // Humanitarian studies: history and pedagogy (in Ukrainian) – 2021 – №2 – С. 77-85.

3. Patton R. The next-generation digital learning environment and a framework for change for education institutions / Renee Patton and Ricardo Santos [Electronic resource]. - Access mode: https://www.cisco.com/c/dam/en_us/solutions/industries/docs/education/digital-learning-environment.pdf

4. Research report: UK. The road to digital learning / Intel [Electronic resource]. - Access mode: <https://www.birmingham.ac.uk/Documents/HEFI/FUJ-Education-Report-UK.pdf>

5. Shivangi Dhawan Online Learning: A Panacea in the Time of COVID-19 Crisis / Shivangi Dhawan // Journal of Educational Technology Systems – 2022 – Vol. 49(1) – P. 5-22.

6. Sue G. Digital learner presence and online teaching tools: higher cognitive requirements of online learners for effective learning / Sue Gregory and Michelle Bannister-Tyrrell // Research and Practice in Technology Enhanced Learning – 2017 – Volume 12:18 [Electronic resource]. - Access mode: <https://doi.org/10.1186/s41039-017-0059-3>

7. Tkachenko L. Peculiarities of implementing distance learning in the educational process of a higher education institution / Tkachenko L.V., Khmelnytska O.S. // Pedagogy of creative personality formation in higher and secondary schools (in Ukrainian)– 2021 - №75, Т3 – С. 91-96.

РЕФЕРАТ

Мунд Я.-П. Удосконалення дистанційної освіти в Україні: погляд викладачів та студентів / Я.-П. Мунд, В.О. Хрутьба, Е. Валор, А.А. Головка, Ю.С. Нікітченко, Ю.С. Хрутьба // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У публікації представлено результати аналізу опитування викладачів і студентів щодо стану дистанційної освіти та якості електронних навчальних курсів у закладах вищої освіти в Україні та щодо методичних засад їх удосконалення.

Метою роботи є визначення передумов, що впливають на стан дистанційного навчання в Україні та визначення напрямів та методів удосконалення електронних навчальних курсів як основного елемента дистанційної освіти.

Для досягнення мети дослідження було виконано такі задачі:

- здійснено аналіз публікацій та сформульовано гіпотези щодо стану системи дистанційного навчання закладів вищої освіти в Україні, методів навчання та вмісту електронних навчальних курсів;

- сформульовано перелік питань та визначено методику опитування та методику опрацювання результатів;

- обґрунтовано вибірку опитування;

- опрацьовано результати опитування та визначено подальші напрями та методи удосконалення електронних навчальних курсів у рамках університетів, що становили основу для дослідження.

В опитуванні взяло участь 176 студентів і 51 викладач з 9 закладів вищої освіти України. У анкеті було запропоновано відкриті запитання та запитання, що передбачають варіанти відповідей. З метою мотивації респондентів до визначення пріоритетності відповідей було використано ранжування. Частина питань анкети мала на меті сформулювати передумови, які суттєво впливають на навчальний процес, зокрема, передумови пов'язані з війною. У ході анкетування було також встановлено загальне сприйняття учасниками освітнього процесу дистанційного навчання.

Основна увага дослідження була зосереджена на методах онлайн навчання, які використовуються викладачами та студентами та їх ставлення до цих методів. Значна частина питань були сформульовані подібним чином для викладачів і студентів щоб зрозуміти бачення однієї проблеми обома категоріями респондентів. Цікавим результатом опитування є те, що бачення переваг, недоліків та шляхів удосконалення електронних курсів у викладачів і студентів, у значній мірі, співпадають.

Респонденти також відповідали на запитання, які знання та вміння вони б хотіли отримати для більш ефективного навчання у онлайн форматі. Значна частина студентів відповіли, що їм бракує вмінь, які отримуються на практичних заняттях, частина студентів потребує додаткових компетенцій зі самоменеджменту щоб більш ефективно планувати свій час під час онлайн навчання також багато

студентів хотіли б краще оволодіти програмними продуктами, які сприяють ефективному навчанню у онлайн форматі. Викладачі хотіли б отримати більше компетенцій у роботі з програмним забезпеченням, сучасними освітніми платформами та методами організації навчання у малих групах.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ОНЛАЙН ФОРМАТ НАВЧАННЯ, МЕТОДИ НАВЧАННЯ, МОТИВАЦІЯ НАВЧАННЯ, ЕЛЕКТРОННІ НАВЧАЛЬНІ КУРСИ, ЕФЕКТИВНІСТЬ НАВЧАННЯ

ABSTRACT

Mund J.-P., Khrutba V.A., Wallor E., Holovko A.A., Nikitchenko Ю.S., Khrutba Y.S. Improvement of e-learning courses in higher education institutions of Ukraine: students and teachers perspective. Visnyk National Transport University. Series «Economical sciences». Scientific journal. – Kyiv: National Transport University, 2022. – Issue 4 (54).

The publication presents the results of the analysis of the survey of teachers and students on the state of distance education and the quality of e-learning courses in higher education institutions in Ukraine and on the methodological principles of their improvement.

The aim of the work is to determine the prerequisites that affect the state of distance learning in Ukraine and to determine the directions and methods of improving e-learning courses as the main element of distance education.

To achieve the purpose of the study the following tasks were performed:

- analysis of publications and formulation of hypotheses about the state of the distance learning system of higher education institutions in Ukraine, teaching methods and content of e-learning courses;
- questions were formulated and the methodology of the survey and results processing were determined;
- the sample of the survey was substantiated;
- the results of the survey were processed and further directions and methods for improving e-learning courses within universities were identified.

The survey involved 176 students and 51 teachers from 9 higher education institutions of Ukraine. The questionnaire contained open-ended and multiple-choice questions. Ranking was used to motivate respondents to prioritize their answers. Some questions of the questionnaire were aimed at formulating the preconditions that significantly affect the educational process, in particular, the preconditions related to the war. The survey also revealed the general perception of the teachers and students of distance learning.

The survey focused on the online learning methods used by teachers and students and their attitudes towards these methods. A significant part of the questions were formulated in a similar way for teachers and students to understand the vision of the same problem. An interesting result of the survey is that the perceptions of the advantages, disadvantages and ways to improve e-courses by teachers and students largely coincide.

Respondents also answered the question what knowledge and skills they would like to acquire for more effective learning in online format. A significant number of students said that they have a lack of the skills that are acquired in practical classes, some students need additional competencies in self-management in order to plan their time more effectively during online learning, and many students would like to better master software products that contribute to effective learning in the online format. Teachers would like to gain more competencies in working with software, modern educational platforms and methods of organizing learning in small groups.

KEYWORDS: ONLINE LEARNING FORMAT, TEACHING METHODS, LEARNING MOTIVATION, E-LEARNING COURSES, LEARNING EFFICIENCY

АВТОРИ:

Мунд Я.-П., доктор природничих наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Німеччина, Jan-Peter.Mund@hnee.de, Німеччина, 16225, м. Еберсвальде, HNEE Еберсвальде, лісове містечко, Alfred-Möller-Str. 1, Будинок 11 кімната 315, orcid.org/0000-0002-4878-5519

Хрутьба В.О., доктор технічних наук, проофесор, завідувач кафедри Національний транспортний університет, Київ, Україна, viktorii.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8121-2042

Валор Е., кандидат сільськогосподарських наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Evelyn.Wallor@hnee.de, Німеччина, 16225, м. Еберсвальде, HNEE Еберсвальде, лісове містечко, Alfred-Möller-Str. 1, Будинок 11 кімната 315, orcid.org/0000-0002-1749-097X

Головко А.А., кандидат економічних наук, Національний лісотехнічний університет України, Львів, golovkoandrei@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1762-340X

Нікітченко Ю.С., кандидат технічних наук, Університет сталого розвитку Еберсвальде, Німеччина, y.nikitchenko84@gmail.com, Німеччина, 16225, м. Еберсвальде, HNEE Еберсвальде, лісове містечко, Alfred-Möller-Str. 1, Будинок 11 кімната 315, orcid.org/0000-0003-1487-641X

Хрутьба Ю.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: hrutbaj@gmail.com, тел. +380636081570, Україна, 01010, м. Київ, вул. Михайла Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-3419-8364

AUTHOR:

Mund J.-P. Prof. Dr., Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, Jan-Peter.Mund@hnee.de, orcid.org/0000-0002-4878-5519

Khrutba V.A., Prof. Dr, National Transport University, Kyiv, Ukraine viktoriiia.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8121-2042

Wallor E., PhD, Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, Evelyn.Wallor@hnee.de

Holovko A.A., PhD, Ukrainian National Forestry University, Lviv, golovkoandrei@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1762-340X

Nikitchenko Y.S., PhD, Eberswalde University for Sustainable Development, Germany, y.nikitchenko84@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1487-641X

Khrutba Yuliya, Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor of Department of transport Law and Logistics, e-mail: hrutbaj@gmail.com, тел. +380636081570, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka Str.1, of. 439, orcid.org/0000-0002-3419-8364.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Дудюк В.С., доц. к.е.н., Доцент кафедри економіки та менеджменту, Львівського державного університету фізичної культури ім. Л. Боберського

Матейчик Василь Петрович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри екології та технологій захисту навколишнього середовища.

REVIEWERS:

V. S. Dudyuk, Assoc. Doctor of Economics, Associate Professor of the Department of Economics and Management, Lviv State University of Physical Culture named after L Bobersky

V. P. Mateychyk, Doctor of Technical Sciences, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Ecology and Environmental Protection Technologies..

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

Невінгловський В.Ф., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, nevinglovskiy@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0113-1822

Загорняк О.В., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, zagornyakoleg@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3830-4520

Соколова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

ECONOMIC PROBLEMS OF ENTITIES MANAGING THE ROAD INDUSTRY DURING THE STATE OF MARTIAL

Nevinhlovskiy Vadym F., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, nevinglovskiy@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0113-1822

Zagornyak Oleg V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, zagornyakoleg@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3830-4520

Sokolova Natalia M., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, nata_ns@ukr.net, orcid.org/0000-0003-0678-8882

Дата 24 лютого 2022 року закарбувалася в пам'яті не лише українців, а й значної більшості національностей демократичного світу. У цей день російська федерація підступно вторглася із загарбницькою повномасштабною війною на територію держави Україна. Цією ж датою, 24 лютого 2022 року, Президент України підписав Указ №64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні» [1].

У результаті вчинення російською федерацією повномасштабної військової агресії, перед державою Україна та її населенням постали безпекові, соціальні, економічні та інші проблеми. Звісно, що питання захисту та збереження життя людей, стояли, стоять та будуть стояти на першочерговому місці. Наслідком безпекової ситуації, стала найбільша в історії України міграційна криза.

Велика кількість вимушених українських переселенців заповнила чи не всі країни Європи. Відповідно до статистики Управління Верховного комісара ООН у справах біженців (УВКБ ООН), станом на 19 липня 2022 року з України виїхало 9 567 033 особи [2]. Транскордонні переміщення, які можуть носити маятниковий характер, і не можуть вважатись підтвердженням стійкого повернення – 3 793 403 особи [2]. Станом на 1 січня 2022 року в Україні проживало близько 34,5 млн громадян, натомість на кінець серпня 2022 року – лише 27,8 млн [2]. Тобто за пів року війни, чисельність тих хто живе і працює в Україні, зменшилася на 6,7 млн осіб. Частина українців виїхала за кордон, а частина – потрапила в окупацію. Ці невтішні цифри свідчать про те, що кожна з галузей економіки України втратила частину працездатного населення, яке разом зі своїми сім'ями змушене було стати вимушеними переселенцями регіонів, що перебували в тимчасовій окупації та (або) в зоні ведення бойових дій.

Внаслідок міграції працездатного населення, постав виклик зі збереження та підтримки економіки нашої держави, як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках. Особливо критично, це стосувалося можливості фінансування та забезпечення функціонування військово-промислового комплексу (Збройні сили України, Національна гвардія України та інші державні структури), а також соціальної сфери.

Перші тижні повномасштабної війни були особливо тяжкими для суб'єктів господарювання всіх галузевих напрямків. Події, що відбувалися у цей період, сіяли паніку, хаос та майже повну зупинку економіки України. На більшість підприємств різних форм власності, із тих чи інших причин, не вийшли на свої робочі місця працівники різних категорій, починаючи від робітничих професій та закінчуючи керівним складом адміністративних апаратів. Працююче населення, особливо це стосувалося тих регіонів, які стали територіями проведення бойових дій, масово почало

писати заяви на відпустки за власний рахунок, заяви на звільнення за власним бажанням або за згодою сторін, відповідно до чинного законодавства України.

Одним із головних антикризових заходів з боку керівництва держави, щодо врегулювання кадрових питань та кадрової політики суб'єктів господарювання під час воєнного стану, став законопроект «Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану» №7160 (дата реєстрації 14.03.2022р.) [3], згідно якого на період воєнного стану було врегульовано ряд наступних питань, а саме: укладення трудового договору; переведення та зміна істотних умов праці; розірвання трудового договору з ініціативи працівника; встановлення та облік часу роботи й часу відпочинку; організація кадрового діловодства та архівного зберігання кадрових документів у роботодавця; робота в нічний час; залучення до роботи деяких категорій працівників; оплата праці; зупинення дії окремих положень колективного договору; відпустки; призупинення дії трудового договору; діяльність профспілок. Завдяки цим змінам, підприємства дорожньої та інших галузей, мали можливість зберегти свої штатні розписи та кількість штатних одиниць в них, до того періоду часу, який би дозволив відновити, хоча б частково, здійснення фінансово-господарської діяльності за відповідними видами діяльності. Особливо це стосувалося тих працівників, які не покидали територію України, та у випадку стабілізації безпекової ситуації в тому чи іншому регіоні, готові були повернутися до підприємств і приступити до виконання своїх посадових обов'язків. Такі працівники масово писали заяви своїм роботодавцям щодо отримання ними довгострокових відпусток (більше ніж 15 календарних днів) за власний рахунок, без збереження заробітної плати.

Також, цей захід [3] дозволив багатьом суб'єктам господарювання уникнути чималих фінансових витрат, особливо в довгостроковий період від двох і більше місяців, що пов'язані з оплатою заробітної плати та відповідних відрахувань і нарахувань згідно із чинним законодавством. Більшість підприємств, враховуючи відсутність господарської діяльності та «простій» (виконання робіт і надання послуг, товарообіг тощо), не мали можливості забезпечити в довгостроковій перспективі такі витрати та виплати.

Найбільш тяжким наслідком міграційних процесів під час воєнного стану, є той фактор, що не всі фахівці суб'єктів господарювання дорожньої галузі повернуться в Україну по завершенні війни. По різних на те причинах, вони на завжди можуть залишатися в тих країнах, які тимчасово надали їм та їхнім сім'ям свій прихисток у найскладніший в їхньому житті час. На жаль, й не всі фахівці, що були та залишаються в складі Збройних сил України, повернуться живими та (або) працездатними... Таке скорочення фахових працівників, створює відповідні ризики для економіки країни та галузі в цілому, особливо у післявоєнний період.

На рис. 1 зображено порівняльну гістограму кількості працівників дорожньої галузі, що працювали в період із 2020 року по 2022 рік.

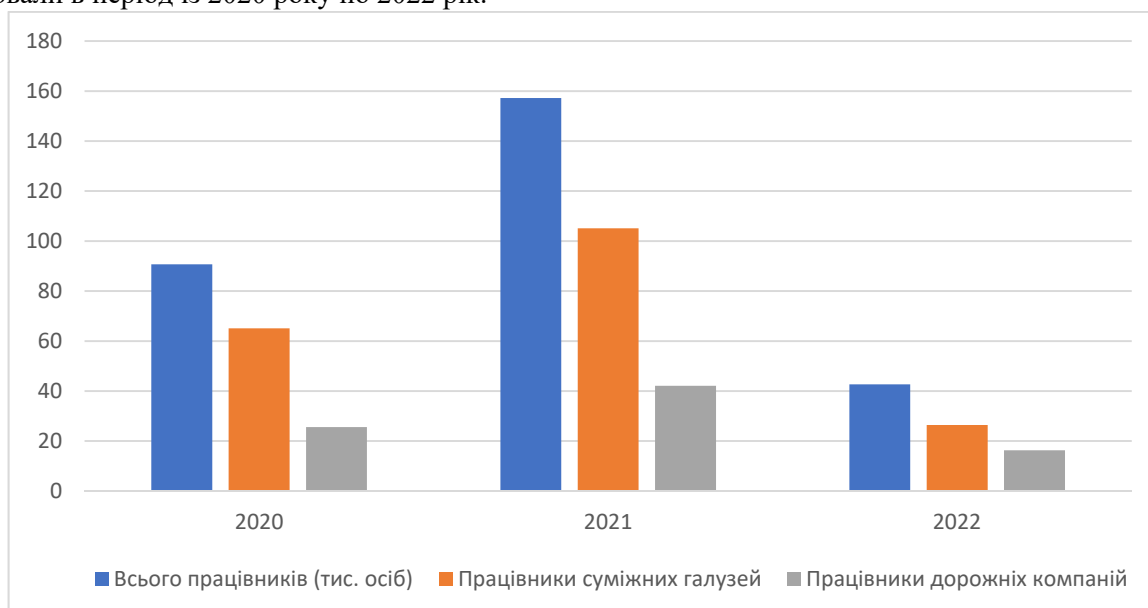


Рисунок 1 – Порівняльна гістограма кількості працівників дорожньої галузі у 2020-2022-му роках
Figure 1 – Comparative histogram of the number of workers in the road industry in 2020-2022

У 2020 році кількість підприємств, що працювали у сфері дорожньо-мостового господарства, складала 832 одиниці із загальною чисельністю працівників майже 25,6 тис. осіб, і більш ніж 65 тис. осіб у суміжних галузях, у тому числі комунальних підприємств – 401, приватних – 229, інших організаційно-правових форм господарювання – 202 [4]. Освоєння у 2021 році коштів у сумі понад 120 млрд. грн. дало можливість для створення загалом додатково більше 62 тис. робочих місць. Відповідно, забезпеченість гарантована більше ніж 157 тис. осіб.

За даними Центру транспортних стратегій [5], у 2022 році за 8 місяців повномасштабної війни з російською федерацією у галузі дорожнього будівництва кількість задіяних працівників скоротилася на дві третини.

Поряд із проблемами міграційних процесів, що безпосередньо вплинули на кадрові питання, чимало підприємств дорожньої галузі під час ракетних обстрілів, бойових дій та мародерства з боку військових російської федерації, втратили свої матеріальні активи, вартість яких обліковуються десятками, а то й сотнями мільйонів гривень. Остаточну цифру, можна буде навести лише по факту завершення війни, але втрачене майно (адміністративні та виробничі приміщення, асфальтобетонні заводи, бітумно-емульсійні установки, ґрунтозмішувальні установки, асфальтоукладальники, дорожні фрези, котки, вантажні та спеціальні автомобілі, дорожньо-будівельні матеріали та конструкції тощо) у свій час активно працювало на відновлення інфраструктури нашої держави та на розвиток її економіки, і було чималим активом цілого ряду дорожніх підприємств.

За попередніми оцінками, прямі втрати тільки компаній-членів Національної асоціації дорожників України, можуть скласти понад 5,5 млрд грн.

Кількісне поновлення суб'єктами втраченого майна, потребуватиме часу, суттєвих зусиль акціонерів та засновників цих підприємств, підтримки з боку фінансових установ та держави, без чого, післявоєнне відновлення дорожньої інфраструктури буде суттєво ускладненим.

Із набуттям воєнного стану в Україні, стало очевидним те, що економічна та податкова системи, які існували у мирний час, не можуть бути прийнятними та доречними, з урахуванням тих викликів, які постали перед державою та її населенням. Черговим антикризовим заходом з боку Президента України та Верховної ради, було прийняття та підписання Закону «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо дії норм на період дії воєнного стану» №2120-IX (реєстр №7137-д), що був ухвалений 15 березня 2022 року [6]. Перш за все, внесення цих змін передбачало спрощення та полегшення цілої низки податкових зобов'язань, акцизів тощо, з метою збереження та підтримки суб'єктів господарювання різних напрямків галузей, а також зменшення відповідного фінансового навантаження не лише на підприємства (бізнес), а й на громадян України.

Один із цих антикризових заходів [6] передбачав скасування акцизів на пальне та зниження ПДВ із 20% на 7%. Враховуючи те, що надходження коштів до бюджету зі сплати акцизу на пальне, є ключовим для формування дорожнього фонду, дорожня галузь України опинилася без належного фінансування. Так, безперечно, цей захід дозволив стабілізувати ринок цін на паливні матеріали, а також, з урахуванням складної макроекономічної та логістичної ситуації, нівелював його дефіцит на внутрішньому ринку як для потреб держави на Збройні сили України, так й для потреб населення. Проте, зупинка та подальша відсутність бюджетних асигнувань на оплату виконаних обсягів робіт підприємствами дорожньої галузі за попередні періоди (до 24.02.2022р.), а також за ті обсяги, які вони виконували під час їхнього залучення до виконання робіт і надання послуг з прибирання та відновлення деокупованих територій, виконання критично необхідних видів робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, з метою підтримки їхнього експлуатаційного стану для забезпечення вантажних та пасажирських перевезень, спричинили «фінансовий голод» в структурі дорожньої галузі.

У попередні роки, на рівні з сільськогосподарською галуззю, енергетичною, видобувною та багатьма іншими напрямками, дорожня галузь України була суттєвою складовою економічного розвитку держави та формування її валового внутрішнього продукту (ВВП).

Відсутність реальних бюджетних асигнувань протягом 8 місяців, починаючи з 24.02.2022р., стало критичним для суб'єктів господарювання дорожньої галузі України. Історично склалося так, що підприємства виконують на замовлення держави відповідні обсяги робіт, а потім, по факту здачі-

приймання цих робіт, вони отримують на свої рахунки відповідні бюджетні асигнування (надходження грошових коштів) з боку Служб автомобільних доріг в областях та відповідно Державного казначейства України. Враховуючи те, що виконавці робіт (підрядні організації) виконували роботи та надавали послуги не лише власним коштом, а кредитувалися необхідними матеріалами, конструкціями та ресурсами тощо, з боку різних напрямків постачальників, виникла прострочена дебіторська та кредиторська заборгованість на різних рівнях фінансово-господарської взаємодії між підприємствами. Таким чином, виникла ситуація, в якій:

- держава, в особі відповідного замовника, винна кошти за виконані роботи та надані послуги, підрядним організаціям;
- підрядні організації, в свою чергу, винні кошти своїм постачальникам і виробникам різного роду матеріалів, продукції тощо.

Ця «схема» працювала до певного критичного моменту, коли традиційна ланка структури суб'єктів господарювання дорожньої галузі (виробники (постачальники) – підрядники (виконавці робіт і послуг)), була не в змозі фінансово кредитувати одна одну.

Відсутність фінансування з боку держави виконаних обсягів робіт та послуг, призвела не лише до накопичення між підприємствами дорожньої галузі дебіторської та кредиторської заборгованості, що налічувалася мільярдами гривень, а й до того, що вони були не в змозі своєчасно та в повному обсязі здійснювати оплату податків (податок на прибуток, податок на додану вартість, єдиний соціальний внесок, податок з доходу фізичних осіб, військовий збір) відповідно до чинного в Україні податкового законодавства. Таким чином, склалася наступна ситуація: держава винна кошти підприємствам, а підприємства винні державі – «замкнуте фінансове коло», із якого потрібно було шукати вихід. Така ситуація могла призвести до банкрутства цілого ряду підприємств дорожньої галузі: виробники (постачальники) будівельних матеріалів і конструкцій; виробники (постачальники) будівельних машин та механізмів; підрядні (будівельні) організації; проектні організації тощо.

Черговим антикризовим заходом з боку держави, стало підписання Президентом України 28 вересня 2022 року Закону № 2618-IX «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо ставок акцизного податку на період дії правового режиму воєнного, надзвичайного стану» [7]. Згідно цього Закону [7], було передбачено повернення акцизів на пальне, у розмірах:

- бензин: 100 євро за 1000 літрів;
- дизель: 100 євро за 1000 літрів;
- біопаливо: 100 євро за 1000 літрів;
- газ: 52 євро за 1000 літрів.

Податок на додану вартість для цих видів палива залишився на рівні 7%.

Окрім того, законом було передбачений виняток для пального на потреби військових. Якщо замовником такого пального є Міністерство оборони, акциз становитиме 0 євро за 1000 літрів. Дія пільги передбачена на період воєнного та надзвичайного стану.

Такі ставки діятимуть до кінця воєнного стану, але не пізніше 01 липня 2023 року. Після цього, ставка ПДВ повернеться до рівня 20%, якою вона була до запровадження пільг у березні [6], а акцизи – до 213 євро та 140 євро за кожні 1000 літрів на бензин і дизель відповідно.

Завдяки частковому поверненню акцизного податку на пальне, очікувані надходження до бюджету становитимуть 2 – 3 мільярдів гривень щомісяця [8], що в свою чергу, дозволить відновити часткове фінансування дорожнього фонду України, з урахуванням кризової ситуації, що склалася в галузі.

Протягом 2022 року, на рівні з іншими галузями, суб'єкти господарювання дорожньої галузі зіткнулися із цілим рядом проблем (кадрові питання; втрата матеріальних активів; прострочена дебіторська та кредиторська заборгованість; своєчасна оплата податків, кредитних і лізингових платежів, відсутність своєчасного фінансування тощо), що суттєво вплинули на їхній економічний стан та результати фінансово-господарської діяльності в цілому.

Враховуючи наведену в цій аналітично-статистичній статті інформацію та факти, важливою задачею є своєчасний пошук оптимальних економічних рішень, з метою прийняття реальних об'єктивних антикризових заходів для суб'єктів господарювання дорожньої галузі України під час

воєнного стану та в післявоєнний період. Перш за все, це пов'язано не лише із підтримкою та розвитком на відповідному рівні економіки нашої держави, а ще й із тим, що дорожня галузь під час воєнного стану повинна підтримувати на належному рівні існуючу мережу автомобільних доріг загального користування, а в післявоєнний період – забезпечити активну відбудову та оновлення мережі автомобільних доріг, особливо в тих регіонах де відбувалися бойові дії, в результаті чого існуючий транспортній інфраструктурі завдано значних збитків, яка обліковується сотнями мільярдів гривень.

		2020	2021	2022
3111020	Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення	57057,943	61820,843	5474,93
	САД у Вінницькій області	2097,059,	3404,833	230,32
	САД у Волинській області	1141,707	1746,432	176,38
	САД у Дніпропетровській області	4205,305	7262,248	405,65
	САД у Донецькій області	1703,896	1666,253	82,46
	САД у Житомирській області	699,177	1438,221	205,91
	САД у Закарпатській області	3792,650	4650,487	157,07
	САД у Запорізькій області	6313,804	4747,992	158,62
	САД в Івано-Франківській області	1377,416	2396,588	134,95
	САД у Київській області	913,395	1662,645	559,27
	САД у Кіровоградській області	1473,131	2405,949	192,25
	САД у Луганській області	3003,396	2146,953	47,70
	САД у Львівській області	1836,905	2373,974	333,65
	САД у Миколаївській області	2002,800	1091,159	190,97
	САД в Одеській області	2150,206	2155,003	418,57
	САД у Полтавській області	5417,624	3516,895	202,95
	САД у Рівненській області	1144,255	1681,717	184,94
	САД у Сумській області	2467,644	1491,645	167,83
	САД у Тернопільській області	2601,681	3329,978	239,47
	САД у Харківській області	2400,128	2449,720	361,59
	САД у Херсонській області	587,956	1308,679	69,03
	САД у Хмельницькій області	3710,275	2618,585	284,56
	САД у Черкаській області	3696,087	2983,603	182,45
	САД у Чернівецькій області	680,960	1056,328	120,81
	САД у Чернігівській області	1298,815	1890,533	322,40

Рисунок 2 – Обсяги дорожніх робіт в розрізі служб-замовників за 10 місяців у 2020-2022 роках (млн. грн.) [9]

Figure 2 – Volumes of road works in terms of client services for 10 months in 2020-2022 (million grivnas)

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>
2. <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3605567-vidnovlenna-ukraini-cerez-dialog-usih-ukrainciv-svitu-obednavsis-zrobiti-nemozlive-vsuperec-usomu.html>.
3. <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39225>.
4. <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/zhkh/terretory/analiz-stanu-sfery-dorozhno-mostovogo-gospodarstva-za-2020rik/>
5. https://cfts.org.ua/blogs/skilki_robochikh_mists_stvoryue_velike_dorozhne_budivnitstvo__529
6. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2120-20#Text>.
7. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2618-20#Text>.
8. <https://www.epravda.com.ua/news/2022/09/28/691971/>.
9. <https://www.publicfinance.gov.ua/projects?p=spending>

REFERENCES

1. <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>
2. <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3605567-vidnovlenna-ukraini-cerez-dialog-usih-ukrainciv-svitu-obednavsis-zrobiti-nemozlive-vsuperec-usomu.html>.
3. <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39225>.
4. <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/zhkh/terretory/analiz-stanu-sfery-dorozhno-mostovogo-gospodarstva-za-2020rik/>.
5. https://cfts.org.ua/blogs/skilki_robochikh_mists_stvoryue_velike_dorozhne_budivnitstvo__529
6. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2120-20#Text>.
7. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2618-20#Text>.
8. <https://www.epravda.com.ua/news/2022/09/28/691971/>.
9. <https://www.publicfinance.gov.ua/projects?p=spending>

РЕФЕРАТ

Невінгловський В.Ф. Економічні проблеми суб'єктів господарювання дорожньої галузі під час воєнного стану / В.Ф. Невінгловський, О.В. Загорняк, Н.М. Соколова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К. : НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У статті наведено ряд економічних проблем, із якими зіткнулися підприємства дорожньої галузі України незалежно від форми власності, у зв'язку із введенням воєнного стану, в результаті вчинення з боку російської федерації військових дій проти нашої держави.

Об'єкт дослідження – суб'єкти господарювання дорожньої галузі.

Мета роботи – встановити вплив воєнного стану на економічний стан суб'єктів господарювання дорожньої галузі України.

Метод дослідження – статистичний аналіз.

Дата February 24, 2022 закарбувалася в пам'яті не лише українців, а й значної більшості національностей демократичного світу. У цей день російська федерація підступно вторглася із загарбницькою війною на територію держави Україна.

У результаті вчинення російською федерацією військової агресії, перед державою Україна та її населенням постали безпекові, соціальні, економічні та інші проблеми. Звісно, що питання захисту та збереження життя людей, стояли, стоять та будуть стояти на першочерговому місті. Разом із тим, для забезпечення функціонування військово-промислового комплексу (Збройні сили України, Національна гвардія України та інші державні структури), постав виклик зі збереження та підтримки економіки нашої держави, як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринках.

У попередні роки, на рівні з сільськогосподарською галуззю, енергетичною, видобувною та багатьма іншими напрямками, дорожня галузь України була суттєвою складовою економічного розвитку держави та формування її валового внутрішнього продукту (ВВП).

Протягом 2022 року, на рівні з іншими галузями, суб'єкти господарювання дорожньої галузі зіткнулися із цілим рядом проблем (кадрові питання; втрата матеріальних активів; прострочена

дебіторська та кредиторська заборгованість; своєчасна оплата податків, кредитних і лізингових платежів, відсутність своєчасного фінансування тощо), що суттєво вплинули на їхній економічний стан та результати фінансово-господарської діяльності в цілому.

Результати статті можуть бути використані з метою співставлення результатів аналізу з іншими роботами, з комплексним урахуванням таких аспектів (факторів) як: зрозумілість, доречність, суттєвість, достовірність, порівнюваність та своєчасність.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук оптимальних економічних рішень, з метою прийняття об'єктивних антикризових заходів для суб'єктів господарювання дорожньої галузі України під час воєнного стану та в післявоєнний період.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВОЄННИЙ СТАН, ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ, АКЦИЗ, ДОРОЖНІЙ ФОНД, БЮДЖЕТНІ АСИГНУВАННЯ, ВІДПУСТКА БЕЗ ЗБЕРЕЖЕННЯ ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ, АНТИКРИЗОВІ ЗАХОДИ.

ABSTRACT

Nevinglovskiy V.F., Zagorniyak O.V., Sokolova N.M. Economic problems of entities managing the road industry during the state of martial. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article presents a number of economic problems faced by enterprises of the road industry of Ukraine, regardless of the form of ownership, in connection with the introduction of martial law, as a result of the Russian Federation's military actions against our state.

The object of the study is road industry entities.

The purpose of the work is to establish the influence of the state of war on the economic condition of the economic entities of the road industry of Ukraine.

The research method is statistical analysis.

The date of February 24, 2022 was etched in the memory not only of Ukrainians, but also of the vast majority of nationalities of the democratic world. On this day, the Russian Federation insidiously invaded the territory of Ukraine with a war of aggression.

As a result of the Russian Federation's military aggression, the state of Ukraine and its population faced security, social, economic and other problems. Of course, the issues of protection and preservation of people's lives were, are and will be of primary importance to the city. At the same time, in order to ensure the functioning of the military-industrial complex (the Armed Forces of Ukraine, the National Guard of Ukraine and other state structures), there was a challenge to preserve and support the economy of our state, both on foreign and domestic markets.

In previous years, on a level with the agricultural, energy, mining and many other areas, the road industry of Ukraine was an essential component of the economic development of the state and the formation of its gross domestic product (GDP). During 2022, on par with other industries, road industry entities faced a number of problems (personnel issues; loss of tangible assets; overdue receivables and payables; timely payment of taxes, loan and lease payments, lack of timely financing, etc.) , which significantly affected their economic condition and the results of financial and economic activity as a whole.

The results of the article can be used to compare the results of the analysis with other works, taking into account such aspects (factors) as: comprehensibility, relevance, materiality, reliability, comparability and timeliness.

Prognostic assumptions regarding the development of the object of research - the search for optimal economic solutions, with the aim of taking objective anti-crisis measures for business entities of the road industry of Ukraine during the martial law and in the post-war period.

KEY WORDS: MARTIAL LAW, ECONOMIC PROBLEMS, EXCISE, ROAD FUND, BUDGET ALLOCATIONS, LEAVE WITHOUT PAYMENT, ANTI-CRISIS MEASURES.

АВТОРИ:

Невінгловський Вадим Федорович, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: nevinglovskiy@ukr.net, тел. +380995464486, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка (Суворова), 1, к. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-0113-1822>.

Загорняк Олег Васильович, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: zagornyakoleg@gmail.com, тел. +380632335399, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка (Суворова), 1, к. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-3830-4520>.

Соколова Наталія Михайлівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380675872662, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка (Суворова), 1, к. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-0678-8882>.

AUTHOR:

Nevinhlovskiy Vadym F., Ph.D., National Transport University, associate professor of the department of transport construction and property management, e-mail: nevinglovskiy@ukr.net, tel. +380995464486, Ukraine, 01010, Kyiv, Mykhaila Omelianovycha-Pavlenka (Suvorova) str. 1, of. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-0113-1822>.

Zagornyak Oleg V., Ph.D., National Transport University, associate professor of the department of transport construction and property management, e-mail: zagornyakoleg@gmail.com, tel. +380632335399, Ukraine, 01010, Kyiv, Mykhaila Omelianovycha-Pavlenka (Suvorova) str. 1, of. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-3830-4520>.

Sokolova Natalia M., PhD, associate professor, National Transport University, associate professor department of transport construction and property management, e-mail: nata_ns@ukr.net, tel. +380675872662, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 206, 218, <https://orcid.org/0000-0003-0678-8882>.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Погребняк М.М., кандидат економічних наук, начальник відділу планово - фінансової діяльності, бухгалтерського обліку та звітності Державного агентства автомобільних доріг України.

Островерхий О. Г., кандидат технічних наук, генеральний директор НВО ТОВ «Трансінжиніринг».

REVIEWER:

M.M. Pogrebnyak, candidate of economic sciences, head of the department of planning and financial activities, accounting and reporting of the State Agency of Highways of Ukraine.

O. Ostroverkhiy, Candidate of Technical Sciences, General Director of Transengineering LLC.

УКРАЇНА В ГЛОБАЛЬНОМУ ПОДІЛІ ПРАЦІ: ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ

Павлюк В.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, vpavliuk04@yahoo.com, orcid.org/0000-0001-8301-8385

Муленко В.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, zetghost@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0950-6449

UKRAINE IN THE GLOBAL DIVISION OF LABOR: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES

Pavliuk V.I., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, vpavliuk04@yahoo.com, orcid.org/0000-0001-8301-8385

Mulenko V.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, zetghost@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0950-6449

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку світової економіки спостерігається посилення взаємозв'язку та взаємозалежності національних економік, а також збільшення рівня інтегрованості окремих економік в систему поділу праці. Процеси глобалізації стимулювали переміщення виробничих галузей із економічно розвинених капіталістичних країн у країни, що розвиваються, виробництво продукції в яких є значно дешевшим. Дані зміни призвели до трансформації існуючого міжнародного поділу праці в новий міжнародний поділ праці (НМПП) – систему просторового поділу праці, який виникає, коли процес виробництва більше не обмежується національною економікою. Оскільки новітній поділ праці сформувався під впливом глобалізаційних процесів, частина економістів застосовує до новоутвореної системи термін глобальний поділ праці (ГПП), акцентуючи увагу на переході від системи «обмежених національних економік» до системи «глибоко інтегрованих глобальних взаємозалежностей» [1, с.3].

Ефективність участі країни в системі НМПП сьогодні значною мірою визначає рівень її міжнародної конкурентоспроможності, а також перспективи економічного зростання. Залучення України в глобальний поділ праці є недостатнім та неефективним, що зумовило відставання країни від передових світових економік та світового економічного прогресу в цілому. В зв'язку з цим актуальним завданням на сьогодні стає пошук шляхів посилення позицій національної економіки в системі ГПП, які дозволять забезпечити високий рівень конкурентоспроможності України, активізувати економічний розвиток і зростання, а також досягти підвищення якості життя населення.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Теоретичні основи міжнародної торгівлі, конкурентних переваг та міжнародної спеціалізації були закладені у роботах таких економістів як А. Сміт та Д. Рікардо. Питанню проблематики зовнішньої торгівлі України та її участі в міжнародному поділі праці було присвячено роботи численних вітчизняних економістів: І.І. Дахно, А.С. Філіпенко, В.С. Будкіна, Н.Г. Базавлук, О. Г. Білоруса, Б. Ф. Заблоцького та інших.

Метою статті є визначення на основі аналізу зовнішньоекономічної діяльності України проблем участі національної економіки в НМПП та виявлення перспективних напрямків посилення позицій України в системі ГПП.

Виклад основного матеріалу. Україна сьогодні активно залучена до зовнішньоекономічної діяльності. Країна має торговельні відносини з багатьма країнами світу та активно розвиває власну зовнішню торгівлю, бере активну участь в інтеграційних процесах та міжнародному економічному співробітництві, залучена в процеси міжнародної міграції робочої сили та капіталів. Ключову роль в формуванні місця країни в системі НМПП відіграє динаміка та структура її зовнішньої торгівлі, тому для визначення поточної позиції та проблем участі нашої держави в системі ГПП необхідно здійснити аналіз міжнародної торгівлі України.

Згідно даних Платіжного балансу України, за період 2017-2021 років експорт та імпорт України демонстрували здебільшого зростання. Падіння спостерігалось лише в 2020 році, що було пов'язано з введеними карантинними обмеженнями на фоні пандемії коронавірусу COVID-19. Варто зазначити, що темпи росту імпорту до 2020 року перевищували темпи приросту експорту. Однак, після скорочення в 2020 році, в 2021 році експорт продемонстрував більший темп росту ніж імпорт в зв'язку зі швидшим відновленням експорту окремих категорій товарів та послуг (Таблиця 1).

Таблиця 1 – Динаміка міжнародної торгівлі України, 2017-2021 роки [Розроблено на основі джерела 2]

Table 1 – Dynamics of Ukraine's international trade, 2017-2021 [Developed on the basis of the source 2]

Рік	Експорт товарів та послуг, млн дол. США	Темпи зростання/скорочення експорту, %	Імпорт товарів та послуг, млн дол. США	Темпи зростання/скорочення імпорту, %	Сальдо торговельного балансу, млн дол. США
2017	53944	117,25	62688	119,49	-8744
2018	59177	109,70	70555	112,55	-11378
2019	63556	107,40	76067	107,81	-12511
2020	60707	95,52	63085	82,93	-2378
2021	81504	134,26	84175	133,43	-2671

Сальдо торговельного балансу за досліджуваний період було негативним. За період 2017-2019 років спостерігається збільшення дефіциту торгового балансу (за даний період сальдо скоротилось майже на 4 млрд дол. США). В 2020 році відбулось суттєве зменшення негативного значення сальдо зовнішньої торгівлі за рахунок істотного зниження імпорту на фоні відносно незначного скорочення експорту. Однак, в 2021 році збільшення дефіциту торговельного балансу відновилось на фоні зростання обсягів експортних та імпортних операцій. Пасивне сальдо торгівельного балансу України протягом всього досліджуваного періоду свідчить про недостатню ефективність міжнародної торгівлі.

В 2022 році в зв'язку з військовими діями очікується значне скорочення обсягів українського експорту. Разом з тим, обсяги імпорту можуть продемонструвати як незначне зменшення так і деяке зростання. Це пов'язано з необхідністю покриття наявних потреб бізнесу та суспільства за рахунок імпорту в умовах часткової зупинки економіки. В зв'язку з цим в 2022 році, ймовірно, буде спостерігатися значний дефіцит торговельного балансу України.

Основу експорту України в 2021 році становили продовольство та сировина (27,69 млрд дол. США). Варто відмітити, що продукція сільського господарства з 2013 року займає найбільшу частку в структурі українського експорту. Досить значними в 2021 році були долі експорту чорних та кольорових металів (15,72 млрд дол США) та мінеральних продуктів (7,87 млрд дол. США). Серед послуг найбільше Україною експортувались інформаційні послуги (7,11 млрд дол. США) та транспортні послуги (4,76 млрд дол. США). Частки інших товарів та послуг були відносно незначними – кожна з них займала менше 5% від загального експорту (рисунок 1).

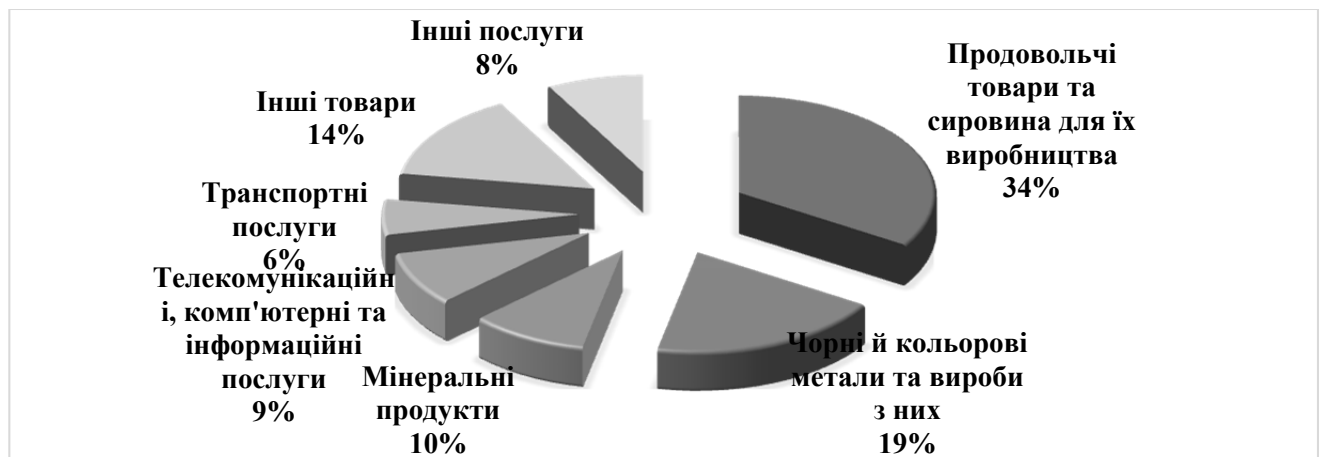


Рисунок 1 – Структура експорту товарів та послуг України в 2021 році
[Розроблено на основі джерел 2 та 3]

Figure 1 – The Ukraine's goods and services export structure in 2021
[Developed on the basis of sources 2 and 3]

Найбільше в 2021 році Україною було імпортовано машин, устаткування та транспортних засобів (21,84 млрд дол. США). Досить значними в структурі імпорту були частки продукції хімічної промисловості (14,39 млрд дол. США) та мінеральних продуктів (14 млрд дол. США). На продовольчі товари припадало майже 10% українського імпорту (7,67 млрд дол. США). З послуг найбільше Україною імпортувалися послуги, пов'язані з подорожами (6, 25 млрд дол. США). Інші категорії товарів та послуг займали в структурі імпорту менше 5% кожна (рисуюнок 2).



Рисуюнок 2 – Структура імпорту товарів та послуг України в 2021 році
[Розроблено на основі джерел 2 та 3]

Figure 2 – The Ukraine's goods and services import structure in 2021
[Developed on the basis of sources 2 and 3]

В 2022 році очікується скорочення частки продовольства та металів в структурі експорту, що пов'язано з активними бойовими діями в аграрних регіонах та регіонах з розвинутою металургійною промисловістю, а також в зв'язку з блокуванням морських портів. Прогнозується, також, скорочення частки експорту транспортних послуг, через втрату Україною транзитних вантажів. Структура імпорту в 2022 році, ймовірно, значних змін не зазнає – основу імпорту й надалі складатимуть машини та продукція хімічної промисловості. Однак, можливим є скорочення долі послуг, пов'язаних з подорожами, через падіння купівельної спроможності населення, часткове обмеження переміщення чоловічого населення та воєнні дії на території України.

Дані аналізу міжнародної торгівлі свідчать, що в системі НМПП Україна виділяється переважно як експортер сировини та продукції проміжного споживання (в першу чергу це продовольство, чорні та кольорові метали) та імпортер енергоносіїв і технологічної продукції. Україна також тривалий час слугувала значним транспортним мостом між країнами Європи та Азії, що зумовлює досить велику частку транспортних послуг в структурі експорту. Крім того, в останні роки спостерігався активний розвиток сфери ІТ-послуг. Домінування в структурі експорту сировини вказує на низьку ефективність участі країни в системі поділу праці та створює необхідність пошуку методів посилення позицій України в системі ГПП.

Враховуючи специфіку сучасного етапу розвитку світової економіки, конкуренцію на світових ринках та реалії існування української держави, доцільним для посилення позицій країни в системі глобального поділу праці є підтримка домінуючих нині в структурі експорту галузей з одночасним стимулюванням розвитку найбільш перспективних секторів економіки, на ринках яких Україна зможе вести ефективну конкурентну боротьбу. Розвиток виробництва вітчизняної високотехнологічної продукції є перспективним, однак технологічне відставання країни від провідних економік світу та жорстке конкурентне середовище міжнародних технологічних ринків значно ускладнюють можливості ефективного входу України на дані ринки та знижують ймовірність вдалої конкурентної боротьби.

Україна сьогодні є значним експортером агропромислової продукції. Продовольство з України купують країни Європи, Південно-східної Азії, Північної Африки. Значний попит на продукцію українського агросектору обумовлений високою якістю при відносно нижчих цінах у порівнянні з конкурентами. Таким чином забезпечення стабільного експорту української продукції сільського

господарства є критичним фактором гарантування продовольчої безпеки світу. Однак, через воєнні дії на території України, на сьогодні спостерігається значне скорочення українського експорту агропродукції, в першу чергу збіжжя. Окупація та активні бойові дії в південних регіонах країни, в яких вироблялась більша частина продовольства, ймовірно, призведе до знищення частини врожаю. Блокування морських портів України, через які вивозилось за кордон найбільше агропромислової продукції, спричинить суттєве скорочення експорту. Переорієнтація перевезень на інші види транспорту не дозволить повною мірою покрити транспортні потреби та забезпечити повноцінний експорт зерна. За прогнозами через бойові дії та блокування українських морських портів експорт сільськогосподарської продукції України у 2022 році навряд чи становитиме понад 35% від загального обсягу 2021 року [4].

Разом з тим, на сьогодні з'явилися певні передумови та можливості для забезпечення майбутнього розвитку агропромислового комплексу та економіки України в цілому. Насамперед дана ситуація дала розуміння необхідності розвитку супутніх до сільського господарства секторів, в першу чергу харчової промисловості. Здійснюючи переробку частини продовольства до стану готової чи проміжної продукції, Україна не лише матиме можливість здійснювати транспортування продукції за рахунок зменшення її фізичної кількості, а й отримає збільшені експортні доходи завдяки більшій вартості переробленої продукції. Розвиток харчової промисловості також матиме значний позитивний вплив і на внутрішній ринок України – насичення ринку українською продукцією дозволить підвищити конкуренцію та знизити ціни. Крім того, завдяки розвитку власної переробної промисловості вдасться уникнути ситуації, коли Україна змушена за високими цінами закуповувати продукцію, вироблену з української сировини. Наприклад, подібна ситуація спостерігається з імпортом борошна з Туреччини, яка є одним з найбільших споживачів української пшениці (в 2021 році Туреччина закупила рекордні 1,41 млн т м'якої пшениці з України) [5]. Варто зазначити, що розбудова харчової промисловості можлива лише після завершення військових дій та може зайняти тривалий час.

В подібній до агропромислового комплексу ситуації сьогодні знаходиться також металургійна та видобувна промисловості – регіони, де вони найбільш розвинуті на сьогодні є прифронтовими чи частково окупованими, а можливості експорту продукції даних галузей значно обмежені через блокаду портів та руйнування транспортної інфраструктури. Дані проблеми призведуть до скорочень експорту, значних економічних збитків та часткової втрати позицій нашої країни на відповідних світових ринках. Продукцію даних галузей промисловості можна використовувати для виробництва машин та високотехнологічного обладнання, однак українські перспективи на цьому ринку не є оптимістичними через інтенсивну конкуренцію та значне технологічне відставання України від провідних країн світу. В зв'язку з цим доцільно було б підтримувати певний рівень експорту металургійної продукції та одночасно перенаправити продукцію, яку не вдасться експортувати, на внутрішній ринок, в першу чергу для задоволення потреб військово-промислового комплексу. Це дозволить дещо пом'якшити негативний вплив зменшення експорту на економіку, гарантувати збереження робочих місць, забезпечити розвиток ВПК та посилення українських оборонних можливостей.

Україна має значний транспортний та транзитний потенціал, що обумовлювало стабільно високу частку транспортних послуг в структурі її експорту. Вигідне економіко-географічне положення дозволило нашій країні бути ефективним транспортним мостом для перевезень товарів та пасажирів між країнами Європи, Азії та Близького Сходу. Крім того, Україна була одним з основних транзитерів енергоносіїв з Росії до країн Європи. Однак, в останні роки значення транспортного сектору поступово зменшується, а надходження від експорту транспортних послуг скорочуються. Основною причиною цього стало істотне зменшення транзиту газу та перевезень товарів через територію України. В 2022 році на фоні повномасштабних військових дій, знищення транспортної інфраструктури, блокування морських портів, очікується істотне зменшення обсягів експортованих послуг перевезень. Крім того, враховуючи курс країн Європи на відмову від російських енергоносіїв та розрив відносин між Україною та Росією, ймовірно, тенденція до скорочення транзитних потоків матиме довгостроковий характер.

Проте міжнародна ізоляція Росії та активне співробітництво України з країнами-партнерами створюють нові можливості для розвитку транспортного сектору. Однією з найперспективніших з точки зору розвитку транспортної інфраструктури та сфери міжнародної торгівлі транспортними послугами є долучення України до Ініціативи трьох морів (Тримор'я, ІТМ) 21 червня 2022 року на правах партнера-учасника. Пріоритетними в межах ІТМ є проекти співпраці у трьох ключових галузях: транспорт, енергетика та цифрова економіка. На території країн Тримор'я в межах

співробітництва вже було реалізовано такі великі інфраструктурні проекти, як автомагістраль Via Carpathia; Балтико-адриатичний залізничний коридор; інфраструктуру для зрідженого природного газу; проект залізничного коридору Rail Baltica; вантажний коридор Amber Rail [6]. Долучення до ITM є економічно та політично вигідним для України в контексті відновлення та розвитку інфраструктури, а також забезпечення експорту своєї продукції в часи війни.

Крім ITM досить перспективним є можливість розвитку відносин між Україною, Польщею та Британією в межах регіонального альянсу, створеного 17 лютого 2022 року. І хоча даний альянс створювався в першу чергу як оборонний, він сприятиме поглибленню взаємовідносин між учасниками, розвитку зовнішньоекономічних зв'язків та вдосконаленню транспортного сполучення між країнами-членами. Можливість подальшого розширення даного альянсу за рахунок залучення інших країн, таких як Литва, Латвія, Естонія (можливо, Туреччина та Азербайджан) створює передумови для подальшого розвитку транспортної інфраструктури в регіоні та поглиблення економічних відносин між державами-учасниками союзу. Україна, враховуючи її географічне положення, відіграватиме значну роль у забезпеченні доступу країн альянсу до Чорного моря, що сприятиме активному зростанню обсягів експорту транспортних послуг та розвитку українського ринку транспортних перевезень.

Існують певні можливості і для відновлення та подальшого розвитку транзиту нафти та газу територією України. За прогнозами "Оператора ГТС України" за 3-4 роки транзит російського газу до Європи повністю зупиниться [7]. Європейські уряди на сьогодні активно шукають альтернативні джерела постачання нафти та газу. Найбільш перспективними з можливих постачальників є Азербайджан, країни Африки та Перської затоки. Враховуючи географічне положення України, а також наявність широкої мережі трубопроводів і трубопровідного сполучення з Туреччиною та країнами Європи, наша держава може запропонувати власні нафто- та газотранспортні системи для забезпечення безперебійного постачання необхідних енергоресурсів до Європи. Крім того, українській владі необхідно сприяти відновленню переговорів щодо проекту магістрального газопроводу «Білий потік», створення якого дозволить країнам Каспійського регіону збільшити обсяги експорту газу до Європи, диверсифікувати шляхи постачання, а Україні – зберегти власні позиції транзитера та отримати додаткові фінансові надходження.

Зовнішня торгівля інформаційними та комп'ютерними послугами демонструвала активний розвиток в останні роки – станом на 2021 рік майже 10% українського експорту припадало на даний вид послуг. Навіть під час війни IT-сектор української сфери послуг демонстрував зростання – за 5 місяців 2022 року частка IT у всьому експорті українських послуг становила 46%, а попит на IT-послуги цього року зріс на 27% [8]. За прогнозами Асоціації «IT Ukraine» в 2022 році очікується зростання IT сектору – під час війни 77% IT-компаній залучили нових клієнтів, 56% із них очікує на зростання на 5-30% у цьому році, 41% компаній прогнозує збереження існуючих обсягів на рівні 50-100% і лише 3% компаній очікують падіння обсягів на 50% і більше [9]. Подібні тенденції розвитку IT-індустрії свідчать про її визначальну роль в наповненні державного бюджету України в воєнних умовах. В зв'язку з цим уряду слід активно стимулювати розвиток сектору інформаційних технологій.

На сьогодні держава намагається підтримувати розвиток галузі шляхом створення окремих програм фінансування. Урядом, наприклад, було запущено в червні програму "Старт в IT" — надання стипендій в розмірі до 30 тис. грн на навчання й отримання навичок молодшого розробника, дата-аналітика чи графічного дизайнера [10]. Більше того, держава планує через український фонд стартапів викуповувати частку в новостворених компаніях за умови, що отримані гроші будуть направлені лише на розвиток, найм співробітників, підготовку моделі та початкове фінансування. Уряд України також забезпечив можливість бронювання критично важливих фахівців компаній від мобілізації задля збереження економічних показників підприємств і забезпечення виконання ними необхідних функцій для потреб держави.

Крім названих заходів, що вже впроваджуються, держава може виділити додаткові кошти для цифровізації секторів економіки та розвитку IT-галузі в цілому. В умовах війни діджиталізація процесів дозволить гарантувати функціонування всіх критично важливих галузей та збереження доступу громадян до необхідних послуг. Крім того, державі слід заохочувати і підтримувати створення в Україні повноцінних R&D-центрів. Дані центри дозволять зменшити попит з боку українських фірм на іноземні послуги аутсорсингу, а також дасть змогу підвищити якість українських інформаційних послуг за рахунок кооперації фахівців IT-галузі.

Ще одна можливість для української галузі інформаційних технологій пов'язана з заходами цифровізації функціонування держави – так званою програмою «держави в смартфоні». Україна вже

досягла певних успіхів в сфері діджиталізації – перевела в електронну форму значну частку державних послуг, розвиває електронні освітні програми, впроваджує та вдосконалює програми розвитку онлайн-медицини. Значна частина Плану відновлення України після війни буде присвячена діджиталізації, а саме розвитку електронних публічних послуг; розвитку мережі Центрів «Дія»; розвитку та взаємодії електронних реєстрів; розвитку наступних поколінь мобільного зв'язку; системі відкритих даних; розвитку цифрової економіки та розвитку потенціалу національної екосистеми кібербезпеки [11]. Враховуючи наявні успіхи та досягнення, Україна може експортувати випробувані та запроваджені в нашій державі проекти цифровізації в інші країни світу. Це дозволить забезпечити ІТ-галузь країни новими замовленнями та дасть змогу отримати Україні значні фінансові надходження.

Підтримка та розвиток всіх згаданих секторів економіки України для посилення позицій країни в системі ГПП потребує створення повноцінної Стратегії розвитку зовнішньоекономічної діяльності з чітко визначеними механізмами реалізації, фінансування, моніторингу та контролю. Подібна Стратегія повинна стати значною частиною Програми (плану) відновлення України, щоб забезпечити ефективну реалізацію всіх заходів, необхідних для покращення місця країни в системі НМПП.

Висновки. Участь України в глобальному поділі праці залишається неефективною. Наша країна все ще виділяється на світових ринках як експортер сировини і продукції проміжного споживання. Завдяки своєму географічному положенню, Україна також виступала транзитним мостом між Європою та Азією, однак в останні роки обсяги перевезень істотно скоротились. Повномасштабне вторгнення на територію України створили ряд загроз для економічного розвитку, які призводять до погіршення позицій країни в системі нового міжнародного поділу праці. Разом з тим, у країни з'явилися унікальні можливості посилити свою роль в світовій економіці завдяки впровадженню необхідних заходів економічної підтримки та розвитку перспективних секторів національної економіки.

Враховуючи об'єктивні економічні умови України та стан розвитку постіндустріального суспільства найбільш перспективним напрямком посилення позицій країни в системі глобального поділу праці є активний розвиток сфери ІТ-послуг з одночасною підтримкою домінуючих на сьогодні в українському експорті галузей. Підтримка сфери матеріального виробництва (в першу чергу агропромислового комплексу) та стимулювання розвитку суміжних з нею галузей переробки (таких як харчова промисловість) дозволить країні забезпечити додаткові фінансові надходження, зберегти та посилити власні позиції на світових ринках. Розвиток ІТ-сектору дасть змогу Україні набути конкурентних переваг на ринку інформаційних послуг, який зараз активно розвивається. В перспективі, вдала конкурентна боротьба на ринку ІТ-послуг дозволить нашій країні стати значним гравцем на світовому ринку інформаційних технологій та покращити становище України в системі ГПП, що стане передумовою забезпечення стабільного економічного зростання, технологічного розвитку та покращення якості життя населення.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Charnock, G., Starosta, G. (2016). Introduction: The New International Division of Labour and the Critique of Political Economy Today. In: Charnock, G., Starosta, G. (eds) *The New International Division of Labour. International Political Economy Series*, (pp. 1-22). Palgrave Macmillan, London. https://doi.org/10.1057/978-1-137-53872-7_1.
2. Динаміка платіжного балансу України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://bank.gov.ua/files/ES/BOP_u.pdf (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.
3. Зовнішня торгівля товарами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://bank.gov.ua/files/ES/Tov_u.pdf (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.
4. Експорт української агропродукції у 2022 році не перевищуватиме 35%, – британська розвідка [Електронний ресурс] // AgroTimes. – Режим доступу: <https://agrotimes.ua/agromarket/eksport-ukrayinskoyi-agroprodukcziyi-u-2022-rocz-i-ne-perevyshhuvatyme-35-brytanka-rozvidka/> (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.
5. Туреччина імпортувала рекордний обсяг української пшениці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://latifundist.com/novosti/58207-turechchina-importovala-rekordnij-obsyag-ukrayinskoyi-pshenitsi> (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.
6. Що таке Тримор'я і чому Україна прагне приєднатися до цього об'єднання 12 країн ЄС [Електронний ресурс] // Новое время НВ. – Режим доступу: <https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/trimor-ya-shcho-ce-ta-yaki-krajini-do-nogo-vhodyat-ukrajina-stala-partnerom-iniciativi-troh-moriv-50251323.html> (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.

7. В ОГТСУ вирахували, коли Україна повністю втратить транзит російського газу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zn.ua/ukr/ECONOMICS/v-ohtsu-virakhuvali-koli-ukrajina-povnistju-vtratit-tranzit-rosijskoho-hazu.html> (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.
8. IT-послуги — єдина галузь бізнесу, що зросла у 2022 році [Електронний ресурс] // Оpendatabot. – Режим доступу: <https://opendatabot.ua/analytics/itexport-increased-2022> (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.
9. Бабак А. Рекордний ріст індустрії, роль айтивців у війні та оптимістичні прогнози на рік — кварталний звіт Асоціації IT Ukraine [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://dou.ua/lenta/news/research-of-the-association-it-ukraine/> (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.
10. Денис Шмигаль: Держава підтримає стартапи та навчання спеціалістів у сфері IT [Електронний ресурс] // Урядовий портал. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/news/denis-shmigal-derzhava-pidtrimaye-startapi-ta-navchannya-specialistiv-u-sferi-it> (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.
11. IT-сектор став єдиною сферою, яка продемонструвала зростання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://biz.ligazakon.net/news/212373_t-sektor-stav-dinoyu-sferoyu-yaka-prodemonstruvala-zrostannya (дата звернення 28.09.2022). – Назва з екрана.

REFERENCES

1. Charnock, G., Starosta, G. (2016). Introduction: The New International Division of Labour and the Critique of Political Economy Today. In: Charnock, G., Starosta, G. (eds) *The New International Division of Labour. International Political Economy Series*, (pp. 1-22). Palgrave Macmillan, London. https://doi.org/10.1057/978-1-137-53872-7_1.
2. Dynamika platizhnoho balansu Ukrayiny [Dynamics of Ukraine's balance of payments]. (n.d.). *bank.gov.ua*. Retrieved from https://bank.gov.ua/files/ES/BOP_y.pdf [in Ukrainian].
3. Zovnishnya torhivlya tovarom [Foreign trade in goods]. (n.d.). *bank.gov.ua*. Retrieved from https://bank.gov.ua/files/ES/Tov_y.pdf [in Ukrainian].
4. Eksport ukrayinskoyi ahroproduktsiyi u 2022 rotsi ne perevyshchuvatyme 35%, – brytanka rozvidka [Export of Ukrainian agricultural products in 2022 will not exceed 35%, – British intelligence]. (n.d.). *agrotimes.ua*. Retrieved from <https://agrotimes.ua/agromarket/eksport-ukrayinskoyi-agroprodukcziyi-u-2022-rotsi-ne-perevyshchuvatyme-35-brytanka-rozvidka/> [in Ukrainian].
5. Turechchyna importovala rekordnyy obsyah ukrayinskoyi pshenytsi [Turkey imported a record amount of Ukrainian wheat]. (n.d.). *latifundist.com*. Retrieved from <https://latifundist.com/novosti/58207-turechchina-importovala-rekordnij-obsyag-ukrayinskoyi-pshenytsi> [in Ukrainian].
6. Shcho take Trymorya i chomu Ukrayina prahne pryednatysya do tsoho obyednannya 12 krayin YeS [What is The Three Seas Initiative and why Ukraine wants to join this association of 12 EU countries]. (n.d.). *nv.com*. Retrieved from <https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/trimor-ya-shcho-ce-ta-yaki-krajini-donogo-vhodyat-ukrajina-stala-partnerom-iniciativi-troh-moriv-50251323.html> [in Ukrainian].
7. V OHTSU vyrakhuvaly, koly Ukrayina povnistyu vtratyt tranzyt rosiyskoho hazu ["Operator of Ukraine's gas transportation system" calculated when Ukraine will completely lose transit of Russian gas]. (n.d.). *zn.ua*. Retrieved from <https://zn.ua/ukr/ECONOMICS/v-ohtsu-virakhuvali-koli-ukrajina-povnistju-vtratit-tranzit-rosijskoho-hazu.html> [in Ukrainian].
8. IT-posluhy — yedyna haluz' biznesu, shcho zroslo u 2022 rotsi [IT services — the only branch of business that grew in 2022]. (n.d.). *opendatabot.ua*. Retrieved from <https://opendatabot.ua/analytics/itexport-increased-2022> [in Ukrainian].
9. Babak, A. (2022). Rekordnyy rist industriyi, rol aytyvtiv u viyni ta optymistychni prohnozy na rik — kvartalnyy zvit Asotsiatsiyi IT Ukraine [Record-breaking growth of the industry, the role of Ukrainians in the war and optimistic forecasts for the year — quarterly report of the IT Ukraine Association]. <https://dou.ua>. Retrieved from <https://dou.ua/lenta/news/research-of-the-association-it-ukraine/> [in Ukrainian].
10. Denys Shmyhal: Derzhava pidtrymaє startapy ta navchannya spetsialistiv u sferi IT [Denys Shmyhal: The state will support startups and training of IT specialists]. (n.d.). *kmu.gov.ua*. Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/news/denis-shmigal-derzhava-pidtrimaye-startapi-ta-navchannya-specialistiv-u-sferi-it> [in Ukrainian].
11. IT-sektor stav yedynoyu sferoyu, yaka prodemonstruvala zrostannya [The IT sector became the only economic sphere that demonstrated growth]. (n.d.). *biz.ligazakon.net*. Retrieved from

РЕФЕРАТ

Павлюк В.І. Україна в глобальному поділі праці: виклики та можливості / В.І. Павлюк, В.М. Муленко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті визначено проблеми та перспективи участі України в глобальному поділі праці на основі аналізу міжнародної торгівлі.

Об'єкт дослідження – сфера міжнародної торгівлі України.

Мета роботи – визначення на основі аналізу зовнішньоекономічної діяльності України проблем участі національної економіки в новому міжнародному поділі праці та виявлення перспективних напрямків посилення позицій України в системі глобального поділу праці.

Методи дослідження – економічний, системний, історичний та графічний аналіз.

На сьогодні Україна в глобальному поділі праці виділяється переважно як експортер сировини агропромислового комплексу та металургійної промисловості, а також як транзитний міст між Європою та Азією, що свідчить про недостатню ефективність участі країни в системі поділу праці. Враховуючи об'єктивні реалії функціонування економіки України, стан розвитку світової економічної системи та рівень технологічного розвитку світу, для покращення власних позицій в системі поділу праці Україні доцільно розвивати нематеріальну частину високотехнологічного виробництва, тобто сферу ІТ-послуг, а також підтримувати на достатньому рівні експорт продукції переважаючих на сьогодні в міжнародній торгівлі країни галузей. Для розвитку експорту ІТ-послуг державі необхідно продовжувати реалізацію вже впроваджених заходів, а також створювати новітні програми підтримки, стимулювати створення ІТ-хабів на основі кооперації спеціалістів сектору, експортувати до інших країн послуги з діджиталізації. Збереження експорту продовольства зумовлено значною роллю України в забезпеченні продовольчої безпеки світу та може бути досягнуте шляхом активного розвитку супутньої до агропромислового комплексу харчової промисловості та налагоджені експорту її продукції за кордон. Експорт металургійної продукції та мінеральних продуктів, ймовірно, не вдасться зберегти на рівні попередніх років в зв'язку з об'єктивними обставинами, тому доцільним є перенаправлення продукції даних галузей на внутрішній ринок, що дозволить зберегти робочі місця та забезпечити окремі галузі промисловості України сировиною. Забезпечення реалізації транзитного потенціалу та компенсації втрат транспортного сектору рекомендується досягати за рахунок залучення країни до регіональних альянсів та транспортних організацій.

Результати дослідження можуть бути використані при розробці програми відновлення України та стратегії посилення позицій країни в глобальному поділі праці.

Перспективні напрямки подальших досліджень: прогнозування впливу розвитку ІТ-сфери на конкурентні позиції України в системі нового міжнародного поділу праці; розробка стратегії розвитку суміжних з сировинними секторами галузей переробки (харчової промисловості, військово-промислового комплексу); пошук шляхів збереження та повного використання транзитного потенціалу країни.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ГЛОБАЛЬНИЙ ПОДІЛ ПРАЦІ, МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ, МІЖНАРОДНА СПЕЦІАЛІЗАЦІЯ, КОМП'ЮТЕРНІ ТА ІНФОРМАЦІЙНІ ПОСЛУГИ, АГРОПРОМИСЛОВИЙ КОМПЛЕКС, МЕТАЛУРГІЯ, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ.

ABSTRACT

Pavlyuk V.I., Mulenko V.M. Ukraine in the global division of labor: challenges and opportunities. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article is focused on defining the problems and prospects of Ukraine's participation in the global division of labor based on the analysis of international trade.

Object of the study – Ukraine's international trade.

Purpose of the study – to determine, based on the analysis of Ukraine's foreign economic activity, the problems of the national economy's participation in the new international division of labor and to identify promising directions for strengthening Ukraine's position in the global division of labor.

Methods of study – methods of economic, system, historical and graphical analysis.

Today Ukraine stands out in the global division of labor mainly as an exporter of raw materials of the agricultural complex and the metallurgy, and as a transit bridge between Europe and Asia, which indicates the insufficient efficiency of the country's participation in the division of labor. Taking into account the objective realities of the functioning of Ukraine's economy, the state of the world economic system development and the level of world's technological development, in order to improve Ukraine's positions in the division of labor, it is advisable for country to develop the intangible part of high-tech production, i.e. the sphere of IT services, as well as to maintain the sufficient level of export of industries that currently prevailing in the country's international trade. To develop the export of IT services, the state needs to continue the implementation of previously agreed measures, as well as create new support programs, stimulate the creation of IT hubs based on the cooperation of sector specialists, and export digitalization services to other countries. Preservation of food exports is conditioned by Ukraine's significant role in ensuring world food security and can be achieved through the active development of the food industry accompanying the agricultural complex and the establishment of its products export abroad. The export of metals and mineral products will probably not be able to be maintained at the level of previous years due to objective circumstances, therefore it is expedient to redirect the products of these industries to the domestic market, which will save jobs and provide certain industries of Ukraine with raw materials. Ensuring the realization of the transit potential and compensation for losses in the transport sector is recommended to be achieved through the country's involvement in regional alliances and transport organizations.

The results of the study can be used in the development of Ukraine's recovery program and the strategy of strengthening the country's position in the global division of labor.

Prospective areas of further research: forecasting the impact of the development of the IT sphere on Ukraine's competitive positions in the new international division of labor; creation of a strategy for the development of processing industries adjacent to raw materials sectors (food industry, military industry); search for ways to preserve and fully use the transit potential of the country.

KEYWORDS: GLOBAL DIVISION OF LABOR, INTERNATIONAL TRADE, INTERNATIONAL SPECIALIZATION, COMPUTER AND INFORMATION SERVICES, AGRICULTURAL COMPLEX, METALLURGY, TRANSPORT SERVICES.

АВТОРИ:

Павлюк Василь Іванович, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: vpavliuk04@yahoo.com, тел. +380968837733, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0001-8301-8385.

Муленко Володимир Миколайович, Національний транспортний університет, аспірант кафедри економіки, e-mail: zetghost@gmail.com, тел. +380957424256, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0003-0950-6449.

AUTHOR:

Pavliuk Vasyi I., Ph.D., National Transport University, associate professor, department of Economics, e-mail: vpavliuk04@yahoo.com, tel. +380968837733, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 313, orcid.org/0000-0001-8301-8385.

Mulenko Volodymyr M., National Transport University, postgraduate, department of Economics, e-mail: zetghost@gmail.com, tel. +380957424256, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, orcid.org/0000-0003-0950-6449.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бакуліч О.О., кандидат технічних наук, професор, декан факультету менеджменту, логістики та туризму, Національний транспортний університет, Київ, України.

Горник В.Г., доктор наук з державного управління, професор, директор Навчально-наукового інституту управління, економіки і природокористування Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bakulich O.O., Ph.D in Technical Science, Professor, Dean of the Faculty of Management, Logistics and Tourism, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Gornik V.G., Doctor of Sciences in Public Administration, Professor, Director of the Educational and Scientific Institute of Management, Economy and Nature Management of V.I. Vernadsky Tavrida National University, Kyiv, Ukraine.

ВИЗНАЧЕННЯ ВІЛЬНОГО ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОСЕРВІСУ ДЛЯ СТВОРЕННЯ ПОСТІВ САМООБСЛУГОВУВАННЯ

Савін Ю.Х., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, ghsavin@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4329-665X

Пархоменко О.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, olparkhom@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4752-0148

DETERMINATION OF FREE PRODUCTION POTENTIAL OF ENTERPRISES CAR SERVICE FOR CREATING SELF-SERVICE POSTS

Savin Y.H., Ph.D. of Technical Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, ghsavin@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4329-665X

Parkhomenko O.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, olparkhom@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4752-0148

Постановка проблеми. Автосервіс самообслуговування – це відносно новий для України і дуже цікавий напрямок на ринку автосервісних послуг, який дає змогу населенню самостійно виконувати роботи з обслуговування і ремонту власних автомобілів.

Як показує досвід іноземних компаній, при грамотній організації і прорахованій ціновій політиці, автосервіс самообслуговування може стати дуже перспективним і рентабельним бізнесом [2, 4, 5, 6, 7].

Однак підприємств автосервісу з постами самообслуговування в Україні практично немає, за виключенням деяких СТО з виконання мийних робіт. Більшість пропозицій на ринку – це приватні гаражі і бокси. Таким чином, ринок даних послуг зараз формується стихійно, без певної стратегії.

Умовами створення постів самообслуговування на підприємствах автосервісу є:

- наявність потреби у послугах;
- доступна вартість надання послуг (оренди постів);
- наявність вільного виробничого потенціалу підприємств автосервісу.

На сьогоднішній день попит на самообслуговування автомобілів постійно зростає. Це обумовлюється, по-перше, кризою в економіці, що супроводжується зниженням рівня доходів більшої частини населення. По-друге, через містобудівну політику, що проводиться в даний час в великих містах та яка пов'язана з ліквідацією приватних гаражів, в яких традиційно проводили обслуговування і ремонт автотранспортних засобів власними силами соціально незахищені верстви населення.

Безліч власників автомобілів має власний досвід і знання в обслуговуванні транспортного засобу, але для повноцінного обслуговування та ремонту перешкоджає відсутність місця, де можливо виконання робіт, та технологічного обладнання. З цією проблемою особливо часто стикаються мешканці великих міст. Тому людина змушена звертатися на СТО не тому, що не може виконати роботи, а просто в силу браку можливостей.

Однак за період з 2008 року по 2022 рік вартість нормо-години на більшості підприємств авторизованого сервісу зросла майже у 4-5 разів. Через високу вартість послуг колишні клієнти сервісних центрів змушені відкладати ремонт автомобіля або шукати більш доступну альтернативу. Саме тому, пости самообслуговування, які дозволяють економити кошти, для більшої частини власників автомобілів є гарним способом дешевше підтримувати власний транспортний засіб в технічно справному стані.

Навіть в розвинутих країнах світу потреба в послугах самообслуговування і, відповідно, в виробничих потужностях, де можливо виконання цих робіт, постійно зростає. Цікаве дослідження було проведене великим американським інтернет-магазином автозапчастин «AutoPartsWarehouse.com». З'ясувалося, що майже половина з тих, хто вважає за краще обслуговувати транспортний засіб самостійно з кожним роком проводять більше операцій з автомобілем, ніж роком раніше.

Основний мотив – заощадити кошти. Було зафіксовано збільшення чисельності американців, які обслуговують транспортні засоби самостійно, що називається зі спортивного інтересу.

Поліпшення фінансового добробуту не змусило автовласників повернутися до «гаражних майстрів». Майже всі учасники опитування відзначили, що все одно не будуть звертатися за ремонтними послугами на станції технічного обслуговування.

Зростанню числа людей, які обслуговують автомобілі своїми руками, активно сприяє мережа «Інтернет». Коли респондентів запитали про причини, які змушують їх ремонтувати або вдосконалювати машину, третина відповіли, що у всесвітній мережі з'являється все більше покрокових інструкцій для заміни/встановлення того чи іншого вузла. Крім того, наявність он-лайн великого обсягу пропозицій запчастин також впливає на рішення відремонтувати транспортний засіб без допомоги професіоналів.

Наступна умова створення постів самообслуговування – це доступна вартість надання послуг (оренди постів). Дана умова є найбільш важливою. Для того, щоб пости самообслуговування були привабливими для власників транспортних засобів повинна бути доступна вартість оренди постів.

Нагадую, що головною перевагою автосервісу самообслуговування є саме економія коштів клієнта. Причому економія здавалося б на самій невід'ємній частині – персоналі (відсутня робота механіка).

Результати розрахунків свідчать, що зараз можлива вартість 1 нормо-години оренди постів самообслуговування навіть на підприємствах авторизованого сервісу, враховуючи вартість послуг майстра-приймальника, може бути знаходитися в межах 140-180 грн/год в залежності від виду послуг, що надаються. Наприклад, оренда робочого місця (напільного поста) – 140-150 грн/год; оренди поста з підйомником – 160-170 грн/год; оренди поста з підйомником та інструментом – 175-180 грн/год.

Тобто можлива вартість оренди постів самообслуговування майже у 1,5-2 рази менше, ніж вартість послуг у незалежному сервісі, та 4-5 разів менше, ніж вартість послуг в авторизованому сервісі. Звичайно, що така вартість оренди постів повинна бути привабливою для клієнтів при самостійному обслуговуванні та ремонті власних автомобілів.

І остання умова створення постів самообслуговування – наявність вільних виробничих потужностей на підприємствах автосервісу для впровадження постів самообслуговування.

Створення нових підприємств автосервісу самообслуговування на етапі становлення та розвитку даного виду автосервісних послуг економічно недоцільно. Це вимагає значних капітальних вкладень та досить тривало за реалізацією.

В той же час виробничі потужності з обслуговування та ремонту автомобілів у більшості підприємств автосервісу України завантажені на 50-60% (в авторизованому автосервісі – 40-50%, що обумовлено суттєвим зменшенням кількості продаж нових автомобілів) [1]. Тому зараз на більшості підприємств автосервісу, і в першу чергу, це стосується авторизованого автосервісу, гостро стоїть питання щодо підвищення ефективності використання існуючих виробничих потужностей.

Одним із напрямів підвищення ефективності використання існуючих виробничих потужностей є створення постів самообслуговування на діючих підприємствах автосервісу.

Пости самообслуговування на діючих підприємствах автосервісу створюються при наявності вільних виробничих потужностей з обслуговування та ремонту автомобілів на СТО.

Вільні виробничі потужності з ТО і ремонту автомобілів підприємства автосервісу визначаються:

$$T_{\text{віль}} = T_{\text{max}} - T_{\text{факт}}, \quad (1)$$

де T_{max} – виробнича потужність підприємства автосервісу з ТО і ремонту автомобілів, люд.-год;

$T_{\text{факт}}$ – фактичний річний обсяг робіт з ТО і ремонту автомобілів на підприємства автосервісу, люд.-год.

Виробнича потужність підприємств автосервісу, тобто максимальний річний обсяг робіт з обслуговування та ремонту автомобілів, визначається за формулою:

$$T_{\text{max}} = \frac{(100 \cdot T_{\text{max}}^n)}{k_n} \quad (2)$$

де T_{max}^n – максимальний річний обсяг постових робіт з обслуговування та ремонту автомобілів, люд.-год;

k_n – коефіцієнт постових робіт з обслуговування та ремонту автомобілів, %.

Максимальний річний обсяг постових робіт з обслуговування та ремонту автомобілів визначається за формулою [3]:

$$T_{\max}^n = \frac{(D_p \cdot n \cdot t_{\text{зм}} \cdot x \cdot P \cdot k_{\text{вик}})}{k_n}, \quad (3)$$

де D_p – кількість робочих днів на рік дільниці ТО і ремонту;

n – кількість змін роботи на добу;

$t_{\text{зм}}$ – тривалість зміни, годин;

x – кількість робочих постів ТО і ремонту, один.;

P – чисельність робітників одночасно працюючих на одному посту, осіб;

$k_{\text{вик}}$ – коефіцієнт використання робочого часу поста;

k_n – коефіцієнт нерівномірності завантаження постів.

Однак, використання середньостатистичного завантаження робочих постів ТО і ремонту підприємства, тобто середнього коефіцієнта використання виробничих потужностей СТО $K_{\text{завант.серед.}}^{\text{СТО}}$, економічно недоцільно:

$$K_{\text{завант.серед.}}^{\text{СТО}} = T_{\text{факт}}^{\text{СТО}} / T_{\max}^{\text{СТО}}, \quad (4)$$

де $T_{\text{факт}}^{\text{СТО}}$ – фактичний обсяг постових робіт з обслуговування та ремонту автомобілів, люд.-год;

$T_{\max}^{\text{СТО}}$ – максимальний обсяг постових робіт з обслуговування та ремонту автомобілів, люд.-год.

Справа в тому, що фактичне завантаження робочих постів є випадковою величиною. Воно залежить від багатьох різних чинників (пори року, днів тижня, марок і моделей автомобілів та інших факторів) і може бути описано нормальним законом розподілу випадкових величин.

На більшості СТО намагаються регламентувати цей процес шляхом попереднього запису клієнтів. Однак це стосується тільки обслуговування автомобілів. Відмови автомобілів виникають у випадкові моменти часу, тому потреби в ремонті, тобто у відновленні роботоздатного стану автомобілів, також мають випадковий характер. Тому випадковий характер фактичного завантаження робочих постів ТО і ремонту залишається. Попередній запис клієнтів на СТО тільки обмежує розсіювання завантаження, тобто зменшує коефіцієнт варіації випадкового процесу.

В зв'язку цим виникає питання, яку частку вільних виробничих потужностей підприємства автосервісу доцільно віддати постам самообслуговування.

При визначенні частини вільних виробничих потужностей для створення постів самообслуговування можуть мати місце похибки першого роду (α) – відмова клієнту в обслуговуванні та ремонті його автомобіля персоналом СТО внаслідок відсутності вільних постів для ТО і ремонту або другого роду (β) – відмова клієнту в самообслуговуванні власного автомобіля внаслідок відсутності вільних постів самообслуговування (див. рис. 1).

Ці похибки призводять до зменшення доходів від надання послуг, тобто до потенційних збитків підприємства автосервісу (див. рис. 2). Зменшення доходів внаслідок похибки першого роду α (потенційних збиток ΔU_{α}) обумовлено відмовою клієнтам в обслуговуванні та ремонті їх автомобілів персоналом СТО внаслідок відсутності вільних постів для ТО і ремонту, зменшення доходів внаслідок похибки другого роду β (потенційних збиток ΔU_{β}) – відмовою клієнтам в самообслуговуванні власних автомобілів внаслідок відсутності вільних постів самообслуговування.

Як видно з рисунку 2, існує така оптимальна вільна потужність (оптимальний коефіцієнт завантаження виробничих потужностей СТО) для створення постів самообслуговування, при якій сумарні потенційні збитки від не надання послуг з ТО і ремонту автомобілів клієнтів будуть мінімальні.

Цільова функція визначення оптимальної вільної потужності для створення постів самообслуговування має наступний вигляд:

$$\Delta U_{\Sigma} = \Delta U_{\alpha} + U_{\beta} \rightarrow \min, \quad (5)$$

ΔU_{α} – потенційний збиток, обумовлений відмовою клієнтам в обслуговуванні та ремонті їх автомобілів персоналом СТО внаслідок відсутності вільних постів для ТО і ремонту, грн.

ΔU_β – потенційний збиток, обумовлений відмовою клієнтам в самообслуговуванні власних автомобілів внаслідок відсутності вільних постів самообслуговування, грн.

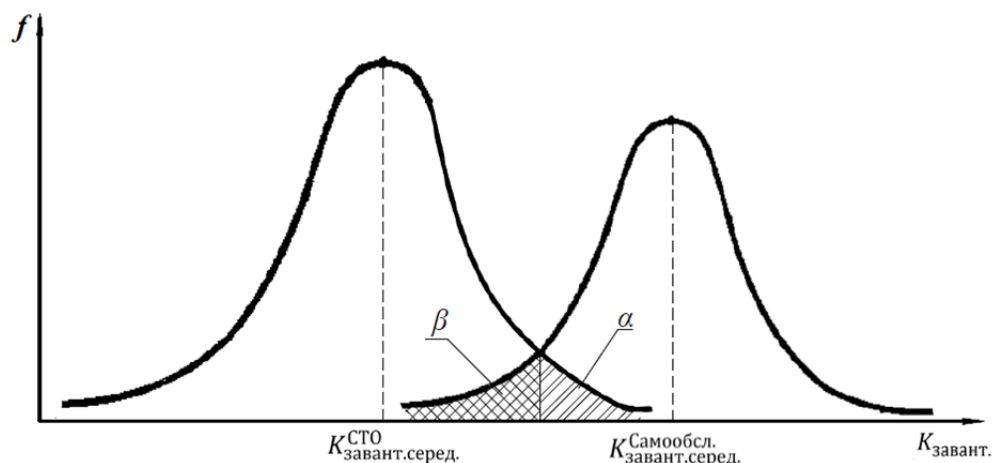


Рисунок 1 – Похибки першого роду (α) – відмова клієнту в обслуговуванні та ремонті його автомобіля персоналом СТО внаслідок відсутності вільних постів для ТО і ремонту або другого роду (β) – відмова клієнту в самообслуговуванні власного автомобіля внаслідок відсутності вільних постів самообслуговування

Figure 1 – Errors of the first kind (α) – the refusal of the client to service and repair his car by service station staff due to the lack of free posts for maintenance and repair or the second kind (β) – the refusal of the client to self-service his own car due to the lack of free self-service posts

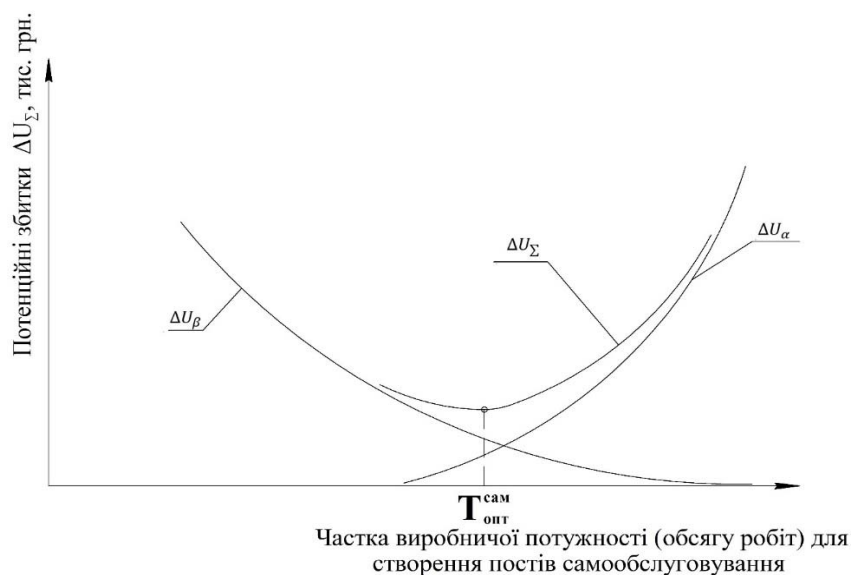


Рисунок 2 – Цільова функція мінімізації потенційних збитків при використанні виробничих потужностей підприємства автосервісу при створенні постів самообслуговування:

ΔU_α – потенційний збиток, обумовлений відмовою клієнтам в обслуговуванні та ремонті їх автомобілів персоналом СТО внаслідок відсутності вільних постів для ТО і ремонту; ΔU_β – потенційний збиток, обумовлений відмовою клієнтам в самообслуговуванні власних автомобілів внаслідок відсутності вільних постів самообслуговування

Figure 2– The target function of minimizing potential losses when using the production facilities of a car service company when creating self-service stations: ΔU_α – potential loss due to the refusal of customers to service and repair their cars by service station staff due to the lack of free posts for maintenance and repair; ΔU_β – potential loss due to refusal of customers to self-service their own cars due to lack of free self-service stations

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Марков О. Д. Станции технического обслуживания автомобилей. – К.: Кондор, 2008. – 536 с.
2. Савін Ю.Х. Закордонний досвід створення постів самообслуговування на підприємствах автосервісу / Ю.Х. Савін, Д.В. Савенок, О.О. Пархоменко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. – Київ: НТУ, 2019. – Вип. 5 (45). – С. 128-136.
3. Технологічне проектування підприємств автосервісу: навч. посібник / За ред. І.П.Курнікова. – К.: Видавництво «Іван Федоров», 2003. – 262 с.
4. Official site «IHS Company». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ihs.com/products/automotiveworldview-aftermarket-parts-data.html>.
5. Аналитическое агентство «Автостат», [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.autostat.ru/news/23893>.
6. «Association of European Businesses», [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://aebrus.ru/en/media/pressreleases/sales-of-cars-and-light-commercial-vehicles.php>.
7. Интернет издание журнала «Управление автобизнесом», [Електронний ресурс]. – Режим доступу: – http://www.manager-auto.org/articles/services/emkost_rynka_uslug_avtoservisa.
8. London Economics Magazine. Developments in car retailing and aftersales markets under Regulation N 1400/2002., June 2006.
9. «Gesamtverband Autoteile-Handel» Germany, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gva.de/website/de/index.php>.
10. «Motrio service» France, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: – <http://www.motrio.fr>.
11. «Japan Assotiation Autodiler» Japan, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.jada.jp/toukei.php>.
12. Интернет издание «АБС», [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.abs-magazine.ru/article/amerikanskiy-samodelkin>.

REFERENCES

1. Markov, O. D. (2008) Stancii tekhnicheskogo obsluzhivaniya avtomobilej [Car service stations]. – K, PH “Kondor”, pp. 536 [in Russian].
2. Savin Y.H, Parkhomenko O.O. Foreign experience of creation of self service positions at autoservice enterprises. Visnyk National Transport University. Series «Technical sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 5 (45). – p. 128-136.
3. Tekhnologichne proektuvannya pidpriemstv avtoservisu [Technological design of car service enterprises]: training. manual / Edited by I.P. Kournikova. - K.: Ivan Fedorov Publishing House, 2003. – 262 p.
4. Official site «IHS Company». – <https://www.ihs.com/products/automotiveworldview-aftermarket-parts-data.html>.
5. Analiticheskoe agenstvo “Avtostat” [Analytical Agency "Avtostat"], [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.autostat.ru/news/23893> [in Russian].
6. «Association of European Businesses», [Electronic resource]. – Access mode: <http://aebrus.ru/en/media/pressreleases/sales-of-cars-and-light-commercial-vehicles.php> [in Russian].
7. Internet izdanie of magazine “Upravlenie avtobiznesom” [Online edition of the magazine «Auto Business Management»], [Electronic resource]. – Access mode: http://www.manager-auto.org/articles/services/emkost_rynka_uslug_avtoservisa [in Russian].
8. London Economics Magazine. Developments in car retailing and aftersales markets under Regulation N 1400/2002., June 2006.
9. «Gesamtverband Autoteile-Handel» Germany, [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.gva.de/website/de/index.php> [in German].
10. «Motrio service» France, [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.motrio.fr> [in French].
11. «Japan Assotiation Autodiler» Japan, [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.jada.jp/toukei.php> [in Japanese].
12. Internet izdanie “ABS” [Online edition «ABS»], [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.abs-magazine.ru/article/amerikanskiy-samodelkin> [in Russian].

РЕФЕРАТ

Савін Ю.Х. Визначення вільного виробничого потенціалу підприємств автосервісу для створення постів самообслуговування / Ю.Х. Савін, О.О. Пархоменко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

Одним з напрямів більш повного забезпечення потреб споживачів у послугах з технічного обслуговування (ТО) та ремонту автомобілів, покращення ефективності роботи підприємств автосервісу є створення на вільних виробничих потужностях підприємств постів самообслуговування.

Наведено методику визначення доцільного вільного виробничого потенціалу підприємств автосервісу для створення постів самообслуговування в залежності від вартості нормо-години виконання робіт з ТО і ремонту автомобілів та інших чинників.

Об'єкт дослідження – створення постів самообслуговування автомобілів на діючих підприємствах автосервісу.

Мета роботи – визначення величини вільних виробничих потужностей підприємств автосервісу для створення постів самообслуговування.

Методи дослідження – збір та обробка статистичної інформації про завантаження виробничих потужностей підприємств автосервісу в залежності від різних чинників, математичне моделювання виробничих процесів.

Встановлено, що умовами створення постів самообслуговування на підприємствах автосервісу є наявність потреби у послугах, доступна вартість оренди постів, наявність вільного виробничого потенціалу підприємств автосервісу. Попит на самообслуговування автомобілів постійно зростає, що обумовлюється, по-перше, кризою в економіці, що супроводжується зниженням рівня доходів більшої частини населення, по-друге, за останні роки вартість нормо-години на більшості підприємств авторизованого сервісу зросла майже у 4-5 разів. Через високу вартість послуг колишні клієнти сервісних центрів змушені відкладати ремонт автомобіля або шукати більш доступну альтернативу. Результати розрахунків свідчать, що можлива вартість оренди постів самообслуговування майже у 1,5-2 рази менше, ніж вартість послуг у незалежному сервісі, та 4-5 разів менше, ніж вартість послуг в авторизованому сервісі. Така вартість оренди постів повинна бути привабливою для клієнтів при самостійному обслуговуванні та ремонті власних автомобілів. За результатами досліджень встановлено, що зараз виробничі потужності з обслуговування та ремонту автомобілів у більшості підприємств автосервісу України завантажені на 40-60%, що обумовлено суттєвим зменшенням кількості продаж нових автомобілів та кількості клієнтів. Тому на більшості підприємств автосервісу гостро стоїть питання щодо підвищення ефективності використання існуючих виробничих потужностей, одним із шляхів є створення постів самообслуговування на діючих підприємствах автосервісу. При визначенні можливої кількості постів самообслуговування використання середнього коефіцієнта використання виробничих потужностей підприємства внаслідок його випадкового характеру економічно недоцільно. Показано, що існує така оптимальна вільна потужність, тобто оптимальний коефіцієнт завантаження виробничих потужностей СТО для створення постів самообслуговування, при якій сумарні потенційні збитки від не надання послуг з ТО і ремонту автомобілів клієнтів будуть мінімальні.

Результати статті можуть бути упроваджені на діючих підприємствах автосервісу.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – створення постів самообслуговування на діючих підприємствах автосервісу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВТОМОБІЛІ, ВИРОБНИЧІ ПОТУЖНОСТІ, ПОСТИ САМООБСЛУГОВУВАННЯ, РЕМОНТ, ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ.

ABSTRACT

Savin Y.H., Parkhomenko O.O. Determination of free production potential of enterprises car service for creating self-service posts. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: National Transport University, 2022. – Issue 4 (54).

One of the ways to more fully meet the needs of consumers in car maintenance and repair services, and to improve the efficiency of the work of car service enterprises is the creation of self-service stations at free production facilities of enterprises.

The methodology for determining the appropriate free production potential of car service enterprises for the creation of self-service stations is given, depending on the cost of a standard hour of performing maintenance and car repair work and other factors.

The object of the research is the creation of self-service car stations at existing car service enterprises.

The purpose of the work is to determine the amount of free production capacity of car service enterprises for the creation of self-service stations.

Research methods - collection and processing of statistical information on the loading of production capacities of car service enterprises depending on various factors, mathematical modeling of production processes.

It has been established that the conditions for the creation of self-service stations at car service enterprises are the presence of a need for services, the affordable cost of renting the stations, and the availability of free production potential of car service enterprises. The demand for self-service cars is constantly growing, which is caused, firstly, by the crisis in the economy, which is accompanied by a decrease in the income level of the majority of the population, and secondly, in recent years, the cost of a standard hour at most authorized service companies has increased almost 4-5 times. Due to the high cost of services, former customers of service centers are forced to postpone car repairs or look for a more affordable alternative. The results of calculations show that the possible cost of renting self-service stations is almost 1.5-2 times less than the cost of services in an independent service, and 4-5 times less than the cost of services in an authorized service. This cost of renting posts should be attractive to customers when servicing and repairing their own cars. Based on the results of the research, it was established that currently the production facilities for car maintenance and repair in most car service enterprises of Ukraine are loaded by 40-60%, which is due to a significant decrease in the number of new car sales and the number of customers. Therefore, the issue of increasing the efficiency of the use of existing production facilities is acute at most car service enterprises, one of the ways is the creation of self-service stations at existing car service enterprises. When determining the possible number of self-service stations, the use of the average coefficient of utilization of the production capacities of the enterprise due to its random nature is economically impractical. It is shown that there is such an optimal free capacity, i.e., the optimal load factor of the production capacities of service stations for the creation of self-service stations, at which the total potential losses from not providing maintenance and repair services for customers' cars will be minimal.

The results of the article can be implemented at existing car service enterprises.

Prognostic assumptions regarding the development of the object of research - the creation of self-service stations at existing car service enterprises.

KEY WORDS: CARS, PRODUCTION CAPACITY, SELF-SERVICE POSTS, REPAIR, MAINTENANCE.

АВТОРИ:

Савін Юрій Хомич, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Технічна експлуатація автомобілів та автосервіс», e-mail: ghsavin@gmail.com, тел.: (044)-280-42-52, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 410, orcid.org/0000-0003-4329-665X.

Пархоменко Олександр Олександрович, Національний транспортний університет, асистент кафедри «Технічна експлуатація автомобілів та автосервіс», аспірант кафедри «Технічна експлуатація автомобілів та автосервіс», e-mail: olparkhom@gmail.com, тел.: (044)-280-42-52, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 410, orcid.org/0000-0002-4752-0148.

AUTHORS:

Savin Yurii H., Ph.D., Associate professor, National Transport University, Associate Professor of department of technical operation of cars and service station, e-mail: ghsavin@gmail.com, tel.: (044)-280-42-52, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 410, orcid.org/0000-0003-4329-665X.

Parkhomenko Oleksandr O., assistant department of technical operation of cars and service station, National Transport University, postgraduate, department of technical operation of cars and service station, e-mail: olparkhom@gmail.com, tel.(044)280-56-21, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovych-Pavlenko str. 1, of. 410, orcid.org/0000-0002-4752-0148.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Макаров В.А., доктор технічних наук, професор, Вінницький національний технічний університет, професор кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінниця, Україна.

Гутаревич Ю.Ф., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри двигунів і теплотехніки, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Makarov V.A., Doctor of Technical Sciences, Professor, Vinnytsya National Technical University, professor of the department cars and transport management, Vinnytsya, Ukraine.

Gutarevych Y.F., Doctor of Technical Sciences, Professor, National Transport University, head of the department of engines and heat engineering, Kyiv, Ukraine.

РЕГУЛЯТОРНИЙ ВПЛИВ ДЕРЖАВИ НА ІНВЕСТИЦІЙНУ ДІЯЛЬНІСТЬ В КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ

Славінська О.С., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, elenaslavin9@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9709-0078

Бубела А.В., доктор технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, bubelaandrey@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5619-003X

Руженський М.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, max.ruzhensky@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8034-1790

PROBLEM ISSUES OF STRATEGIC PLANNING OF DEVELOPMENT OF THE PUBLIC ROAD NETWORK IN UKRAINE

Slavinska O.S., Doctor of Technical Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, elenaslavin9@gmail.com, orcid.org/0000-0002-9709-0078

Bubela A.V., Doctor of Technical Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, bubelaandrey@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5619-003X

Ruzhenskyi M.M., PhD, Candidate of Technical Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine, max.ruzhensky@gmail.com, orcid.org/0000-0002-8034-1790

Постановка проблеми.

Серед ключових напрямків соціально-економічного розвитку України чільне місце належить проблемам інвестиційної діяльності. Вони значно загострились в умовах повномасштабної війни Росії проти України, яка супроводжується навмисним руйнуванням не тільки виробничої, а й соціальної та транспортної інфраструктури нашої країни. Без розв'язання цих проблем неможливе забезпечення матеріальними ресурсами ведення бойових дій в ряді регіонів України, суспільно прийняттого рівня добробуту населення. Особливої уваги потребує інвестування у зруйновану дорожньо-транспортну інфраструктуру, якій належить стратегічна роль в реалізації експортного і логістичного потенціалу нашої країни.

За таких умов особливої ваги набуває регуляторний вплив держави на активізацію інвестиційної діяльності вітчизняних і зарубіжних інвесторів. Це аргументується тим, що економічне зростання національних економік об'єктивно пов'язане з циклічністю відтворювальних процесів, концентрується навколо інвестиційної діяльності, яка за нинішніх умов здійснюється шляхом розгортання глобальних світових репродукційних механізмів, міжнародного руху капіталів. Адже інвестиційна діяльність не тільки обумовлює конкурентоспроможність підприємств у ринковому середовищі, але й відіграє ключову роль в економічному й соціальному прогресі всього суспільства. Саме фактор інвестиційної діяльності спричинив стрімке економічне зростання більшості країн світу, а висока інвестиційна активність дозволяє їм не втрачати своїх конкурентних переваг. Активізація інвестиційної діяльності, збільшення обсягів інвестування та його якості, ефективне використання є головною передумовою економічного зростання України, одним з вирішальних факторів успішного реформування її народного господарства. Інвестиції виступають найважливішим засобом забезпечення перемоги України у війні з російським агресором. Інвестиційна діяльність не здатна ефективно функціонувати і розвиватись тільки на засадах ринкового саморегулювання. Тому необхідний регуляторний вплив держави на інвестиційну сферу господарської діяльності суспільства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Інвестиції та інвестиційна діяльність постійно перебувають в центрі уваги науковців. Вони досліджуються в роботах Романової Ю.С., Герасимчук В.Г., Мерзляк А.В., Федоренка В.Г., Худавердієвої В.А., Хоменко І.О.[1-5]. В їх наукових працях розглядаються теоретичні та практичні аспекти інвестиційної діяльності в Україні, формування сприятливого інвестиційного клімату, стратегії залучення інвестицій у вітчизняну економіку. Однак війна Росії проти України, повномасштабне військове вторгнення спричинили введення в дію правового режиму воєнного стану

на її територію. Останнє внесло суттєві корективи в регуляторну діяльність нашої держави в цій сфері, що актуалізує дослідження виниклих проблем.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Метою статті є аналіз теоретичних та прикладних аспектів інвестиційної діяльності, виявлення факторів, дія яких формує сприятливе середовище для інвестування та окресленні засобів регуляторного впливу держави на інвестиційний процес.

Для досягнення поставленої мети доцільно окреслити теоретичні аспекти обраної теми дослідження. Перш за все, виходимо з того, що інвестиції – це та частина суспільних ресурсів, що не використовується для поточного споживання, а вкладається у створення цінностей, що використовуються протягом тривалого періоду у виробничій і невиробничій сфері. Інвестиції на рівні суспільства в цілому називають ще капітальними вкладеннями[6, с.482]. Використання інвестицій як головного елемента структурних перетворень в економіці дозволяє досягти більш високого рівня перетворень в ній.

Інвестиційна діяльність як чинник економічного зростання належить до функцій власників підприємств, виконання якої дозволяє їм вистояти у конкурентній боротьбі, зберегти свій соціальний статус, збільшити і якісно поліпшити матеріально-технічну основу виробництва, використовуючи різні доступні йому джерела фінансування. В цьому контексті слід підкреслити, що інвестиційна діяльність власників підприємств перебуває під впливом значної кількості чинників в тому числі і суб'єктивного характеру. Держава засобами спонукань і стимулів, а з іншого – обмежень і стримувань намагається активізувати інвестиційну діяльність її учасників, або навпаки за відповідних умов її стримувати.

У свою чергу зовнішні інвестори зацікавлені у отриманні своєчасної і достовірної інформації про стратегічні цілі та тактичні завдання підприємства, результати його фінансової діяльності, фінансову політику, обсяги очікуваного прибутку з тим щоб зменшити інвестиційні ризики. Така інформація має оновлюватись, вчасно поширюватись серед потенційних інвесторів. Для уникнення асиметрії інформації у сфері інвестиційної діяльності найбільш прийнятною є її надання згідно з американськими та британськими стандартами інформації, а в країнах з високим рівнем інфляції, до яких належить і Україна, необхідно приводити дані, які створюють можливості для здійснення подальшого порівняльного аналізу поданої інформації. До того ж останню слід надавати в єдиній формі, грамотно та з якісним перекладом[7, с.35].

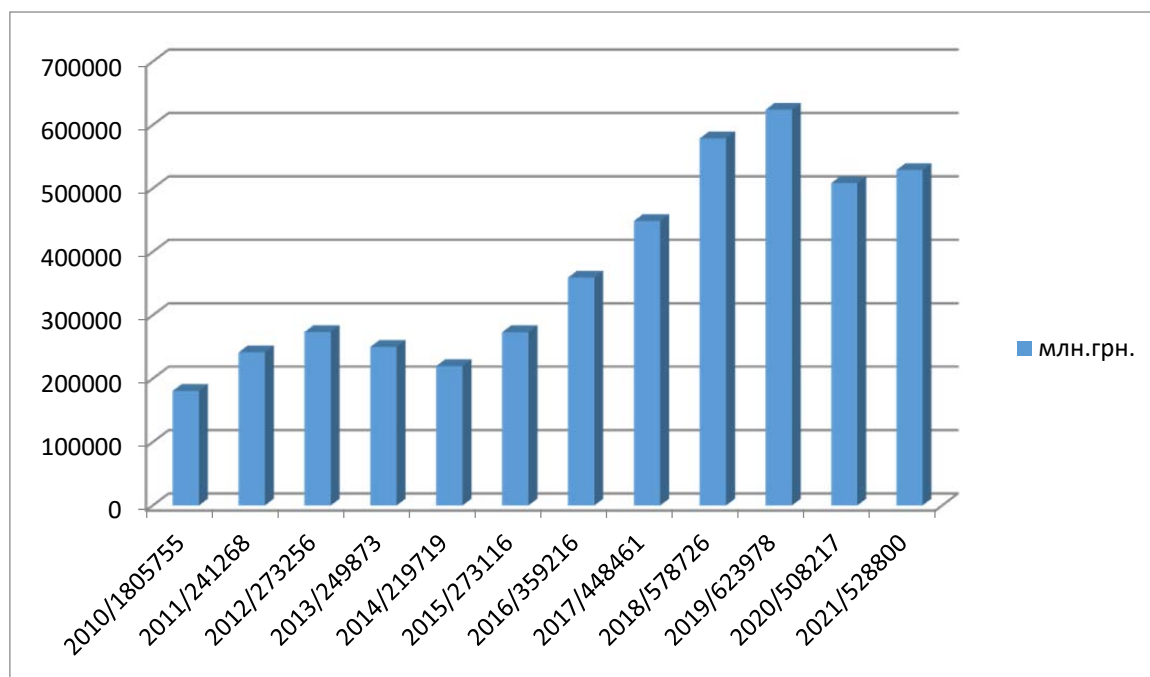


Рисунок 1 – Капітальні інвестиції в економіку України за 2010-2021 рр.(млн.грн.)

Figure 1 – Capital investments in the economy of Ukraine for 2010-2021 (million hryvnias)

З цього випливає, що ініціаторами у налагодженні комунікування між інвесторами і власниками підприємств мають бути останні. Задовольняючи свої потреби в інвестиціях, підприємство зацікавлене у постійних контактах з інвесторами. З найбільш вагомими з них слід пропонувати індивідуальні зустрічі з керівництвом. У свою чергу емітенту доцільно після налагодження роботи більш простих каналів обміну інформацією з власниками підприємств. Використовуючи зазначені канали обміну інформацією, можна задовольнити інформаційні потреби як власників, так і зовнішніх інвесторів.

Наведені дані свідчать про неухильне збільшення обсягу капітальних інвестицій у 2010-2019 рр., і їх зменшення порівняно з 2019 р. в подальшому.

Активізація інвестиційних можливостей національної економіки прямо залежить від досягнення економічної стабільності підприємств та вироблення чіткої інвестиційної та інноваційної стратегії на рівні окремих суб'єктів господарювання. Серед основних чинників, які забезпечують досягнення економічної стабільності підприємства, необхідно виділити зовнішні та внутрішні фактори.

Зовнішні чинники є функцією держави і сприяють розвитку економічного потенціалу підприємства. Функціональна роль держави у сфері регулювання інвестиційної діяльності перетворюється на структурну умову збалансування стабільності ринку інвестицій, яка забезпечує прийнятні умови для інвесторів і власників підприємств, зменшення ризиків втрати капіталу, збалансування попиту і пропозиції інвестицій тощо.

Внутрішні чинники диктують логіку поведінки спеціалістів галузі у сфері прийняття рішень щодо удосконалення організації виробництва, підвищення його рентабельності на основі інновацій надання послуг з урахуванням досягнень науки та соціальних технологій.

З сукупності зовнішніх та внутрішніх чинників слід виокремити ті від дії яких залежить позитивна результативність виробничої діяльності підприємства. Його економічна стабільність визначальною мірою залежить від двох складових фінансової та конкурентної стійкості. При цьому фінансова стійкість визначається спроможністю клієнта розрахуватися за своїми зовнішніми зобов'язаннями, тоді як конкурентна стійкість залежить від того, наскільки конкурентоспроможною є вироблена підприємством продукція.

Досягнення підприємством стабільних фінансових результатів у першу чергу залежить від виваженості інвестиційної та інноваційної стратегії підприємства. Вони визначаються двома складовими: обсягом і характером ресурсної бази. Інвестиційна стратегія базується на теорії життєвого циклу послуг, відповідно до якого інвестиційний процес представляє S-подібну криву з точки зору співвідношення «затрати-результати».

Потенційно Україна може бути однією з провідних країн прикладення прямих та портфельних іноземних інвестицій. Цьому сприяє її величезний внутрішній ринок, порівняно кваліфікована й водночас дешева робоча сила, значний науково-технічний потенціал, великі природні ресурси та наявність інфраструктури, хоч і не надто розвиненої. Проте, притоку в інвестиційну сферу приватного вітчизняного та іноземного капіталу перешкоджають причини здебільшого суб'єктивні.

У висновках Тимчасової спеціальної комісії Верховної Ради України з питань захисту прав інвесторів до неповного переліку негативних суб'єктивних причин, які заважають притоку у вітчизняну економіку значного обсягу інвестицій належать рейдерство, тиск, корупція, що погіршує інвестиційну привабливість України для вітчизняних та зарубіжних інвесторів. Здебільшого вони були спричинені неправомірними діями окремих посадовців, правоохоронців і суддів[8, с.3]. До них слід додати піратство у сфері інтелектуальної власності та бюрократизм. Вони породжені недосконалим законодавством, зокрема з питань захисту прав власності, адміністрування податків, отримання у власність земельних ділянок тощо.

В науковій літературі до чинників які сприяють активізації інвестиційної діяльності правомірно відносять привабливий інвестиційний клімат в країні. В цьому сенсі Європейська Бізнес Асоціація визначила десять пріоритетів для створення сприятливого бізнес-клімату в Україні, формування якого перебуває під регуляторним впливом держав. Перший серед них – протидія тіньовій економіці, яка залежно від сектору коливається від 25% до 60%, створює нерівні правила гри на ринку, заважає прозорості ведення бізнесу і його розвитку. До другого належить зниження податкового навантаження на фонд оплати праці та тиску на легальний бізнес. Третім пропонується впровадження принципів сталого розвитку. Четвертим пріоритетом пропонується продовжити

гармонізацію законодавства України з нормами Європейського Союзу. П'ятим з визначених пріоритетів для розвитку сприятливого бізнес-клімату в Україні визначено прийняття сучасного трудового законодавства, а шостим – охорону здоров'я, що передбачає продовження медичної реформи, подальшу діджиталізацію медичної та фармацевтичної галузей. Вимоги сьомого пріоритету полягають у сприянні розвитку міжнародної торгівлі шляхом подолання нестачі автодозволів на міжнародні вантажні перевезення, запровадження промислового безвізу, зменшення кількості нетарифних бар'єрів у торгівлі, в тому числі взаємне визнання маркування ЄС та гармонізація технічних регламентів та національних стандартів у відповідності з актами ЄС.

Восьмим пріоритетом передбачено сприяння розвитку освіти таким чином, щоб забезпечити молодим фахівцям оволодіння необхідними практичними навичками задля ефективної роботи в бізнесі та державному секторі. Дев'ятим передбачено сприяння інноваціям і впровадження нових технологій в бізнесі і державному управлінні шляхом діджиталізації комунікацій між бізнесом і державою(всіх процесів митного оформлення, ліцензування виробництва та обігу алкогольних напоїв) впровадження відкритого банкінгу, розбудову інноваційної економіки тощо. Зміст десятого пріоритету складає стимулювання інноваційної привабливості України загалом та регіонів шляхом розвитку транспортної та водної інфраструктури, державно-приватного партнерства, повномасштабної приватизації, посилення енергетичної незалежності України, підготовка змін до податкового законодавства щодо поліпшення інвестиційного клімату в Україні[9, с.2].

В процесі реалізації курсу України по набуттю членства в Європейському Союзі частина пріоритетів щодо формування сприятливого бізнес-клімату в нашій країні втілена в життя. Зокрема утверджено «транспортний безвіз», що максимально відкрило доступ до європейських ринків без мит і квот, почався експорт електроенергії до країн Європейського Союзу, ведеться робота по залученню нашої країни до реалізації програми «Цифрова Європа». Надання Україні статусу кандидата на членство в Європейському Союзі суттєво прискорить втілення в життя інших заходів спрямованих на формування сприятливого інвестиційного клімату в Україні.

Однак, в умовах війни значно зростають інвестиційні ризики. Правовий режим воєнного стану з багаточисельними обмеженнями і заборонами не сприяють активізації інвестиційної діяльності. Таким чином у цій сфері діяльності в Україні склалася суперечлива ситуація. З одного боку, при сприянні структур ЄС, ведеться активна робота по формуванню сприятливого бізнес-клімату, а з іншого – військові дії унеможливають будь-яку діяльність, в тому числі і інвестиційну. За таких умов найбільш прийнятною буде підготовка до відновлення економічного, соціального і транспортного потенціалу України в повоєнний період. Останнє передбачає попередню інституційно-правову підготовку до такої роботи.

Серед багатьох пропозицій до найбільш конструктивних належать попередня розробка нормативно-правових актів, спрямованих на інституційне забезпечення відновлення промисловості, а організаційно-інституційною формою – індустріальні парки. Останнє аргументується тим, що вони створюють сприятливі умови для запуску релокованих підприємств, дозволяє приймаючим ефективно організувати для них промислову інфраструктуру. Такі парки стимулюють розвиток власного виробництва, а не орієнтацію на імпорт товарів і послуг. Для деокупованих і постраждалих територій індустріальні парки стануть зручним інструментом диференціації державної підтримки територій залежно від розміру втрат від війни. На звільнених територіях держава може запроваджувати додаткові стимули для активної інвестиційної діяльності. Принагідно слід підкреслити, що значна кількість країн світу досягла значних успіхів у економічному зростанні завдяки організації індустріальних парків.

Для стимулювання розвитку індустріальних парків законодавчими актами Верховні Ради України передбачено:

- звільнення від імпортного ПДВ і мита на обладнання за переліком кодів УКТЗЕД;
- звільнення від податку на прибуток на 10 років за переліком видів діяльності;
- право органів місцевого самоврядування надавати пільги по місцевих податках.

Запобіжники і обмеження:

- обладнання має використовуватись виключно в межах ІІІ без права надання в оренду, лізинг чи передачу в користування на будь-яких інших умовах терміном на п'ять років;

- звільнення від податку на прибуток дозволяється за умови реінвестування частини прибутку, еквівалентної розміру податку на прибуток; не можна нараховувати і виплачувати дивіденди.
- Окрема юридична особа, яка фізично і юридично перебуває всередині парку[10, с.3]

Висновки

Результати здійсненого дослідження свідчать про наявність причинно-наслідкових зв'язків між інвестиційною діяльністю і економічним зростанням. Така діяльність перебуває під впливом багато чисельних чинників, інтегральним наслідком дії яких є наявність або відсутність середовища, яке сприяє активній інвестиційній діяльності. У висновках вітчизняних та зарубіжних інституцій констатується дія чинників, які негативно впливають на формування сприятливого клімату для інвестиційної діяльності. Визначальна роль в нейтралізації їх дії належить регуляторній діяльності держави, яка керуючись рекомендаціями міжнародних інституцій реалізує конкретно адресні заходи спрямовані на досягнення рівня європейських стандартів у сфері інвестиційної діяльності.

Відродження вітчизняної промисловості у післявоєнний період потребує попереднього правового забезпечення. Серед різноманітних форм здійснення інвестиційної діяльності спрямованої на відродження вітчизняної промисловості до найбільш прийнятних в умовах нашої країни належать індустриальні парки. Вони мають ряд суттєвих переваг, використання яких дозволить результативно використати інвестиційні ресурси, що сприятиме економічному зростанню.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Романова Ю.С., Герасимчук В.Г. Механізм підвищення ефективності залучення прямих іноземних інвестицій в економіку України/Ю.С.Романова, В.Г.Герасимчук//Економічний вісник НТУУ КПІ. 2017 №14. – С.417-422.
2. Мерзляк А.В. Механізми державного управління іноземними інвестиціями: регіональний аспект/А.В.Мерзляк. – Укр. Акад. держ. упр. при Президентові України – К.;УАДУ. – 2002. – 299с.
3. Хоменко І.О. Інвестиційне забезпечення відтворення основних фондів/І.О.Хоменко//Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – 2009. – С.39-41.
4. Худавердієва В.А. Стратегія залучення іноземних інвестицій в економіку України. Фінанси України. 2010. №6. С.62-71.
5. Федоренко В.Г. Інвестування: підручник/В.Г.Федоренко.[2-ге вид., перероб.і доп.] – К.; Алерта. – 2008. – 448 с.
6. Трансформаційна економіка. Навч. посіб./В.С. Савчук, Ю.К.Зайцев, І.Й.Малий та ін.; За ред.. В.С.Савчука, Ю.К.Зайцева. – К.:КНЕУ, 2000. – 612 с.
7. Дегтярьова Н. Теоретичні засади інвестування на ринку цінних паперів/Н.Дегтярьова // Ринок цінних паперів. Вісник Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку(укр.). -2002. - №9. – С.33-41.
8. Підвищити довіру інвесторів і захистити їхні права/Голос України, 2022, 19 січня., с.3.
9. Дубровик-Рогова А. Топ-10 пріоритетів для розвитку спрямованого бізнес-клімату/А.Дубровик-Рогова//День, 2022, 14-15 січня, №1,2 – С.2.
10. За індустриальними парками майбутнє//Голос України – 2022. – 30 червня. С.3.

REFERENCES

1. Romanova U.S., Gerasymchuk V.G. (2017) Mechanism pidvyschennja efektyvnosti zaluchennja priamuh inozemnyh investycij v ekonomiku Ukrainy(The mechanism for increasing the efficiency of attracting foreign direct investment to the economy of Ukraine). Ekonomichnyj visnuk NTUU KPI. - Economic bulletin of NTUU KPI 4, 417-422[in Ukrainian].
2. Merzliak A.V.(2002) Mechanizmy derzhavnogo upravlinnja inozemnimy investicijamy:regionalnyi aspekt(Mechanisms of state management of foreign investments: regional aspect). Ukr. akad. derj.upr. pry Prezidentovi Ukrainy, UADU, 299. [in Ukrainian].
3. Homenko I.O.(2009) Investycijne zabezpechennia vidtvorennia osnovnyh fondiv(Investment support for the reproduction of fixed assets) Visnyk Chernigivskogo derjavnogo universytetu. – zb.nauk.prats. 39-41[in Ukrainian].

4. Hudaverdieva V.A.(2010) Strategia zaluchennia inozemnyh investycij v ekonomiku Ukrainy(The strategy of attracting foreign investments to the economy of Ukraine) Finansy Ukrainy 6. 62-71.[in Ukrainian].
5. Fedorenko V.G.(2008) Investuvannia(Investment) pidruchnik. K.-Alerta. 448. .[in Ukrainian].
6. Savchuk V.S., Zaitcev U.K., Malyj I.J and others(2000) Transformatsijna ekonomika(Transformational economy) Navch. posibnyk. K.- KNEU. 612. .[in Ukrainian].
7. Degtarova N.(2002) Teoretychi zasady investuvannia na rinku cinnih paperiv(Theoretical principles of investing in the securities market) Rinok cinnih paperiv. Visnyk Derzavnoi komisii z cinnih paperiv ta fondovogo rinku 9. 33-41.
8. Golos Ukrainy(2022) Pidvyschity doviry investoriv I zahistyty ihni prava(Increase investors' confidence and protect their rights) 19 sichnia. 3.
9. Dubrovyyk-Rogova A.(2022) Top-10 prioritativ dlia rozvytku spramovanogo biznes-klimatu(Top 10 priorities for the development of a focused business climate) Den` 14-15 sichnia, 1,2. 2.
10. Za industrialnymy parkamy majbutne(2022)(Industrial parks are the future) Golos Ukrainu 30 chervnia. 3.

РЕФЕРАТ

Славінська О.С. Проблемні питання стратегічного планування розвитку мережі автомобільних доріг загального користування в Україні / О.С. Славінська, А.В. Бубела, М.М. Руженський // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022, – Вип. 4 (54).

Інвестиційна діяльність належить до визначальних чинників дія яких сприяє економічному зростанню. У цій якості вона належить до функцій власників підприємств виконання яких дозволяє формувати конкурентні переваги та функціонувати і розвиватись у ринкових умовах. Наявність в інвестиційній діяльності власників підприємств суб'єктивності спричиняє регуляторний вплив держави на процеси інвестування за допомогою різноманітних засобів.

Прийняття рішень інвесторів щодо участі в інвестиційній діяльності визначальною мірою залежить від наявності в країні сприятливого для такої діяльності бізнес-клімату. За висновками вітчизняних і зарубіжних інституцій на нинішньому етапі в Україні мають місце явища, які негативно впливають на формування сприятливого інвестиційного клімату. Розроблення та реалізація рекомендованих цими інституціями регуляторних заходів держави дозволили зменшити негативні процеси в цій сфері, але стратегічною метою залишається їх остаточне подолання. Воно прискорюється у зв'язку з наданням Україні статусу кандидата на членство в Європейському Союзі.

Розглянуті підходи до відродження вітчизняної промисловості передбачають попереднє правове забезпечення інвестиційних процесів. До найбільш прийнятних організаційних форм інвестування у відродження вітчизняної промисловості належать індустріальні парки, які мають ряд переваг різнопланового характеру, а їх формування вимагає регуляторного впливу держави на їх розвиток.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ІНВЕСТОРИ, ВЛАСНИКИ ПІДПРИЄМСТВ, БІЗНЕС-КЛІМАТ, ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ.

ABSTRACT

Slavinska O.S., Bubela A.V., Ruzhenskyi M.M. Problem issues of strategic planning of development of the public road network in Ukraine. Visnyk of National Transport University. Series «Economical sciences». scientific journal. – Kyiv: National Transport University, 2022. – Issue 4 (54).

Investment activity is one of the determining factors that contribute to economic growth. In this capacity, it belongs to the functions of enterprise owners, the performance of which allows to form competitive advantages and function and develop in market conditions. The presence of subjectivity in the investment activities of business owners causes the regulatory influence of the state on investment processes using various means.

Investors' decision-making regarding participation in investment activities depends to a large extent on the availability of a business climate in the country that is favorable for such activities. According to the conclusions of domestic and foreign institutions, at the current stage, phenomena are taking place in Ukraine that negatively affect the formation of a favorable investment climate. The development and implementation of state regulatory measures recommended by these institutions made it possible to reduce negative

processes in this area, but the strategic goal remains their final overcoming. It is accelerating in connection with granting Ukraine the status of a candidate for membership in the European Union.

The considered approaches to the revival of domestic industry provide preliminary legal support for investment processes. The most acceptable organizational forms of investment in the revival of domestic industry include industrial parks, which have a number of advantages of a multifaceted nature, and their formation requires regulatory influence of the state on their development.

KEY WORDS: INVESTMENT ACTIVITY, INVESTORS, BUSINESS OWNERS, BUSINESS CLIMATE, ECONOMIC GROWTH.

АВТОРИ:

Славінська Олена Сергіївна., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, Проректор з наукової роботи, e-mail: elenaslavin9@gmail.com, тел.: +380442808448, Україна, 01010, Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, <http://orcid.org/0000-0002-9709-0078>

Бубела Андрій Володимирович, доктор технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного будівництва та управління майном, e-mail: bubelaandrey@ukr.net, тел.: +380505535594, Україна, 01010, Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, <http://orcid.org/0000-0002-5619-003X>.

Руженський Максим Миколайович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном, max.ruzhensky@gmail.com, , тел. +380679633808, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 206., <http://orcid.org/0000-0002-8034-1790>

AUTHOR:

Slavinska Olena S., Doctor of Technical Sciences, Professor, National Transport University, Vice-Rector for Research, e-mail: elenaslavin9@gmail.com, tel.: +380442808448, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovych-Pavlenko str. 1, of. 327 <http://orcid.org/0000-0002-9709-0078>

Bubela Andrii V., Doctor of Technical Sciences, Associate Professor, National Transport University, Professor of the Road Construction and Property Management Department, e-mail: bubelaandrey@ukr.net, tel.: +380505535594, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovych-Pavlenko str. 1, <http://orcid.org/0000-0002-5619-003X>

Ruzhenskyi Maxim M., PhD, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of the Road Construction and Property Management Department, e-mail max.ruzhensky@gmail.com, tel. +380679633808, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovych-Pavlenko str. 1, of. 206, <http://orcid.org/0000-0002-8034-1790>

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Ковальська Л.Л., доктор економічних наук, професор, Луцький національний технічний університет, завідувач кафедри підприємництва, торгівлі та логістики, Луцьк, Україна.

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

REVIEWER:

Kovalska L.L., Doctor of Economical Sciences, Professor, Lutsk National Technical University, Head of the Department of Entrepreneurship, Trade and Logistics, Lutsk, Ukraine

Bondar N.M., Doctor of Economical Sciences, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Economics, Kyiv, Ukraine.

ОСОБЛИВОСТІ РОЗРОБЛЕННЯ ОПЕРАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ З УРАХУВАННЯМ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ СЕРВІСНОГО ПРОДУКТУ

Сніжко Л.Л., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, l.snizhko@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-8623-7185

Височило О.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, visochiloksena@ukr.net, orcid.org/0000-0002-6187-2801

PECULIARITIES OF THE DEVELOPMENT OF THE OPERATIONS STRATEGY OF TRANSPORT ENTERPRISES TAKING INTO ACCOUNT THE LIFE CYCLE OF THE SERVICE PRODUCT

Snizhko L.L., Candidate of Sciences (Economics), National Transport University, Kyiv, Ukraine, l.snizhko@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0002-8623-7185

Vysochylo O.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, visochiloksena@ukr.net, orcid.org/0000-0002-6187-2801

Постановка проблеми.

На даний час вітчизняна економіка переживає складні часи. Це пов'язано із серйозними викликами та загрозами зовнішнього середовища. Основою відновлення та розвитку післявоєнної економіки України є саме операційна діяльність. Без раціоналізації операційної діяльності транспортної галузі, яка займає в економіці держави провідне місце, неможливо успішно реалізувати завдання по відновленню країни.

Нинішні умови функціонування українських підприємств ставлять перед ними надто складні завдання. Це необхідність виживання, а потім успішне функціонування та розвитку. Для цього їм потрібна не тільки успішна розробка операційної стратегії, а й відсутність розриву між її розробленням та її вдалою реалізацією. Чітко визначені операційні стратегії дозволяють транспортним компаніям впевнено справлятися зі змінами на ринку.

Слід зазначити, що часто на сервісних підприємствах, в т.ч і транспортних операційна стратегія недооцінюється фахівцями і зазвичай залишається «на потім». Це велика помилка, коли топ-менеджери компанії не розуміють, що призначення даної функціональної стратегії полягає в отриманні конкурентної переваги на ринку послуг. Операційна стратегія для менеджерів вищого рівня повинна показувати, що робити для того, щоб забезпечити, в першу чергу, інтереси власників (засновників) компанії. Крім того операційна стратегія має визначати, що робити для того, щоб задовольнити потреби клієнтів у повному обсязі та в яких аспектах для цього фірма повинна бути успішною. Завдяки ефективно реалізованій операційній стратегії компанія може забезпечити здатність постійно вдосконалюватися.

Успішне розроблення стратегії нерідко є проблемою для багатьох компаній через необхідність змінити операційну структуру підприємства, в тому числі і операційні процеси. Така ситуація часто виникає через некомпетентність вищого керівництва, нечітко визначеними стратегічними цілями сервісної організації або недостатніми операційними можливостями.

Таким чином, для забезпечення довгострокової ефективності транспортного підприємства необхідна процедура розроблення обґрунтованої операційної стратегії, яка повинна періодично переглядатися та удосконалюватися. В цьому і полягає актуальність даної публікації.

Аналіз досліджень і публікацій.

Аналіз досліджень і публікацій показав, що існує багато праць, присвячених розробленню операційної стратегії підприємства. Даними питаннями займалися багато класиків і сучасних вчених, кожен із яких робив свій внесок у вирішення даної проблеми, а саме: І. Ансофф, Л.Гелловей, Д. Келланд, П. Друкер, О.С. Курочкін, Х. Мінцберг, М. Портер, В. Стівенсон, О.О. Трут, Р. Чейз та ін.

Але слід зазначити, що в них не врахована специфіка розроблення операційної стратегії саме для такого виду підприємств сервісної сфери, як транспортні компанії.

Мета статті.

На основі аналізу теоретичних і методичних основ за темою дослідження розробити процедуру формування операційної стратегії транспортного підприємства з урахуванням особливостей транспортної галузі та життєвого циклу сервісного продукту.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Для досягнення цілей і виживання в сучасному конкурентному бізнес-середовищі організації, в умовах загроз та невизначеності щодо зовнішнього середовища організації повинні орієнтуватися на операційні стратегії, адже без чітко вираженої операційної стратегії та ефективного операційного менеджменту підприємство може вижити лише чисто випадково [1].

Як правило, успішна сервісна організація розробляє корпоративну та операційну стратегії. Корпоративна стратегія базується на загальних цілях організації, а операційна - на формуванні основної компетенції та отриманні конкурентної переваги щодо сервісних продуктів. Особливістю сервісних організацій є те, що операційна стратегія, як правило, є невіддільною від корпоративної, адже для більшості таких підприємств система надання послуг і є бізнес як такий і, таким чином, будь-яке стратегічне рішення повинно стосуватися виробництва [2, с.145].

Операційна стратегія складається з низки рішень, які приймають організації для реалізації корпоративної стратегії і підтримує зв'язок рішень на операційному рівні, тобто як короткострокових, так і довгострокових із корпоративною.

Отже, операційна стратегія сервісної організації - це підсистема корпоративної стратегії, яка є довгостроковою цілісною програмою конкретних дій. Вона являє собою систему взаємопов'язаних стратегічних рішень по виготовленню та реалізації сервісного продукту організації при відповідних обмеженнях в операційних ресурсах, які спрямовані на формування та підтримку довгострокової конкурентоспроможності суб'єкта господарювання і забезпеченні вагомого внеску у досягненні загальної стратегії. Ця стратегія передбачає оптимальне використання всіх операційних ресурсів організації.

Операційні стратегії, які розроблені на довгострокову перспективу, повинні бути реалістичними, розглядати широкий спектр заходів і включати усі можливі кризові обставини, які особливо притаманні перевізникам. З цієї причини надзвичайно важливо мати план на випадок надзвичайних ситуацій, який допоможе контролювати збитки шляхом пом'якшення найгірших сценаріїв. Управління надзвичайними ситуаціями є надзвичайно важливим для транспортних підприємств, які повинні бути готові до будь-яких небажаних ситуацій. Крім того, наявність такої операційної стратегії (на випадок, якщо щось піде не так в останній момент) допоможе взяти ситуацію під контроль і вийти з кризової ситуації з мінімальними негативними наслідками.

Зміст та сутність операційної стратегії підприємства реалізується в наступному [1-7]:

- операційна стратегія є однією із функціональних стратегій корпоративної стратегії;
- операційна стратегія має бути узгоджена та комплексно й органічно взаємозв'язана із корпоративною стратегією та усіма іншими функціональними стратегіями;
- операційна стратегія повинна враховувати сукупність релевантних факторів зовнішнього середовища організації, серед яких основним є потреби споживачів;
- всі функціональні стратегії (операційна, маркетингова, фінансова та ін.) мають однаковий паритет. Вони не повинні конфліктувати між собою, а доповнювати і підтримувати одна одну;
- загальна (корпоративна) стратегія підприємства має не тільки враховувати, а й підсилити сильні сторони та усунути (зменшувати) слабкі позиції операційної стратегії через різні функціональні стратегії;
- операційна стратегія у сукупності з корпоративною та усіма функціональними стратегіями повинна охоплювати весь спектр діяльності компанії на довгостроковий період, в яких повинна бути передбачена можливість швидкого реагування на будь-які зміни в майбутньому;
- успіх сервісної організації на ринку на 20% залежить від правильно обраної стратегії і на 80% успіху від ефективної її реалізації [1]. За даними Harvard Business Review, приблизно 67% бізнес-стратегій зазнають невдачі через погане їх виконання [8];
- при реалізації загальної стратегії підприємства операційна стратегія відіграє важливу роль, оскільки пов'язана з процесами надання послуг, які у підприємств сфери обслуговування охоплюють усі підрозділи підприємства;
- операційна стратегія повинна розроблятися з урахуванням не тільки потреб споживачів, включаючи їх можливу динаміку, а й життєвого циклу сервісного продукту та операційних можливостей будь-якого сервісного підприємства;
- операційна стратегія має суттєвий вплив на забезпечення довгострокової конкурентоспроможності бізнесу, так як є одним із джерел конкурентних переваг.

Успіх операційної стратегії залежить, в першу чергу, від урахування вимог зовнішнього середовища (тобто умов, в яких організація намагається реалізувати свою стратегію); конкурентних

вимог відповідного ринку (сильних і слабких сторін конкурентів та прогнозування їх можливих дій); можливих напрямів розвитку стратегії організації; стадії життєвого циклу сервісного продукту та ін.

Для розроблення та розвитку операційної стратегії транспортного підприємства пропонується наступна процедура, основні етапи якої представлені на рис.1. Ця процедура включає п'ятнадцять етапів (блоків). Реальна кількість етапів даної процедури визначається обсягом (m) номенклатури нових та існуючих сервісних продуктів (блоки 7,8); інформативністю процесу розробки (блок 3), складністю та іншими аспектами, пов'язаними із розробленням операційної стратегії конкретного суб'єкта господарювання.

На першому етапі (блок 1 та 2) необхідно чітко сформулювати особливі загальні та функціональні стратегічні цілі конкретного транспортного підприємства. Цей етап є надзвичайно важливим, адже стосується правильного визначення основного елементу операційної стратегії - її цілей. У кожній організації існує своя унікальна місія, яка містить низку довгострокових цілей. Корпоративна стратегія, яка базується на місії, включає детальний опис типу бізнесу, яким транспортне підприємство бажає займатися, групи клієнтів, яких організація буде обслуговувати, базову систему цінностей бізнесу, а також економічні цілі, яких передбачається досягти. Операційна функція відповідає за ефективне управління ресурсами, які необхідні для виробництва сервісних продуктів організації. При правильно поставленому процесі розробки корпоративної стратегії система цілей операційної стратегії повинна логічно впливати із визначених основних стратегічних цілей транспортного підприємства. Адже ключові операційні рішення повинні прийматися шляхом узгодженості із загальними цілями організації зі стратегічної точки зору. При цьому система цілей операційної стратегії формує свою особливу операційну гілку загального дерева стратегічних цілей організації. Так, у межах розробки операційної стратегії для транспортних підприємств операційними цілями може бути: збільшення доходу (або прибутку) від перевезень, збільшення кількості постійних клієнтів; збільшення долі на певному ринку транспортних послуг; виведення нового сервісного продукту на ринок, збільшення грошового потоку від перевезень, зменшення витрат на перевезення, мінімізація транспортної роботи та ін. За даними Trissa Strategy Consulting, у 63% успішних компаній кожен бізнес-підрозділ узгоджується із загальною корпоративною стратегією [8]. Отже, операційна стратегія дозволяє організації досягти довгострокових цілей компанії, і для цього вона повинна бути узгоджена з корпоративною стратегією.

На наступному етапі (блок 3) необхідно сформувати інформаційний масив для забезпечення процесу прийняття стратегічних рішень релевантною, повною, достовірною, економічною та іншою інформацією. Її можна зібрати використовуючи як формальні методи у зовнішньому та внутрішньому середовищі організації так і неформальні методи [9]. Ці дані, в першу чергу, повинні підготувати маркетингова служба транспортного підприємства. В залежності від обсягу, якості та повноти підготовлених даних формується інформаційне середовище для прийняття стратегічних операційних рішень в умовах або визначеності (що мало ймовірно), або невизначеності, або ризику.

Для обґрунтованого розроблення операційної стратегії операційним менеджерам рекомендується вивчити та проаналізувати існуючий вітчизняний та міжнародний досвід щодо даної проблематики як основних конкурентів в транспортній галузі, так й інших успішних компаній (блок 4). Для цього доцільно провести маркетингове дослідження ринку щодо того, що конкуренти досліджуваного підприємства пропонують своїм клієнтам. Це дозволить максимально повно використати практику ведення операційної діяльності на певному ринку транспортних послуг.

Вдала операційна стратегія повинна базуватися, з однієї сторони, на вимогах ринку, з іншої – на наявних операційних ресурсах. Ринкові вимоги формуються на основі вивчення та аналізу потреб споживачів кожного сервісного продукту (СП) (блок 5).

У науковій літературі поки що немає єдиної думки стосовно термінів «сервісний продукт», «послуга». Згідно міжнародним нормативним документам: «продукт — результат діяльності або процесів; «послуги — результат безпосередньої взаємодії постачальника й споживача та внутрішньої діяльності постачальника із задоволення потреби споживача. Послуга може бути пов'язана з виробництвом і постачанням матеріальної продукції» [10]. На нашу думку термін «сервісний продукт» і «послуга» розглядаються як такі, що мають однаковий сенс, характеризуючи тип сучасного процесу обслуговування.

Маркетингові дослідження щодо потреб споживачів необхідно диференціювати за кожним видом послуги, адже для кожного i -го сервісного продукту, який пропонує транспортна компанія на ринку, відповідно розробляється своя операційна стратегія (блок 15): $i = 1, \dots, m$; де i – найменування

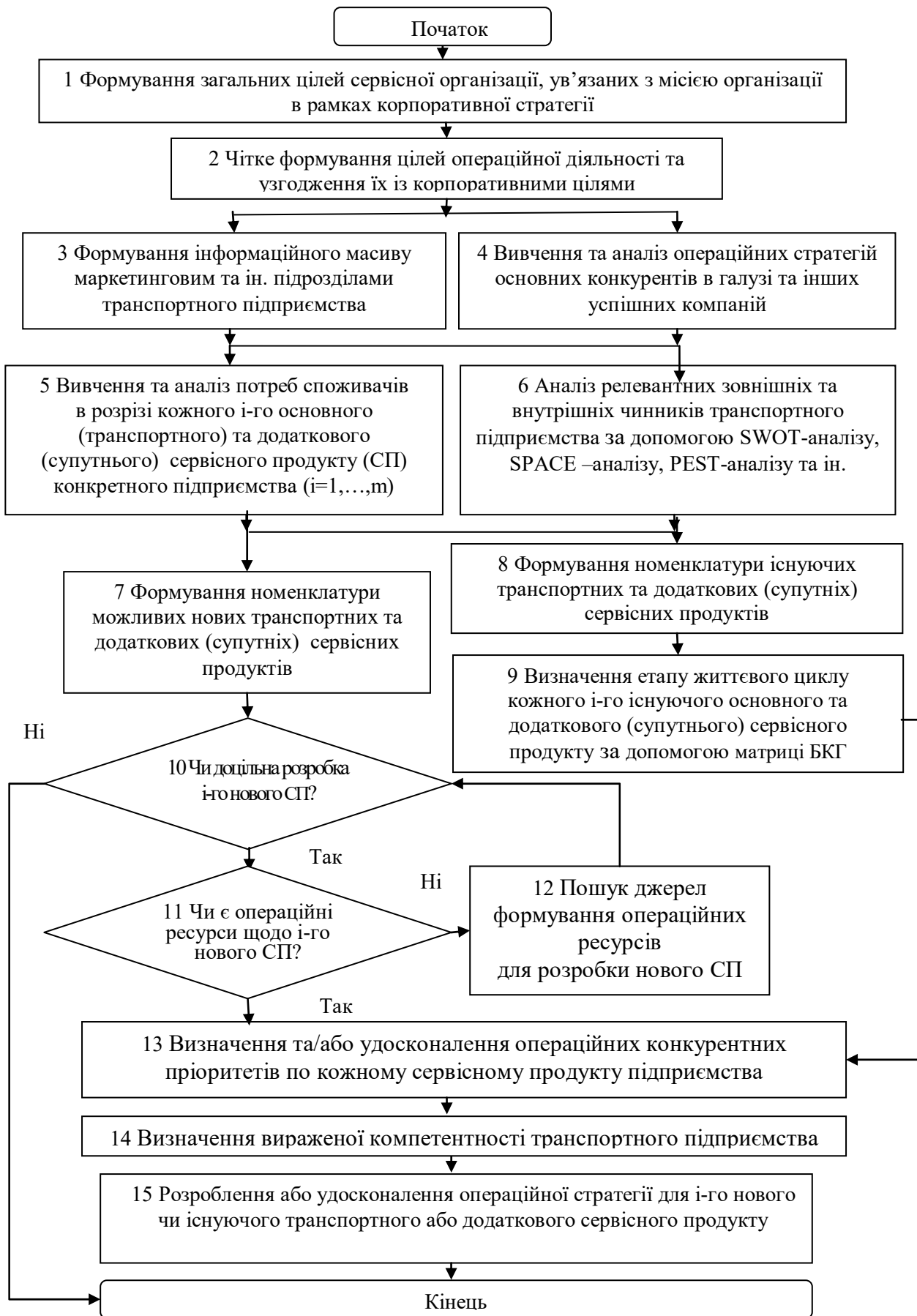


Рисунок 1 – Процедура розроблення операційної стратегії транспортного підприємства
 Figure 1 – Procedure for developing the operations strategy of a transport enterprise

i -го сервісного продукту; m – кількість сервісних продуктів, які розроблені (або проектуються) підприємством для реалізації на відповідному ринку.

Необхідно чітко розрізняти основний продукт, який купує клієнт та додаткові послуги, які часто супроводжують основну послугу. Так, основний продукт транспортного підприємства - це автомобільні/авіа/морські перевезення вантажів або пасажирів незалежно від того, які ці перевезення: міські; приміські; міжміські чи міжнародні. Транспортні підприємства в залежності від виду перевезень можуть пропонувати своїм клієнтам певний спектр додаткових (супутніх) послуг: бронювання квитка, експедування; інформаційні послуги з обробки замовлень, доставка вантажів, складування, інвентаризація, митне оформлення, тощо. Деякі послуги можуть пропонуватися безкоштовно, за інші необхідно платити, проте всі вони другорядні по відношенню до основної послуги - перевезення вантажів або пасажирів, в чому, власне, і полягає головне призначення будь-якого транспортного підприємства. Більшість основних послуг сервісних підприємств супроводжується цілим пакетом додаткових послуг, покликаних підвищити їхню цінність.

Безумовно співробітники будь-якої сервісної компанії в операційній діяльності мають, в першу чергу, орієнтуватися на задоволення потреб споживачів, так як представлений на ринок сервісний продукт повинен максимально можливо задовольняти конкретні потреби клієнтів, мати реальну ціну, пропонуватися через зручні канали розподілу та активно просуватися.

Для визначення потреб клієнтів в нагоді може стати опитування клієнтів та партнерів (в т.ч. популярних і зручних сьогодні за допомогою електронної пошти, месенджерів, SMS-опитування та ін.), які повинні регулярно проводитися маркетологами підприємства. З них можна дізнатися, яких покращень клієнти хочуть бачити у сервісному процесі підприємства, як задовольняються їх відповідні потреби через пропозиції транспортної компанії та як залучаються клієнти порівняно з конкурентами. Отже, від якості маркетингових досліджень суттєво залежить успіх процесу розроблення операційної стратегії.

Для проведення аналізу отриманих релевантних даних щодо зовнішнього та внутрішнього середовища (блок 6) можуть бути використані такі відомі методи як SWOT-аналіз, SPACE-аналіз, PEST-аналіз та ін. SWOT-аналіз на основі детального дослідження зовнішнього і внутрішнього середовища дозволяє сформулювати реалістичне уявлення про сильні та слабкі сторони транспортного підприємства, ланцюгів зв'язків між ними, яке допоможе розробити надійну та обґрунтовану операційну стратегію. Метод SPACE використовується для аналізу позиції транспортного підприємства на ринку. В його основі чотири групи критеріїв оцінки діяльності підприємства, які враховують специфіку конкретної сервісної організації. При застосуванні даного методу доцільно залучати компетентних фахівців. За допомогою PEST-аналізу оцінюється чотири основні групи чинників зовнішнього середовища підприємства: політичні, економічні, соціокультурні і технологічні та їх вплив на операційну діяльність підприємства.

Далі на основі результатів аналізу потреб споживачів (блок 5) та аналізу релевантних зовнішніх та внутрішніх чинників підприємства (блок 6) формується номенклатура потенційно нових (блок 7) та вже існуючих (спроєктованих та впроваджених на ринок підприємством) (блок 8) транспортних (основних) і/або додаткових (супутніх) сервісних продуктів (СП). Дуже важливим аспектом для успішної конкурентної боротьби на ринку транспортних послуг є необхідність вчасно виявити наявні потреби клієнтів у нових сервісних продуктах і при економічній доцільності вдало їх спроектувати та успішно вийти з ними на ринок. Адже відомо, що своєчасний вихід на ринок з новим продуктом може забезпечити компанії на початку (хоч, як правило, і нетривалий час) монопольно високі прибутки. Це пов'язано із монопольним становищем підприємства на цьому ринку через відсутність жорсткої конкуренції. Це ще раз підтверджує той факт, що для успішної розробки операційної стратегії важливо, щоб в тандемі з операційними менеджерами професійно працювала маркетингова служба транспортного підприємства.

Крім того для кожної існуючої транспортної і/або додаткової (супутньої) послуги визначається стадія життєвого циклу, яка визначена за допомогою матриці БКГ (блок 9). В основі матриці Бостонської консалтингової групи (БКГ— BCG Matrix) є модель життєвого циклу продукту, відповідно до якої продукт у своєму розвитку проходить чотири стадії: 1) вихід на ринок (продукт — «знак питання»); 2) ріст (продукт — «зірка»); 3) зрілість (продукт — «грошовий мішок»); 4) спад (продукт — «собака») [4]. Аналіз існуючої номенклатури сервісної продукції підприємства на основі даної матриці дозволяє визначити, до якої стадії життєвого циклу можна віднести кожний конкретний вид продукції транспортного підприємства. Цей блок є теж дуже важливим, адже операційна стратегія повинна розроблятися з урахуванням відповідної стадії життєвого циклу сервісного продукту.

Для нових сервісних продуктів потреби в цьому блоці немає, адже в будь-якому випадку для них – це перша стадія життєвого циклу і її мета: вихід і закріплення на новому ринку. Стадія впровадження - це та фаза, на якій продажі залежать від зусиль, пов'язаних із просуванням і маркетингом. Отримання прибутку на даній стадії не може бути основною метою, так як операційна система з виробництва нового сервісного продукту знаходиться тільки на стадії апробації, послуги надаються у незначних обсягах, а конкурентоспроможність ґрунтується на його відмінних ознаках, а не на ціні. Основна вимога до операційної системи на цій стадії – це гнучкість, тобто здатність швидко реагувати на зміну характеристик сервісного продукту (за необхідності). На цій стадії актуально ретельно продумати усі складові операційного процесу надання послуги. Якщо сервісний продукт буде успішним на цьому рівні, він перейде на наступну фазу, тобто зростання.

На етапі зростання організація приймає важливі рішення щодо майбутніх інвестицій, оптимального використання та збільшення наявного потенціалу. На другому етапі життєвого циклу сервісний продукт вдосконалюється і на порядок денний виходять такі критерії як ціна та витрати. При цьому обсяги продукції поступово збільшуються.

Найефективнішою з точки зору економічних показників діяльності підприємства є стадія зрілості, на якій основною економічною метою підприємства є отримання максимального прибутку за рахунок збільшення обсягів реалізації сервісних продуктів та мінімізації витрат на їх виробництво. Основне завдання операційних менеджерів на цій стадії зробити так, щоб вона тривала якомога довше. Для цього необхідно на стадіях росту та зрілості приймати вчасні стратегічні рішення щодо удосконалення сервісного продукту (блок 15) та підвищення ефективності операційних процесів.

І остання стадія, яка для операційних менеджерів та маркетологів є найскладнішою, фаза занепаду – це фаза, коли сервісні продукти можуть застаріти з точки зору технології та вимог клієнтів. Це попередження операційним менеджерам щодо зупинки виробництва даного продукту. Але на цій стадії можливе прийняття фахівцями обґрунтованого рішення щодо подальшої можливої його модернізації (блок 15). При цьому створення нових елементів сервісних продуктів і надання їх споживачам передбачає розробку, удосконалення та реалізацію ефективних операційних процесів. Якщо удосконалення продукту є неможливим, то необхідно продумати безболісне для організації виведення його з ринку.

Потім для потенційно нових сервісних продуктів відповідно визначається економічна, організаційна (блок 10) та операційна доцільність (блок 11) їх впровадження у виробництво на даному транспортному підприємстві. Для розроблення нового сервісного продукту необхідно, щоб у транспортного підприємства були достатніми усі необхідні операційні ресурси (блок 11). Операційні ресурси включають активи, процеси та можливості сервісної організації. При обґрунтуванні доцільності впровадження нового і-го продукту і відсутності наявних фінансових, технологічних, трудових, матеріальних та ін. операційних ресурсів варто шукати джерела їх формування (блок 12).

Основна увага при розробленні операційної стратегії повинна бути зосереджена на конкретних операційних можливостях за кожним сервісним продуктом (блок 13). Ці можливості називають операційними конкурентними пріоритетами. Організація може досягти успіху на ринку лише за рахунок їх досконалості. Отже, конкурентоспроможність - це здатність, яка реалізується операційною функцією, щоб забезпечити конкурентну перевагу організації у відповідній галузі на ринку. Шлях до успіху операційної стратегії полягає в тому, щоб максимально точно визначити всі можливі варіанти пріоритетів, зрозуміти, які можуть бути наслідки вибору кожного з наявних варіантів, а також те, на які компроміси прийдеться йти у випадку вибору того чи іншого варіанту. Добре продумані пріоритети дають підприємству суттєві переваги на ринку. Ефективними операційними стратегіями вважаються ті, впровадження яких забезпечує досягнення конкурентної переваги на ринку та формування основних компетенцій. Сильні сторони та унікальні ресурси організації – це основні компетенції, які організація повинна постійно вдосконалювати.

Конкурентної переваги можна досягти, розуміючи потреби та бажання клієнтів і пропонуючи їм відповідний сервісний продукт бажаної якості та вартості, з кращим рівнем обслуговування клієнтів у порівнянні із конкурентами та ін. В даному аспекті операційна стратегія через операційні конкурентні пріоритети виступає як зброя у конкурентній боротьбі, адже основна мета будь-якого бізнесу — забезпечити таку позицію на ринку, за допомогою якої він зможе залучити якомога більше клієнтів у порівнянні із конкурентами. Щоб досягти цього, операційні менеджери повинні плідно співпрацювати з маркетологами, щоб зрозуміти конкурентну ситуацію на ринку, в якому працює організація, і визначити важливі операційні конкурентні пріоритети.

Для транспортного підприємства такими пріоритетами можуть бути [11]:

-низькі витрати на перевезення та надання додаткових послуг;

- забезпечення якості перевезень та додаткових послуг;
- висока швидкість і зручність доставки (термін виконання замовлення) вантажів і пасажирів та надання додаткових послуг;
- надійність як перевізника щодо своєчасної доставки вантажів та пасажирів (гарантований час доставки);
- виконання перевезень сучасними транспортними засобами, що дозволяють своєчасно надавати інформаційні та інші додаткові послуги;
- своєчасне впровадження сервісної продукції на ринок;
- надання спектру додаткових послуг;
- здатність фірми реагувати на зміну попиту;
- «індивідуалізація» замовлення на перевезення та інші послуги згідно вимог клієнтів;
- комплексне виконання замовлення на перевезення та ін.

Так, наприклад Low-Cost авіакомпанії при розробленні операційної стратегії для забезпечення операційного конкурентного пріоритету «низькі витрати на перевезення», що узгоджується із корпоративною метою «низькі ціни на перевезення пасажирів», для оптимізації операційного процесу[12]:

- використовують оптимальну кількість місць для сидіння (часто максимально допустиму);
- залучають до перевізного процесу мінімальну кількість членів екіпажу;
- використовують один (іноді декілька) типів літаків для мінімізації витрат на технічне обслуговування;
- використовують передні і задні двері для швидшої посадки;
- якнайшвидше повертають літак у зворотній рейс (для максимально використання потужностей літака);
- застосовують онлайн-бронювання для мінімізації операційних витрат та ін.

На основі результатів блоку 13 визначається виражена компетентність транспортного підприємства (блок 14). Операційна функція дозволяє компанії знайти та реалізувати виражену компетентність на конкурентоспроможному ринку, яка дозволяє компанії залучати й зберігати споживачів за рахунок того, що вона реалізує сервісний продукт краще, ніж її конкуренти і завдяки цьому забезпечує його конкурентоспроможність.

Так, наприклад, великий парк нових автомобілів великої тоннажності буде відображати виражену компетентність фірми при умові, що переважна частина клієнтури має потребу в доставці великотоннажних вантажів або вантажів великими партіями (це буде свідчити про її конкурентоспроможність). Також вираженою компетентністю транспортної фірми на ринку може бути надання певного унікального набору основних і додаткових послуг, які потребують її клієнти.

В останньому блоці 15 в рамках операційної стратегії транспортного підприємства розробляються довгострокові рішення в розрізі усіх нових та вже впроваджених сервісних продуктів, а саме:

- стратегічні рішення щодо операційних потужностей: планування обсягу виробничих потужностей в розрізі усіх напрямів видів діяльності підприємства (тони, людино-години та ін.); визначення типу, марки, кількості, вантажопідйомності, необхідних технічних характеристик рухомого складу та інших основних виробничих засобів;
- стратегічні рішення щодо організації технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів: визначення способу та організація забезпечення проведення діагностики; технічних обслуговувань та ремонту рухомого складу (власними силами чи за допомогою сторонніх організацій) та ін.
- стратегічні рішення щодо забезпечення матеріальними ресурсами операційної діяльності, а саме: паливо-мастильними матеріалами; запасними частинами, шинами та ін.: визначення їх обсягу, якості, вартості; організація доставки; вибір постачальників та способу формування відносин з ними (кооперативного чи конкурентного); організація складського господарства; управління запасами та ін.;
- стратегічні рішення щодо забезпечення трудовими ресурсами, в першу чергу, водіями: кількість персоналу, його склад; розподіл, вимоги до персоналу, культура виробництва; система оплати праці та ін.;
- стратегічні рішення щодо фінансових ресурсів: джерела та обсяги фінансових ресурсів для розробки та реалізації операційної стратегії: джерела та обсяги власних, залучених та запозичених фінансових ресурсів, їх розподіл, в т.ч. обсяги інвестицій (за необхідності);

- стратегічні рішення щодо організації операційного процесу (проектування перевізного процесу);
- стратегічні рішення щодо розміщення підприємства: вибір місця розташування підприємства (для нових суб'єктів господарювання) та його зміна (для існуючих – за необхідності) з урахуванням переваг як для підприємства, так і для клієнтів;
- стратегічні рішення щодо забезпечення якості перевізного процесу та додаткових послуг: розроблення критеріїв якості на всіх етапах перевізного процесу та надання супутніх послуг; впровадження системи менеджменту якості та ін.;
- стратегічні рішення щодо часу виконання операційних процесів: оптимізація термінів виконання усіх операцій перевізного процесу та надання додаткових послуг та інші.

Висновки. Таким чином, застосування представленої у дослідженні процедури розроблення операційної стратегії транспортного підприємства дозволить операційним менеджерам формувати успішні операційні стратегії з урахуванням особливостей транспортної галузі та життєвого циклу сервісного продукту, а їх вдала реалізація сприятиме підвищенню ефективності управління як операційною діяльністю, так і підприємством в цілому та забезпеченню його довгострокової конкурентоспроможності. Для розроблення результативної операційної стратегії у будь-якій компанії потрібна дуже тісна співпраця між маркетологами та менеджерами, відповідальними за операційну діяльність.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Jacobs F.R., Chase R.B., Aquilano N.J. Operations Management for Competitive Advantage. McGraw Hill Higher Education, 2001. 763 p.
2. Михайловська О. В. Операційний менеджмент. Київ: Кондор, 2008. 549 с.
3. Капінос Г.І., Бабій І.В. Операційний менеджмент: навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2013. 352с.
4. Трут О.О. Операційний менеджмент: Підручник. Київ: Академвидав. 2013. 346 с.
5. Heizer J., Render B. Principles of operations management. 12th edition. New Jersey: Prentice Hall, 2017. 806 p.
6. Galloway Les P. Principles of Operations Management. 2nd Edition. Cengage Learning Business Press, 1998. 240 p.
7. Stevenson W. Operations Management. 14th Ed. New York: McGraw-Hill Education, 2020. 928с.
8. Tips for better strategic planning in the transportation and logistics industry. Blog: The cooperative logistics network Posted on June 23, 2021. URL: <https://www.thecooperativelogisticsnetwork.com/blog/2021/06/23/tips-for-better-strategic-planning-in-the-transportation-and-logistics-industry/>
9. Сніжко Л.Л., Бузун Т.М., Разводовська В.О. Моделювання як науковий інструмент обґрунтування управлінських рішень в операційній діяльності підприємств транспорту. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник.* Київ: НТУ, 2021. Вип. 2 (49). С162-172. DOI: 10.33744/2308-6645-2021-2-49-162-172.
10. ISO 8402:1994, Quality Management and Quality Assurance – Vocabulary 2nd Edition, April 1, 1994. URL: https://global.ihc.com/doc_detail.cfm?document_name=ISO%208402&item_s_key=00043205
11. Michael H. Mescon, Michael Albert, Franklin Khedouri. Management. 3rd Ed. New York: Harper & Row., 1988. 777p.
12. Graham, B., T. Vowles (2006) "Carriers within carriers: a strategic response to low-cost airline competition", Transport Reviews, Vol. 26, pp. 105-126.

REFERENCES

1. Jacobs F. R., Chase R. B. & Aquilano N. J. (2001). Operations Management for Competitive Advantage. McGraw Hill Higher Education, 2001. 763 p. [in English].
2. Mykhailovska, O. V. (2008). Operatsiinyi menedzhment [Operations management]. Kyiv: Kondor [in Ukraine].
3. Kapinos H.I., Babii I.V. (2013). Operatsiinyi menedzhment [Operations management]. Kyiv: Tsentr uchbovoi literatury [in Ukraine].
4. Trut, O. (2013). Operatsiinyi menedzhment [Operations management]. Kyiv: Akademvydav [in Ukraine].
5. Heizer J., Render B. (2017). Principles of operations management. New Jersey: Prentice Hall, [in English].

6. Galloway Les P. (1998). Principles of Operations Management. 2nd Edition. Cengage Learning Business Press [in English].
7. Stevenson, W. (2018). Operations Management. NY; McGraw-Hill Education [in English]
8. Tips for better strategic planning in the transportation and logistics industry (2021) Blog: The The cooperative logistics network URL:<https://www.thecooperativelogisticsnetwork.com/blog/2021/06/23/tips-for-better-strategic-planning-in-the-transportation-and-logistics-industry/> [in English].
9. Snizhko L.L., Buzun T.M., Razvodovska V.O. (2021). Modeliuvannia yak naukovyi instrument obgruntuvannia upravlinskykh rishen v operatsiinii diialnosti pidpriemstv transportu. [Modeling as a scientific tool for substantiation of management decisions in operational activities of transport enterprises] Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu. Seriya «Ekonomichni nauky». Naukovo-tekhnichnyi zbirnyk. Kyiv: NTU, Vyp. 2 (49). [in Ukraine].
10. ISO 8402:1994, Quality Management and Quality Assurance – Vocabulary 2nd Edition, April 1, 1994. URL:https://global.ihs.com/doc_detail.cfm?document_name=ISO%208402&item_s_key=00043205
11. Michael H. Mescon, Michael Albert, Franklin Khedouri (1988). Management. 3rd Ed. New York: Harper & Row [in English].
12. Graham, B., T. Vowles (2006). “Carriers within carriers: a strategic response to low-cost airline competition”, Transport Reviews, Vol. 26, pp. 105-126. [in English].

РЕФЕРАТ

Сніжко Л.Л. Особливості розроблення операційної стратегії транспортних підприємств з урахуванням життєвого циклу сервісного продукту / Л.Л. Сніжко, О.М. Височило // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

У статті на основі аналізу теоретико-методичних основ за темою дослідження детально описані усі аспекти та особливості, пов'язані зі специфікою розробки операційної стратегії для транспортних підприємств з урахуванням життєвого циклу сервісних продуктів. Базовими у даній процедурі є етапи вивчення ринкових потреб; формування номенклатури сервісних продуктів; визначення життєвого циклу послуг; визначення та удосконалення операційних конкурентних пріоритетів та розробка стратегічних рішень в рамках операційної стратегії.

Об'єкт дослідження – процес розроблення операційної стратегії транспортних підприємств.

Мета дослідження – на основі аналізу теоретичних і методичних основ за темою дослідження розробити процедуру формування операційної стратегії транспортного підприємства з урахуванням особливостей транспортної галузі та життєвого циклу сервісного продукту.

Метод дослідження – методи системного аналізу та моделювання.

Виявлено, що особливо актуальними у даний час, в умовах загроз та невизначеності щодо зовнішнього середовища є потреба у відновленні та розвитку вітчизняної економіки. Без раціоналізації операційної діяльності транспортної галузі, яка займає в економіці держави вагоме місце, неможливо успішно реалізувати завдання по відновленню країни. Для досягнення цілей і виживання в сучасному конкурентному бізнес-середовищі, в умовах загроз та невизначеності щодо зовнішнього середовища транспортні організації повинні орієнтуватися на операційні стратегії.

Ці стратегії передбачають оптимальне використання всіх операційних ресурсів організації, включають широкий спектр стратегічних рішень, а так усі можливі кризові обставини, які особливо притаманні перевізникам. Розроблення операційної стратегії транспортного підприємства повинно базуватися на релевантній інформації, отриманій в результаті проведення ретельних маркетингових досліджень.

Результати статті можуть бути використані для розроблення операційної стратегії в управлінні операційною діяльністю як підприємств транспорту, так і інших суб'єктів господарювання різних видів діяльності незалежно від організаційно-правової форми та форми власності.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЖИТТЄВИЙ ЦИКЛ; МАРКЕТИНГ; ОПЕРАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ; ОПЕРАЦІЙНА СТРАТЕГІЯ, СЕРВІСНИЙ ПРОДУКТ; СТРАТЕГІЯ; ТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО

ABSTRACT

Snizhko L.L., Vysochylo O.M. Peculiarities of the development of the operations strategy of transport enterprises taking into account the life cycle of the service product. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: National Transport University, 2022. – Issue 4 (54).

The article, based on the analysis of the theoretical and methodological foundations of the research topic, describes in detail all aspects and features related to the specifics of developing an operations strategy for transport enterprises, considering the life cycle of service products. Basic in this procedure are the stages of studying market needs; formation of the nomenclature of service products; determination of the life cycle of services; definition and improvement of operational competitive priorities and development of strategic solutions within the framework of the operations strategy.

The object of research is the process of developing the operations strategy of transport enterprises.

The purpose of the study is to develop a procedure for forming the operations strategy of a transport enterprise based on the analysis of the theoretical and methodological foundations of the research topic, considering the peculiarities of the transport industry and the life cycle of the service product.

Research method – methods of system analysis and modeling.

It was found that the need for the restoration and development of the domestic economy is especially relevant now, in the conditions of threats and uncertainty regarding the external environment. Without rationalization of the operational activity of the transport industry, which occupies an important place in the economy of the state, it is impossible to successfully implement the task of restoring the country. In order to achieve goals and survive in today's competitive business environment, in conditions of threats and uncertainty regarding the external environment, transport organizations must focus on operations strategies.

These strategies provide for the optimal use of all operational resources of the organization, include a wide range of strategic decisions, as well as all possible crisis circumstances, which are especially characteristic of carriers. The development of the operations strategy of a transport company should be based on relevant information obtained as a result of thorough marketing research.

The results of the article can be used to develop an operations strategy in the management of operational activities of both transport enterprises and other business entities of various types of activity, regardless of the organizational and legal form and form of ownership

KEY WORDS: LIFE CYCLE; MARKETING; OPERATIONAL ACTIVITY; OPERATIONS STRATEGY, SERVICE PRODUCT; STRATEGY; TRANSPORT ENTERPRISE

АВТОРИ:

Сніжко Лариса Леонідівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту, e-mail: l.snizhko@ntu.edu.ua, тел. +380985201640, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 242, orcid.org/0000-0002-8623-7185

Височило Оксана Миколаївна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри менеджменту, e-mail: visochiloksena@ukr.net, tel. +380504476336, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 241, orcid.org/0000-0002-6187-2801

AUTHOR:

Snizhko Larisa L., Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, National Transport University, Associate Professor, Department of Management, e-mail: l.snizhko@ntu.edu.ua, tel. +380985201640, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, of. 242, orcid.org/0000-0002-8623-7185

Vysochylo Oksana M., National Transport University, Senior Lecturer of the Department of management, e-mail: visochiloksena@ukr.net, tel. +380504476336, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenka, 1, of. 241, orcid.org 0000-0002-6187-2801

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Роскладка Наталія Олександрівна, доктор економічних наук, професор, Державний торговельно- економічний університет, професор кафедри туризму та рекреації, м. Київ, Україна

Ложачевська Олена Михайлівна, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри менеджменту, м. Київ, Україна.

REVIEWER:

Roskladka Natalia O., Doctor of Economics, Professor, State University of Trade and Economics, professor of the department of tourism and recreation, Kyiv, Ukraine.

Lozhachevska Olena M., Doctor of Economics, Professor, National Transport University, head of the department of management, Kyiv, Ukraine.

РЕТРОСПЕКТИВНИЙ АНАЛІЗ СТАНОВЛЕННЯ СИСТЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ

Хоменко І.О. Національний університет «Чернігівська політехніка», Чернігів, Україна, innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Горобінська І.В. Національний транспортний університет, Київ, Україна, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Головатий В.В. Національний транспортний університет, Київ, Україна, golovatijvadim@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9255-0736

RETROSPECTIVE ANALYSIS OF THE FORMATION OF THE TAX SYSTEM

Khomenko I.O. Chernihiv Polytechnic National University, Chernihiv, Ukraine, innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Gorobinska I.V. National Transport University, Kyiv, Ukraine, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Holovaty V.V. National Transport University, Kyiv, Ukraine, golovatijvadim@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9255-0736

Постановка проблеми. Практично за всю історії людства податки завжди впливали на обсяги та структуру виробництва. А після того, як вони стали основним засобом накопичення доходів державного бюджету, то податки стали головним джерелом коштів для фінансування виконання функцій держави. Проте податки не весь час були таким необхідним атрибутом держави, їх поява була пов'язана з потребою покриття дефіциту на фінансування суспільних потреб. Коли ж податки стали допоміжним джерелом фінансових ресурсів держави, тоді держава повністю могла виконувати свої функції і навіть розширювати їх. При таких обставинах і з'явилась необхідність розробляти та удосконалювати механізми акумуляції податкових надходжень до державного бюджету країни.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Оскільки податки – це один із найголовніших механізмів наповнення доходної частини державного бюджету, ця тема досліджувалась багатьма науковцями. Вагомий внесок у розроблення теоретичних основ побудови системи оподаткування внесли відомі західні економісти: А. Маршал, А. Сміт, Д. Рікардо, Дж. Кейнс, К. Бардола, Л. Думан, С. Брю, Р. Макконел, П. Самуельсон, А. Трівус. Проблеми і недоліки податкової політики, шляхи збільшення її ефективності досліджували в ряді наукових праць українські вчені: В.Л. Андрущенко, О.Д. Василик, В.М. Суторміна, В.М. Федосов, Л.М. Шаблиста та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Не дивлячись на велику кількість вітчизняних та зарубіжних матеріалів, так і не було чітко досліджено, структуровано та проаналізовано етапи становлення системи оподаткування. Саме це й визначило мету даної статті.

Постановка завдання. Метою дослідження є ретроспективний аналіз системи оподаткування та адміністрування податків, оцінка етапів становлення податкової системи, дослідження основних підходів до визначення принципів оподаткування, проведення аналізу етапів формування податкової системи України.

Виклад основного матеріалу. Історії податків та оподаткування, а також періодизації і поділу за етапами їх розвитку присвячено багато наукових праць вітчизняних і зарубіжних учених.

Відомий англійський економіст Сіріл Паркінсон стверджував, що оподаткування старе, як світ, і його початкова форма виникла, коли який-небудь вождь перекривав річку або гірський перевал і стягував плату за прохід з купців та туристів.

Наприклад, американський учений-фінансист Едвін Селігмен (1861–1939) вважав, що є сім етапів в історії розвитку податків, яким властиві такі ознаки[5]:

- переважання ідеї дару. У ранніх феодальних державах податки розглядалися як дари, подарунки самодержавцям. Наприклад, в Англії в середні віки поняття «податок» і «дар» були синонімами і позначались одним словом «gift»;

- проведення паралелі між податком і проханням держави до народу про підтримку;

- закріплення ідеї допомоги, що надається державі;

- поширення ідеї про жертву, що приноситься народом в інтересах держави, при якій кожний громадянин відмовляється від коштів в інтересах суспільного блага. Так, одним із перших податків

була десятина. Вона виступала в ролі пожертвування. Але таке пожертвування вже мало ознаки податку – фіксовану ставку – 10% від усіх джерел доходів, а також вносилося суворо в зазначений час;

– домінування ідеї обов'язку сплати податку. Перші спогади про регулярні податки були ще до XIII–XIV ст. до Різдва Христового. У ті часи прибутковий і подушний податки стягувалися у Персії, Китаї та Вавилоні;

– поява ідеї примусу з боку держави;

– виникнення ідеї певної частки або окладу, встановленої урядом незалежно від волі платника.

Періодизація Едвіна Селігмена охоплює тільки часи до Різдва Христового та півтора тисячоліття нашої ери. Але не можна ось так розподіляти етапи розвитку податків за часом, тому що на прикладі Русі та Давнього Риму ми можемо побачити, що історичне становлення їх податкових систем було з різницею практично в 1,5 тисячоліття, і, незважаючи на це, мало спільні риси.

Існує також підхід періодизації розвитку оподаткування на основі дослідження генези фінансових учень, які є віддзеркаленням процесу сплати податків. Основою такої періодизації є розвиток держави і її інституцій. Тому, наприклад, І.Т. Тарасов провів аналіз розвитку оподаткування та податкового адміністрування за цивілізаційними ознаками[9]:

– східні держави, їх фінансові погляди спиралися на релігійних засади;

– класичні держави Греції та Риму, їхньою особливістю було те, що важливі потреби миттєво розподілялися між громадянами;

– феодалізм. Фінансовий устрій держав середніх віків виходив із того, що автономне господарство було вище ніж центральне. Податки і збори збиралися лише з середніх і бідних верств населення, а от духовенство та вищі класи збирали данину, десятини та оброки на свою користь. Такі збори були останнім джерелом доходів держави. Основі доходи були домени, військова здобич, пожертвування;

– абсолютизм. Податки не вводилися без згоди центрального керівництва держави;

– конституціоналізм. Перехід від абсолютизму потребував розширення діяльності та завдань державної влади, зміни механізму наповнення дохідної частини бюджету у зв'язку зі збільшенням витрат стосовно внутрішнього управління. Потреба покриття дефіциту коштів зробила неможливим поділ класів на «податкові» та «неподаткові» (привілейовані).

Треба підкреслити, що І.Т. Тарасов більш досліджував періодизацію історії стягнення податків, а його етапи розвитку адміністрування податків ґрунтуються також лише на урахуванні географічних і політичних чинників. Але потрібно враховувати всі чинники, які мають вплив на розвиток адміністрування податків.

У становленні системи оподаткування можна виділити три етапи[3] (таблиця 1).

1) з часів виникнення людської цивілізації до XV століття;

2) XVI–XIX століття;

3) XX століття і донині.

Перший період характеризується тим, що податки носили безсистемний характер і збиралися лише коли було потрібно (війни, великі будови) в натуральній формі, тому що витрати держав на той час були мізерні. Кошти витрачались лише на утримання армії, на будівництво та інші суспільні потреби. Спочатку формами оподаткування були жертвоприношення, контрибуції, данину, домени і регалії. Справляння податків не було складним, воно не вимагало складної системи обліку і визначення об'єкта оподаткування, збори здійснювалися просто на основі заяви підданих про їх майновий і сімейний стан (прообраз сучасної декларації про доходи). Головними фігурами, що займалися зборами були відкупники – це приватні особи чи їх компанії, що наперед сплачували необхідну державі суму грошей, яку потім з надлишком стягували з населення. Причиною зародження та існування податків була потреба об'єднувати всі зусилля для того щоб забезпечувати суспільство, а першою податковою теорією є теорія обміну послуг.

Наприклад, у давньому Єгипті фараони стягували данину з держав і племен, яких вони перемогли, а також наклали повинність на населення своєї країни. Велика частина таких повинностей пов'язувалась з наданням землеробам права користуватися третіною всіх земель (третина земель належала фараонам, третина – жерцям, третина – землеробам)[7].

У Китаї в III–II ст. до н.е. були такі податки:

– тянь цзу – земельний податок, стягувався з усіх, хто займався землеробством, податок складав 1/15 або 1/30 врожаю;

– ху фу – податок з сімей, грошова подать;

– суань фу – грошова подать з усього населення, незалежно від роду діяльності;

– коу цян – грошова подать з неповнолітніх.

Таблиця 1 – Етапи становлення системи оподаткування
Table 1 – Stages of formation of the taxation system

Спрямованість та форми оподаткування	Епохи та групи країн	Форми правового регулювання	Форми покарання за ухилення від оподаткування та результати
Фіскальна Форми оподаткування: воєнна здобич, данина, десятина, податки – інструменти забезпечення суспільних потреб	V тис. до н.е. – XV ст. н.е. Стародавні рабовласницькі держави: Єгипет, Рим Вавилон, Ассирія, Ізраїль, Іудея, Греція Середньовічна феодална Європа: Візантія, Італія, Німеччина, Франція, Англія, Іспанія, Португалія	Приблизний облік об'єктів оподаткування, податки мали випадковий і тимчасовий характер, справлялися у примітивних формах, часто у натуральному вигляді	В Римі – позбавлення громадянських прав і продаж в рабство; в Єгипті – побиття, конфіскація майна та врожаю, ув'язнення дружини; в Індії – смертна кара; в Греції – насильницький обмін, заохочувався донос; мінімальні порушення з боку платників, та зловживання з боку збирачів
Фіскальна, регулююча, стимулююча (мотивація до сплати податків) Форми оподаткування: конфіскації, податки, фіскальні монополії – інструменти збагачення в тоталітарному режимі	XVI – XIX ст. Період зародження й розвитку промислового капіталізму та буржуазної демократії: Нідерланди, інші країни Західної Європи, США, Канада, Японія	Формування фіскальних органів, визначеність форм податків, введення надзвичайних податків, закріплення правил адміністрування, декларування доходів і майна самими платниками, диференційоване оподаткування (для економічних процесів, які були бажаними для держави, надавались податкові пільги, для небажаних – податкові ставки підвищувались)	Зведення неправдивих даних щодо доходів до мінімуму, зниження масштабів ухилення від оподаткування
Фіскальна, регулююча (розподіл ВВП і стимулювання розвитку економічних процесів) Форми оподаткування: податки, соціальні внески, збори – інструменти управління процесами розвитку	XX – XXI ст. Період індустріального, постіндустріального та інформаційного суспільства: країни Західної Європи, Північної Америки, Південно-Східної Азії, СРСР	Фінансування суспільних благ з боку держави як компенсація сплати податків; законодавче закріплення елементів оподаткування	Застосування фінансових санкцій, адміністративних штрафів, конфіскація майна або нелегально виготовленого товару, позбавлення волі; залежність рівня ухилення від ефективності каральних заходів; істотне зниження масштабів ухилення в західних країнах як результат виконання державою своїх функцій

У Стародавній Греції в VII-VI ст. до н.е. вищими органами влади були введені податки на доходи в розмірі 1/10 або 1/20 частини доходів. Такі податки збиралися для утримання найманих армій, будівництво храмів, укріплень тощо.

У Давньому Римі у мирний час не було податків, але коли були війни, то громадяни Риму обкладалися податками у відповідності зі своїми статками. У середні віки, більшого значення почало набувати непряме оподаткування – акцизи; формування системи прибуткового і цехового (підприємницького) оподаткування; цільове призначення податків. Тоді були відомі такі податки, як майновий, поземельний, поголовний або подушний, промисловий податки, акцизи, мито, місцеві податки (мостовий, дорожній збір).

Багато податків Давнього Риму, перейшли до Візантії. У ранню візантійську епоху до VII ст. включно, в імперії був 21 вид прямих податків. Такі як поземельний та подушний податок, на озброєння армії і купівлю коней, мито на продаж товарів (ставка складала 10-12,5%) і видачу державних актів. Якщо при будівництві дім перевищував фіксовані розміри, то надавався штраф, який називали «податком на повітря».

Тих, хто ухилявся від сплати дуже жорстоко карали у той період. До прикладу, в Римі позбавляли громадянських прав і продавали в рабство; в Єгипті били, конфіскували майно та врожай, також ув'язнювали дружину; в Індії була смертна кара; в Греції практикувався насильницький обмін, заохочувався донос[7].

За цей період почали з'являтися засади становлення системи адміністрування податків, зокрема: створювались фінансові установи, які мали контролювати цей процес оподаткування для розвитку в майбутньому контрольних заходів з адміністрування податків, створення відповідних контролюючих органів з питань оподаткування. Здійснювалася розпорядчо-виконавча діяльність владних структур щодо організації оподаткування, в крайніх випадках застосовувався примус для сплати податків. Процес стягнення податків почав набувати, а в кінці періоду, набув законодавчо встановлених норм.

На початку другого періоду в зв'язку зі створенням регулярної армії та формуванням оплачуваної державної служби зростають потреби держави у фінансових ресурсах. Поступово починають закріплюватися податки на постійній основі; сформовані принципи оподаткування; повноцінна робота фіскальних служб; другорядність податків у бюджеті. Головними прямими податками були подушний, поземельний, домовий, а посередніми – мита, акцизи, монополії (соляна, тютюнова, питна).

Тепер вже ускладнюється визначення об'єкта оподаткування та податкової бази (до прикладу, земельний податок еволюціонує від обкладання землі за кількістю до її оподаткування за якістю і далі – за її дохідністю або орендною платою). Також ще присутні відкупники, але з'являються фінансові установи, і через це дуже зменшуються витрати на збирання податків. З'являється атомістична теорія або теорія вигоди, яка трактує податки як плату за послуги, які держава надає громадянам. Податок тепер є своєрідною ціною за державні послуги, не дивлячись на примусовість його сплати.

В кінці цього періоду багато чого також змінюється. До прикладу, держава тепер стає виробником різних цінностей, задовольняючи все зростаючі суспільні потреби. Значно зменшується кількість податків. Виникають більш продумані форми оподаткування, що мають широкую базу і через це дають більші надходження. Впроваджено прибуткове оподаткування, податок з обороту, а пізніше і податок на додану вартість, з'являються соціальні податки.

Тепер вже відбувається оподаткування за індивідуальним чистим доходом платника. З'являються ідеї, щодо створення спеціальних податкових служб, а при наявності спірних питань між платниками і податковими інспекторами будуть приєднуватись представники громадськості.

Дійшовши до висновку на цьому етапі, про необхідність податків, було створено загальну теорію оподаткування, з якої податки – це обов'язкові, без еквівалентні платежі державі для фінансового забезпечення виробництва суспільних благ. Досягненням на цьому етапі стало те, що було мінімум неправдивих даних щодо доходів, а також масштаби ухилення від оподаткування суттєво зменшились.

Третій період характеризується тим, що вже закладена конструкція сучасних податкових систем, в якій прямі податки займають провідне місце; податки стали основним доходом державного бюджету. Спостерігається стрімкий розвиток системи фіскальних служб. Набувають популярності податки на споживання, важливу роль відіграють екологічні та ресурсні платежі, модернізуються платежі у фонди соціального страхування. Фінансуються суспільні блага з боку держави як компенсація сплати податків. Законодавчо закріплено елементи оподаткування. Розвивається співпраця між інститутами, які розробляють і реалізують податкову політику та здійснюють адміністрування податків[7].

При порушенні або ухилянні від сплати податків, на цьому етапі відбувається застосування фінансових санкцій, адміністративних штрафів, конфіскація майна або нелегально виготовленого товару, позбавлення волі. Досягненням є те, що спостерігається істотне зниження масштабів ухилення в західних країнах як результат виконання державою своїх функцій.

Так як Україна дуже довго розвивалася як самостійно, так і у складі інших держав, вона мала свої тенденції розвитку оподаткування. Виділяють такі етапи розвитку оподаткування в Україні[4] (рисунок 1):

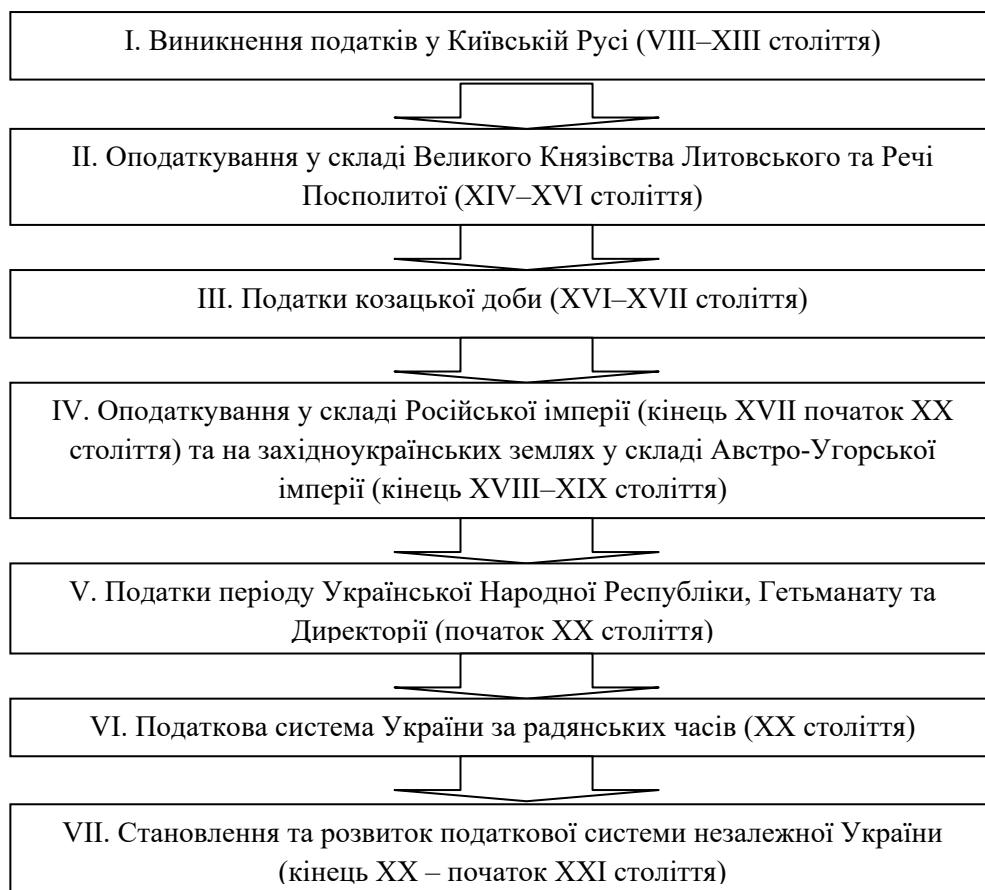


Рисунок 1 – Етапи розвитку оподаткування в Україні

Джерело: розроблено на основі [4]

Figure 1 – Stages of development of taxation in Ukraine

Source: developed based on [4]

I. Виникнення податків у Київській Русі (VIII–XIII століття). На українські землі дуже часто нападали різні племена, тому для захисту господарства князі створювали військові дружини, які були на постійному утриманні. Засобами утримання були дари, поклони, що добровільно підносили князю общинники. Зі збільшенням кількості племен і розширенням господарства постала проблема збільшення дружин, а також збільшення коштів на їх утримання. Ось так виникла данина, яка стягувалася із завойованих народів, що поповнювала казну.

У VIII–IX століттях слов'янські племена об'єдналися і зародилася держава Київська Русь, на території якої було встановлено оброк – плату за користування предметами.

Таким чином, в Київській Русі, як і в усьому світі, «війна породила податки». Основними доходами казни стали дари, поклони, оброк і данина.

II. Оподаткування у складі Великого Князівства Литовського та Речі Посполитої (XIV–XVI століття). На цьому етапі почали переважати прямі податки, було консолідовано відповідальність общин за сплату податків (васали короля особисто збирали податки з кожного платника), застосовувалась розкладна форма справляння податків.

III. Податки козацької доби (XVI–XVII століття). У цей період переважали прямі реальні податки, які стягувалися за натуральними ознаками з видів господарської діяльності. Податковий тягар порівняно з європейськими державами був нижчим. Основною характеристикою податкової

системи козацької доби було поєднання досвіду Київської Русі та Литовського князівства, але із застосуванням самобутніх, національних форм стягнення.

IV. Оподаткування у складі Російської імперії (кінець XVII початок XX століття) та на західноукраїнських землях у складі Австро-Угорської імперії (кінець XVIII–XIX століття). Особливістю цього етапу є те, що підвищується роль непрямих податків (акцизів), які складали основний дохід бюджету. Пізніше було введено подушний податок, а потім його відмінили і переключилися на прибутково-майнові податки. В основному цей період характеризується значним посиленням податкового контролю.

Податкове навантаження на західноукраїнських землях було меншим ніж у Російській імперії. У податковій системі Австро-Угорської імперії велика роль приділялась поземельному оподаткуванню та фіскальним монополіям.

V. Податки періоду Української Народної Республіки, Гетьманату та Директорії (початок XX століття). У цьому періоді податки не відрізнялися від попереднього були лише змінені розміри ставок. Великим досягненням тодішніх урядів було введення фіскальних монополій на цукор і спиртне.

VI. Податкова система України за радянських часів (XX століття). На початку 30-х років була проведена податкова реформа, в результаті якої податки поділялися на дві великі групи: податок з обороту та відрахування від прибутку. До першої групи входили: промисловий, акцизи та інші податки; у другу – прибутковий, відрахування від прибутку тощо. Було ліквідовано індивідуальні акцизи. Під час війни було збільшено кількість податків, що призвело до великого навантаження на доходи громадян. Після війни відбулося зниження податкового тиску після впровадження заходів урядом М. Хрущова: дохід держави був не за рахунок податків, а за рахунок прямих вилучень валового національного продукту, який виготовлявся на основі державної монополії.

Епоха перебудови викликала відродження оподаткування. 14 липня 1990 року був прийнятий Закон СРСР «Про податки з підприємств, об'єднань та організацій» – це був перший уніфікований нормативний акт, що регулював податкові правові відносини в державі.

VII. Становлення та розвиток податкової системи незалежної України (кінець XX – початок XXI століття). За цей період уряд завжди шукав шляхи удосконалення податкової політики. Почалося все з високого рівня податкових ставок та дуже високого податкового тиску, після чого держава все ж таки зменшила податки.

Цей аналіз періодизації розвитку оподаткування свідчить нам про те, що на даний час потрібно ширше досліджувати всі проблеми оподаткування в Україні, проводити порівняння світових тенденцій з вітчизняними. Після цього можна буде правильно приймати рішення для реформування податкової системи України.

Будь-яке удосконалення та реформування податкової системи починається з визначення принципів оподаткування та їх правильного та раціонального впровадження. Вони утворюють основу податкового законодавства. Щодо їх встановлення існує декілька підходів (рисунок 2).

Найперше принципи оподаткування сформулював А. Сміт, який запропонував чотири принципи, які покладено в основі сучасної податкової системи: економії, зрозумілості, зручності та справедливості. А. Сміт говорив, що громадяни мають здійснювати платежі на користь держави пропорційно своєму доходу. Податок, його розмір, строк сплати, спосіб платежу повинні бути чітко визначеними і зрозумілими для платника. Справедливість податку ґрунтується на тому, що його розмір не має позначатися на матеріальному становищі платників, оскільки податок повинен становити необтяжливу частку доходу громадян [6].

На сьогоднішній день податкове законодавство України ґрунтується на таких принципах[2]:

- 1) загальність оподаткування – кожна особа повинна сплачувати встановлені Кодексом, законами з питань митної справи податки та збори, платником яких вона є згідно з Кодексом;
- 2) рівність усіх платників перед законом – повинен бути однаковий підхід до всіх платників податків незалежно від соціальної, расової, національної, релігійної приналежності, форми власності юридичної особи, громадянства фізичної особи, місця походження капіталу;
- 3) невідворотність настання визначеної законом відповідальності у разі порушення податкового законодавства;
- 4) презумпція правомірності рішень платника податку в разі, якщо норма закону чи іншого нормативно-правового акта, виданого на підставі закону, або якщо норми різних законів чи різних нормативно-правових актів припускають неоднозначне (множинне) трактування прав та обов'язків платників податків або контролюючих органів, внаслідок чого є можливість прийняти рішення на користь як платника податків, так і контролюючого органу;

- 5) фінансова достатність – встановлення податків та зборів з урахуванням необхідності досягнення збалансованості витрат бюджету з його надходженнями;
- 6) соціальна справедливість – встановлення податків та зборів відповідно до платоспроможності платників податків;
- 7) економічність оподаткування – встановлення податків та зборів, обсяг надходжень від сплати яких до бюджету значно перевищує витрати на їх адміністрування;
- 8) нейтральність оподаткування – встановлення податків та зборів у спосіб, який не впливає на збільшення або зменшення конкурентоздатності платника податків;
- 9) стабільність – зміни до будь-яких елементів податків та зборів не можуть вноситися пізніше як за шість місяців до початку нового бюджетного періоду, в якому будуть діяти нові правила та ставки. Податки, збори, ставки, податкові пільги не можуть змінюватися протягом бюджетного року;
- 10) рівномірність та зручність сплати – встановлення строків сплати податків та зборів, виходячи із необхідності забезпечення своєчасного надходження коштів до бюджетів для здійснення витрат бюджету та зручності їх сплати платниками;
- 11) єдиний підхід до встановлення податків та зборів – визначення на законодавчому рівні усіх обов'язкових елементів податку.

Закріплені Податковим кодексом України	Основоположні принципи А.Сміта	Запропоновані А.Вагнером	Принципи податкової системи США
Загальність оподаткування Рівність Фінансова достатність Соціальна справедливість Економічність оподаткування Нейтральність оподаткування Рівномірність та зручність сплати Єдиний підхід Стабільність Невідворотність настання відповідальності Презумпція правомірності рішень платника	Принцип рівномірності і справедливості (рівномірність розподілу оподаткування відповідно до доходів) Принцип зрозумілості (сума, спосіб та час платежу мають бути точно і завчасно відомі платнику) Принцип зручності (податок повинен стягуватися в найбільш зручний для платника час і спосіб) Принцип економії (зниження витрат по стягненню податків та раціоналізація системи оподаткування)	Фінансові принципи (достатність обкладання, здатність адаптування до державних потреб) Народно- господарські принципи (правильний вибір об'єкту, вірна комбінація різних податків) Етичні принципи (всезагальність обкладання, рівномірність) Принципи податкового управління (визначеність, зручність сплати податку, максимальне зменшення витрат на стягнення податків)	Справедливість по вертикалі (податок відповідає матеріальним можливостям платника податків) Справедливість по горизонталі (використання єдиної податкової ставки для одних і тих же доходів) Ефективність (можливості до економічного зростання та розвитку підприємництва) Нейтральність (незалежність від сфер інвестиційних вкладень) Простота (в підрахунку, доступності та розумінні)

Рисунок 2 – Основні підходи до визначення принципів оподаткування

Джерело: розроблено на основі [8]

Figure 2 – Basic approaches to determining the principles of taxation

Source: developed based on [8]

На сьогоднішній день податкова система в Україні є дуже складною. В нас встановлені принципи, але вони не виконуються. Принципи мають бути встановлені у відповідності до існуючих умов. Тому, для того, щоб податкова система була правильно організована, вона повинна відповідати базовим принципам: встановлення рівноцінних прав і зобов'язань перед бюджетом для всіх форм

власності; формування доходів бюджету тільки в процесі перерозподілу створеного в суспільстві ВВП; застосування фінансових регуляторів з метою встановлення оптимального співвідношення між доходами власників підприємств і їх робітників і, на цій основі, між коштами, що спрямовуються на споживання і нагромадження. Для кожної країни дуже важливими є реальні результати від їх дії, такі як створення сприятливого середовища для вітчизняних товаровиробників, для розвитку їх конкурентоспроможності; забезпечення нормального рівня проживання населення; відлагоджена та компетентна робота податкових органів; економічний розвиток країни.

Висновки. Підсумовуючи проведене дослідження, можна сказати, що розвиток оподаткування відбувався від простих, перехідних до більш зрілих і досконалих форм, що стало рушійною силою для розвитку суспільства, становлення правової держави та високого рівня розвитку економічного життя. Наукове обґрунтування основ податкової системи дозволяє виявити найбільш правильні підходи до створення системи оподаткування; створити таку податкову систему, яка б відповідала специфічним умовам країни. Наведений ретроспективний аналіз говорить про те, що сучасне адміністрування податків є дуже складним процесом. Варто підкреслити й те, що велика кількість позитивного історичного, як вітчизняного, так і зарубіжного досвіду може бути гарним прикладом для наслідування в процесі удосконалення податкової політики та у практичній діяльності податкових органів на сучасному етапі.

Податкова система України ще має багато недоліків: надмірна фіскальна спрямованість, внутрішня незбалансованість, нестабільність податкового законодавства, високий рівень податкового навантаження тощо. Підвищити ефективність податкової системи можливо за рахунок максимізації регулюючої функцій, а побудувати оптимальну модель оподаткування – за рахунок зміни ідеології податкової політики з фіскальної направленості на стимулюючу. Сьогодні у податковій сфері необхідно застосовувати всі існуючі можливості збільшення ефективності податкової політики, щоб забезпечити розширення податкової бази і зменшити суперечності між державою і платниками, створити умови для збалансованості загальнодержавних та приватних інтересів, що сприятиме розвитку держави.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Конституція і закони. Офіційний сайт Національного Банку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: bank.gov.ua/ua/monetary
2. Податковий кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>
3. Мельник В.М., Пенякова Г.Л. Механізм прямого оподаткування у фінансовій теорії. *Фінанси України*. 2009. №5. – С. 66-77 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2009_5_7
4. Сарана С.В. Податкові режими в Україні: *монографія*. Відкрит. міжнар. ун-т розвитку людини «Україна», Полтав. ін-т економіки і права. – Полтава: Талком, 2016. – 414 с.
5. Соколовська А. М. Основи теорії податків: *навчальний посібник*. К.: Кондор, 2010. – 326 с.
6. Соскін О. І. Трансформація податкової системи в контексті формування сучасної економічної моделі України. *Економічний часопис - XXI*. 2010. № 3–4. – С. 7–14.
7. Ткаченко М.Н., Горова Т.М., Ільєнко Н.О. Податкові системи країн світу та України. – К.: Алерта, 2004. – 554 с.
8. Фінанси: *навч. посібник* / За заг. ред. А.В. Базилюк. К.: Кондор-Видавництво, 2014. – 348 с.
9. Фінанси: *навч. посібник* / За заг. ред. А.С. Меглаперідзе. К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 420 с.

REFERENCES

1. Konstytutsiia i zakony. Ofitsiynyi sait Natsionalnoho Banku Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: bank.gov.ua/ua/monetary
2. Podatkovi kodeks Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>
3. Melnyk V.M., Peniakova H.L. Mekhanizm priamoho opodatkovannia u finansovii teorii. *Finansy Ukrainy*. 2009. №5. – S. 66-77 [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2009_5_7
4. Sarana S.V. Podatkovi rezhymy v Ukraini: monohrafiia. Vidkryt. mizhnar. un-t rozvytku liudyny «Ukraina», Poltav. in-t ekonomiky i prava. – Poltava: Talkom, 2016. – 414 s.
5. Sokolovska A. M. Osnovy teorii podatkiv: navchalnyi posibnyk. K.: Kondor, 2010. – 326 s.

6. Soskin O. I. Transformatsiia podatkovoi systemy v konteksti formuvannia suchasnoi ekonomichnoi modeli Ukrainy. *Ekonomichnyi chasopys - KhKhI*. 2010. № 3–4. – S. 7–14.
7. Tkachenko M.N., Horova T.M., Iliencko N.O. Podatkovi systemy krain svitu ta Ukrainy. – K.: Alerta, 2004. – 554 s.
8. Finansy: navch. posibnyk / Za zah. red. A.V. Bazyliuk. K.: Kondor-Vydavnytstvo, 2014. – 348 s.
9. Finansy: navch. posibnyk / Za zah. red. A.S. Mehlaperidze. K.: «Tsentri uchbovoi literatury», 2013. – 420 s.

РЕФЕРАТ

Хоменко І.О. Ретроспективний аналіз становлення системи оподаткування / І.О. Хоменко, І.В. Горобінська, В.В. Головатий // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

Статтю присвячено ретроспективному аналізу системи оподаткування. У даній статті проведено аналіз формування та становлення сучасної системи оподаткування. Досліджено різні підходи щодо розвитку теорій податків, виділено етапи еволюції системи оподаткування, проаналізовано історичний розвиток та здійснено порівняльну характеристику принципів, на яких має будуватися ефективна податкова політика. Багато уваги приділено історії оподаткування та її періодизації зі стародавніх часів до сьогодення.

Об'єкт дослідження – система оподаткування.

Метою дослідження є ретроспективний аналіз системи оподаткування та адміністрування податків, дослідження основних підходів до визначення принципів оподаткування, проведення аналізу етапів формування податкової системи України.

Методи дослідження. У даній статті використано такі методи, як метод порівняння, аналіз та синтез, системно-структурний аналіз, метод пізнання.

В статті систематизовано етапи формування і розвитку податкової системи з виділенням позитивних та негативних моментів. Виокремлено та охарактеризовано етапи становлення податкової системи України з часу існування Київської Русі до сучасного періоду. Основними завданнями даної роботи є оцінка ефективності існуючої податкової системи, а також можливості створення системи оподаткування з домінуванням не фіскальної, а регулюючої і стимулюючої функцій.

Висновки. На основі проведеного дослідження виявлено недоліки та прогалини у функціонуванні сучасної системи оподаткування та визначено концептуальні засади податкового реформування з метою зміцнення та підвищення ефективності податкової політики. Підвищити ефективність податкової системи можливо за рахунок максимізації регулюючої функцій, а побудувати оптимальну модель оподаткування – за рахунок зміни ідеології податкової політики з фіскальної направленості на стимулюючу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПОДАТКИ, СИСТЕМА ОПОДАТКУВАННЯ, ТЕОРІЇ ПОДАТКІВ, ЕТАПИ ЕВОЛЮЦІЇ ОПОДАТКУВАННЯ, ПРИНЦИПИ ОПОДАТКУВАННЯ.

ABSTRACT

Khomenko I.A., Gorobinska I.V., Holovaty V.V. Retrospective analysis of the formation of the taxation system. *Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences»*. Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article is devoted to a retrospective analysis of the taxation system. This article analyzes the formation and development of the modern taxation system. Various approaches to the development of theories of taxes have been studied, the stages of the evolution of the taxation system have been identified, an analysis of historical development and a comparative description of the principles on which an effective tax policy should be based have been carried out. Much attention is paid to the history of taxation and its periodization from ancient times to the present.

The object of research is the taxation system.

The purpose of the study is a retrospective analysis of the system of taxation and tax administration, the study of the main approaches to determining the principles of taxation, the analysis of the stages of formation of the tax system in Ukraine.

Research methods. This article uses such methods as the method of comparison, analysis and synthesis, system-structural analysis, the method of cognition.

The article systematizes the stages of formation and development of the tax system, highlighting positive and negative aspects. The stages of the formation of the tax system of Ukraine from the time of the existence of Kievan Rus to the modern period are singled out and characterized. The main objectives of this

work are to assess the effectiveness of the existing tax system, as well as the possibility of creating a taxation system with the dominance of not fiscal, but regulatory and stimulating functions.

Conclusions. On the basis of the study, shortcomings and gaps in the functioning of the modern taxation system were identified and the conceptual foundations of tax reform were identified in order to strengthen and improve the efficiency of tax policy. It is possible to increase the efficiency of the tax system by maximizing the regulatory function, and to build an optimal taxation model - by changing the ideology of tax policy from a fiscal focus to a stimulating one.

KEY WORDS: TAXES, TAXATION SYSTEM, TAX THEORIES, STAGES OF TAXATION EVOLUTION, TAXATION PRINCIPLES.

АВТОРИ:

Хоменко Інна Олександрівна, Національний університет «Чернігівська політехніка», доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки, обліку і оподаткування, e-mail: innakhomenko28@gmail.com, тел. +380984274648, Україна, 14027, м. Чернігів, вул. Шевченка, 95, orcid.org/0000-0002-0839-4636.

Горобінська Ірина Владиславівна, Національний транспортний університет, кандидат економічних наук, 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.

Головатий Вадим Володимирович, Національний транспортний університет, студент групи ФТм-I-1 факультету менеджменту, логістику та туризму, e-mail: golovatijvadim@gmail.com, тел. +380971059921, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0001-9255-0736.

AUTHORS:

Khomenko Inna, Chernihiv Polytechnic National University, Ph.D., Economics (Dr.), Professor, Professor of the Department of Economics, Accounting and Taxation, e-mail: innakhomenko28@gmail.com, tel. +380984274648, Ukraine, 14027, Chernihiv, str. Shevchenko, 95, orcid.org/0000-0002-0839-4636.

Gorobinska Iryna, National Transport University, Ph.D, 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.

Holovaty Vadym, National Transport University, Student of the FTm-I-1 Group of the Faculty of Management, Logistics and Tourism, e-mail: golovatijvadim@gmail.com, tel. +380971059921, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, orcid.org/0000-0001-9255-0736.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Дерій Ж.В., доктор економічних наук, професор, Національний університет «Чернігівська політехніка», завідувач кафедри економіки, обліку і оподаткування, Чернігів, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, National Transport University, head of the Department of Finances, Account and Audit, Kyiv, Ukraine.

Deriy Zh.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, Chernihiv National University of Technology, head of the Department of Economics, Accounting and Taxation, Chernihiv, Ukraine.

ПОТЕНЦІАЛ СТВОРЕННЯ ДОДАНОЇ ВАРТОСТІ В АВТОМОБІЛЬНІЙ ГАЛУЗІ НА ОСНОВІ КВАНТОВИХ ОБЧИСЛЕНЬ

Червякова В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, ChervyakovaV@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3568-3836

Червякова Т.І., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, cherti2015@gmail.com, orcid.org/0000-0002-3672-9173

THE POTENTIAL FOR CREATING ADDED VALUE IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRY BASED ON QUANTUM COMPUTING

Chervyakova V.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ChervyakovaV@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3568-3836

Chervyakova T.I., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, cherti2015@gmail.com, orcid.org/0000-0002-3672-9173

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Прискорення розвитку квантових обчислень свідчить про те, що технологія швидко просувається до комерційної життєздатності. По мірі появи успіхів у квантових обчисленнях, інвестиції в цю сферу зростають, а кількість стартапів збільшується. Великі технологічні компанії також продовжують розвивати свої квантові можливості, зокрема, Alibaba, Amazon, IBM, Google і Microsoft вже запустили комерційні хмарні сервіси квантових обчислень.

Звісно, вся ця діяльність не обов'язково призведе до комерційних результатів. Хоча квантові обчислення обіцяють допомогти підприємствам вирішувати проблеми, які виходять за межі досяжності та швидкості звичайних високопродуктивних комп'ютерів, на цьому ранньому етапі варіанти використання є переважно експериментальними та гіпотетичними. Однак екосистема, що швидко розвивається, зростаючі інвестиції та поява дослідницьких проривів в області квантових обчислень сигналізують, що власникам і керівникам підприємств час розглянути наслідки цієї технології для бізнесу, зокрема для автомобільної промисловості. Так, за даними McKinsey, 10% усіх потенційних варіантів використання квантових обчислень можуть принести користь автомобільній промисловості вже до 2025 року [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблеми. Оскільки технологія квантових обчислень є відносно новою, її вартісний потенціал недостатньо досліджений. Аналітичні матеріали щодо випадків застосування квантових обчислень в різних галузях публікують самі підприємства, науково-дослідні установи та консалтингові компанії.

Цілі статті – проаналізувати переваги, ризики та ціннісний потенціал квантових обчислень для автомобільної промисловості.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. На тлі пандемії та дефіциту напівпровідників у минулому році світовий автопром зміг зрости лише на 3% порівняно з показником 2020 року, випустивши майже 80,2 млн автотранспортних засобів. Водночас, за даними Всесвітньої організації автовиробників (OICA), обсяг автовиробництва зменшився на 13% порівняно з результатами 2019 року. Кількість легкових автомобілів, вироблених за рік, становила 57,1 млн од. Це на 2% більше ніж у 2020 році, але на 15% менше від результату 2019 року. Важких вантажівок було виготовлено 4,3 млн од. (-1% до 2020 р. та +4% до 2019 р.). Всесвітнє автобусне виробництво закінчило рік показником 199 тис. шт. (-10% до 2020 р. та -43% до 2019 р.). Найбільшим автовиробником залишається Китай. За рік Піднебесна виготовила майже 26,1 млн од. автотранспортних засобів, що на 3% більше ніж у попередньому році та на 1% більше за результат доковідного 2019 року. Другою країною за обсягом виробництва є США. На заводах Сполучених штатів в 2021 році було виготовлено 9 млн 167 тис. од. автотранспорту, що на 4% більше ніж у 2020 році, однак на 16% менше результату 2019 року. Японія звітувала про виробництво 7,9 млн од. автотранспорту і це третій результат у світі. Від своїх обсягів 2020 р. та 2019 р. японський автопром відстав на 3% та 19% відповідно. На четвертому місці Індія, яка змогла на 30% покращити свій

попередній результат до 4,4 млн од. Проте відносно 2019 р. обсяг автовиробництва в цій країні зменшився на 3%. Замикає п'ятірку лідерів Південна Корея з результатом 3,5 млн од. (-1% до 2020 р. та -12% до 2019 р.) [2].

Пандемія COVID і спричинені нею дефіцит комплектуючих і порушення ланцюжків постачання завдали великої шкоди автомобільній галузі і змусили виробників шукати шляхи оптимізації своєї діяльності у відповідь на глобальні виклики, в тому числі із застосуванням квантових обчислень. McKinsey&Company передбачає швидкий розвиток технології квантових обчислень до 2030-х років, коли світ технологій стане свідком квантового моделювання, складних проблем оптимізації та складного квантового штучного інтелекту (AI) і машинного навчання (ML). Потенційно автомобільна промисловість може отримати вигоду від квантових обчислень у своїх дослідженнях і розробках, дизайні продуктів, управлінні ланцюгом поставок, виробництві, а також управлінні мобільністю і транспортним трафіком. Технологію можна, наприклад, застосувати для зниження витрат, пов'язаних з виробничим процесом, і скорочення часу виробничого циклу шляхом оптимізації таких елементів, як планування шляху в складних процесах із кількома роботами (шлях, яким йде робот для виконання завдання), включаючи зварювання, склеювання та покраску. Навіть стандартний 2-відсотковий приріст продуктивності у галузі, яка витрачає 500 мільярдів доларів на рік на виробництво створить від 10 до 25 мільярдів доларів доданої вартості на рік.

При цьому зацікавлені сторони в автомобільній промисловості використовуватимуть технологію по-різному. Постачальники зможуть розробляти різні нові технології, такі як матеріали для акумуляторних батарей і системи охолодження. Квантові обчислення оптимізують маршрути постачання, включаючи різні види транспорту. Управління ланцюгом постачання підвищить ефективність у ланцюжку створення вартості завдяки точному прогнозуванню попиту та складській логістиці. Виробники комплектного обладнання отримують вигоду від квантових обчислень у дизайні транспортних засобів, бортового та автономного програмного забезпечення для водіння та забезпечення безпеки підключених транспортних засобів. Дилери використовуватимуть алгоритми квантового обчислення, щоб максимізувати переваги профілактичного обслуговування. Постачальники послуг спільної мобільності опанують маршрутизацію транспортних засобів, щоб підвищити ефективність використання автопарку та прогнозувати попит відповідно до географії шляхом моделювання різних економічних сценаріїв.

Багато гравців автомобільної промисловості вже повною мірою залучені до вивчення можливостей квантових обчислень і варіантів їх використання, серед яких: Volkswagen, Ford, Daimler, Toyota, BMW, Bosch. Так, німецький автомобільний гігант Volkswagen оголосив про партнерство з Google у 2017 році для проведення досліджень квантових обчислень у трьох основних сферах.

1. Оптимізація моделей руху: VW і компанія квантових обчислень D-Wave Systems провели експеримент у Пекіні в 2017 році на основі алгоритму для оптимізації потоку транспорту, використовуючи дані з 10000 таксі. У VW заявили, що експеримент дав позитивні результати у зменшенні заторів завдяки вибору ідеального маршруту для кожного транспортного засобу. У майбутньому VW планує використовувати квантові алгоритми для оптимізації використання паркувальних місць і зарядних станцій шляхом надсилання інформації, обчисленої в режимі реального часу.

2. Акумулятори для електромобілів: квантові обчислення допоможуть VW підняти амбітні плани дослідження батарей електромобілів на новий рівень. У 2018 році інженери VW змодельовали ключові молекули, такі як літій-водневі та вуглецеві ланцюги, використовуючи квантові комп'ютери, що відкрило двері для більш складних хімічних сполук. Мета полягає в тому, щоб змодельовати хімічний склад електричної батареї на квантових комп'ютерах залежно від таких критеріїв, як максимальна щільність потужності та збірка елементів.

3. Автоматизоване водіння: квантові обчислення також підтримуватимуть технології автономного водіння VW за допомогою машинного навчання.

Ford у 2018 році уклав однорічну угоду з NASA про співпрацю з Лабораторією квантового штучного інтелекту (QuAIL) для підвищення паливної ефективності транспортних засобів, що працюють на дизельному паливі. Комп'ютер D-Wave 2000 компанії QuAIL створив перші приклади використання для оптимізації маршруту для Ford. Незважаючи на те, що традиційному комп'ютеру непросто об'єднати декілька параметрів, таких як швидкість, режим руху та кількість зупинок на

маршруті, квантові обчислення допоможуть максимально підвищити ефективність, виявивши оптимальний маршрут.

Daimler у партнерстві з Google у 2018 році зробив перші кроки в квантових дослідженнях для розробки стійких і ефективних мобільних рішень. Ян Брехт, IT-директор Daimler, описав їхню мету співпраці як «набуття досвіду роботи з квантовими технологіями на ранній стадії». З цією метою Daimler буде розвиватися в таких сферах, як акумуляторні технології, автономні транспортні засоби та міська мобільність за допомогою глибокого навчання та штучного інтелекту на квантових комп'ютерах.

Японський автомобільний гігант Toyota з 2017 року співпрацює з глобальним виробником автомобільних компонентів Denso та проводить експеримент на основі 130000 комерційних автомобілів у Таїланді для оцінки даних про трафік. Denso співпрацювала з дочірньою компанією Toyota Tsusho для роботи з квантовими комп'ютерами D-Wave Systems.

BMW підписала угоду з квантовим комп'ютерним бізнесом Pasqal, згідно з якою автовиробник використовуватиме квантові процесори для покращення своїх виробничих процесів, у тому числі потенційно позбавляючись потреби створювати прототипи нових продуктів і симулювати нові матеріали. Pasqal працюватиме з BMW, щоб зрештою змодельовати складні проблеми, такі як замовлення фарбувального цеху та вплив вітру на матеріали. Французька компанія заявляє, що коли її квантовий процесор буде запущений, він забезпечить передбачливе та швидке віртуальне моделювання, яке, як сподівається BMW, призведе до безпечніших дизайнів та більш надійних продуктів, а також позбавить від необхідності виробляти прототипи. Наразі нові матеріали та продукти проходять дорогий цикл створення-випробування-поліпшення, але Pasqal запевняє, що його система може створювати настільки точні симуляції, що це більше не буде потрібно.

Bosch, розширюючи свою присутність у розробці акумуляторів та електронній мобільності, інвестував у Zapata Computing у 2019 році для підтримки алгоритмів, квантового програмного забезпечення та інших інструментів квантових технологій. Основними напрямками, в яких Bosch прагне брати участь, є сенсорні технології та квантова криптографія.

Таким чином, сфери застосування квантових обчислень в автомобільній промисловості дуже різноманітні і включають [3]:

- боротьбу з заторами (передбачення та уникнення вузьких місць) [4],
- оптимізацію паливних елементів,
- автономне керування автомобілем 5 рівня, зокрема, завдяки покращенню навігації для більш ефективного розрахунку найшвидшого маршруту в режимі реального часу,
- передові розробки в сфері акумуляторної технології,
- підвищення паливної ефективності шерингових транспортних засобів [5],
- машинне навчання моделей трафіку,
- штучний інтелект для мобільних рішень,
- забезпечення безпеки підключеного водіння,
- прискорення переходу до ери електромобілів шляхом прискорення досліджень і розробок нових технологій, зокрема охолодження акумуляторів електромобілів,
- моделювання (тепло- та масообмін, динаміка рідини, властивості матеріалів на атомарних рівнях), що актуально для розробки матеріалів для батарей і паливних елементів,
- зменшення ризиків або запобігання квантовому злому комунікацій в автономних транспортних засобах, електроніці та промислового Інтернету речей,
- дослідження та оптимізацію поведінки при аварії,
- шумоізоляцію салону,
- оптимізацію маршрутів,
- довговічність матеріалів,
- прогнозування дорожнього руху з такою точністю, що можна уникнути аварій (завдання, що вимагає значної потужності комп'ютера),
- повітряний зв'язок (V2V або V2C) для завантаження даних (інформації про дорожній рух) і завантаження даних про водіння та шифрування даних локально в самокерованому автомобілі та в хмарі, що забезпечує безпеку для приміських автомобілів [6],
- оптимізація маршрутизації складських роботів,

• підвищення точності прогнозування попиту для постачальників вздовж ланцюга постачання шляхом моделювання складних економічних сценаріїв (наприклад, чи можна було уникнути або пом'якшити поточний дефіцит поставок напівпровідників і сталі).

Очікується, що використання квантових обчислень, а також їх ціннісний потенціал в автомобільному секторі збільшуватиметься по мірі розвитку цієї технології (рис. 1) [1].

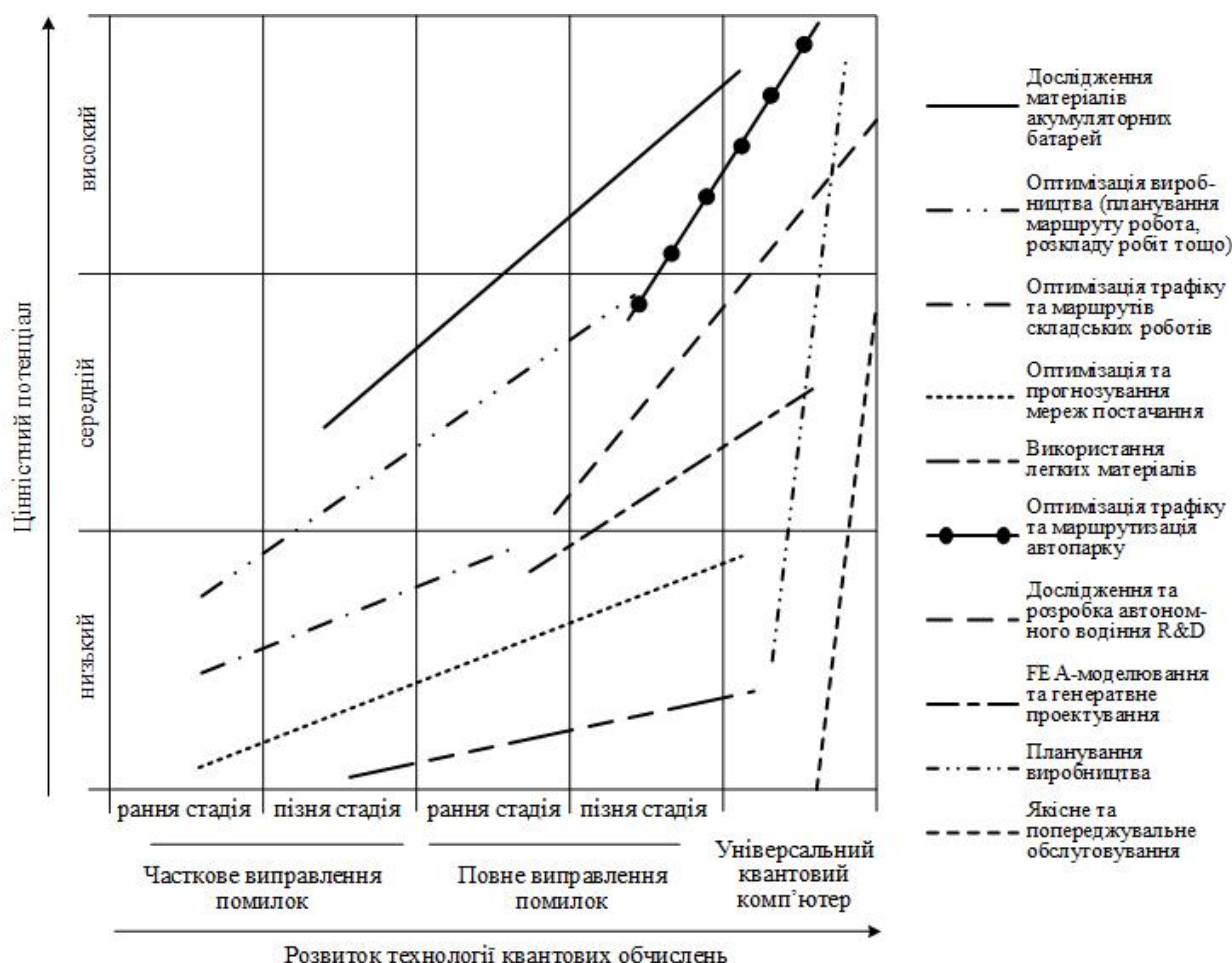


Рисунок 1 – Ціннісний потенціал використання квантових обчислень в автомобільному секторі по мірі розвитку технології та виправлення помилок
Figure 1 – The value potential of using quantum computing in the automotive sector as technology evolves and errors are corrected

Ціннісний потенціал використання квантових обчислень в автомобільному секторі полягає в дослідженнях і розробках, дизайні продукції, управлінні ланцюжками поставок, виробництві, а також управлінні мобільністю і трафіком [7].

R&D та управління продуктом. Одним з найцікавіших варіантів використання є прискорення моделювання кінцевих елементів, яке виробники та постачальники використовують для моделювання механічної стійкості, аеродинамічних властивостей, термодинамічної поведінки та характеристик шуму, вібрації та жорсткості. Збільшення швидкості та точності цих симуляцій може створити цінність за рахунок зниження витрат на створення прототипів і тестування, а також створення кращих, більш продуктивних конструкцій за менших витрат. Потенційно зниження витрат на створення прототипів на 5-10 % може призвести до економії від 2 до 4 мільярдів доларів.

Квантові обчислення також, ймовірно, сприятимуть автономному водінню. Швидші моделі машинного навчання можуть скоротити цикли досліджень і розробок, а синтетичні дані, згенеровані квантовими обчисленнями, можуть знизити витрати на збір і маркування даних і підвищити продуктивність транспортних засобів у незвичайних ситуаціях, які трапляються через обмеженість реальних навчальних даних.

Крім того, виробники автомобільного обладнання все більше зацікавлені в розробці передових палив майбутнього, де квантові обчислення можуть відігравати важливу роль. Це могло б, наприклад, допомогти в розробці кращих матеріалів для зберігання водню. Розробка акумуляторних батарей також виграє від квантово-хімічного моделювання, яке використовується для визначення нових або покращених матеріалів і досконаліших конструкцій елементів, що призведе до нижчої вартості кіловат-години. Виробники акумуляторів активно проводять дослідження, припускаючи, що квантові обчислення можуть допомогти в розробці акумуляторів. Для ринку електромобілів, вартість якого, за прогнозами, у 2030 році становитиме близько 240 мільярдів доларів, невеликі покращення в діапазоні від 5 до 10 відсотків від квантово-хімічного моделювання на основі квантових обчислень можуть створити додаткову вартість від 12 до 24 мільярдів доларів.

Іншою перспективною сферою застосування квантових обчислень є створення прототипів і тестування, на які в даний час припадає від 20 до 30 відсотків загальної вартості досліджень і розробок нового автомобіля, що становить 100 мільярдів доларів, включаючи апаратні компоненти і складання та тестування транспортних засобів. У майбутньому швидкість і здатність квантових обчислень виконувати складні завдання, з якими звичайні обчислення не можуть впоратися, дозволять проводити більше віртуальних тестів і зменшить кількість необхідних тестових транспортних засобів. Високопродуктивні обчислення вже знизили витрати на створення прототипів і тестування на 50 відсотків.

Квантові обчислення, ймовірно, забезпечать подальшу економію за рахунок прискорення часу обчислень, вивільнення місць і часу для додаткових тестів і підвищення точності. Додаткове покращення на 5-10 відсотків дозволить заощадити від 1,5 до 3 мільярдів доларів для всіх автовиробників, але для цього знадобиться повністю відмовистійкий квантовий комп'ютер.

Квантові обчислення також можуть допомогти автовиробникам, покращуючи дизайн і продуктивність транспортних засобів за меншу вартість. Автовиробники вже давно працюють над зниженням витрат на виробництво та покращенням характеристик автомобіля протягом усього життєвого циклу моделі автомобіля. Вони зазвичай економлять від 0,3 до 0,5 відсотка на рік на витратах виробництва, або приблизно від 3 до 5 мільярдів доларів. Економія зазвичай виходить завдяки виявленню та усуненню надмірно специфікованих деталей або оптимізації виробничого процесу. Значно збільшена швидкість моделювання від квантових обчислень повинна дозволити використовувати багато ітерацій варіантів дизайну, які допомагають оптимізувати специфікації всього автомобіля, аж до отримання наближених до оптимальних проектів на початку виробництва. Теоретично початок виробництва з елементами оптимальної вартості та продуктивності створить додаткові 3-5 мільярдів доларів на рік.

Розширенням цих методів моделювання є генеративний дизайн, який також міг би скористатися перевагами квантового прискорення моделювання кінцевих елементів і методів квантової оптимізації. Вже було показано, що розробки, створені комп'ютером, перевершують створені людиною в деяких сценаріях, наприклад, в оптимізації продуктивності теплообмінника. Однак квантовий генеративний дизайн був обмежений часом обчислень і складністю моделювання. Квантові обчислення можуть бути ключем до ширшого використання генеративного дизайну.

Управління ланцюгами поставок. Великі автомобільні компанії в середньому кожні 3,7 року зазнають місячних збоїв у ланцюжках поставок, що призводить до економічного збитку автовиробників приблизно в 15 мільярдів доларів на рік [8].

Звичайні високопродуктивні обчислення не можуть впоратися з постійно зростаючою складністю глобальних мереж постачання. Однак наскрізне квантово-обчислювальне моделювання мереж постачання може допомогти впоратися зі збоями, моделюючи наслідки можливих контрзаходів і визначаючи найбільш економічно ефективні рішення. Ці симуляції можуть також провести стрес-тестування існуючих мереж постачання та визначити найкраще поєднання вартості, часу доставки та надійності. Навіть зменшення втрат на 5-10 відсотків від управління порушеннями, яке експерти вважають реалістичним, призведе до економії від 0,75 до 1,5 мільярда доларів. Звичайно, окрім наявності достатньо потужного квантового апаратного забезпечення, ключовими будуть оцифрування та централізація всіх відповідних даних ланцюга поставок; основний пул даних потрібен для обслуговування багатьох виробничих майданчиків, складів і постачальників.

Виробництво. Оскільки автовиробники несуть близько 500 мільярдів доларів США щорічних витрат на виробництво (без урахування прямих матеріалів), навіть підвищення продуктивності на 2-5

відсотків – відповідно до типових щорічних темпів покращення в галузі – завдяки оптимізації на основі квантових обчислень створить від 10 до 25 мільярдів доларів США додаткової вартості на рік. Оскільки останніми роками кількість конфігурацій транспортних засобів різко зросла, сусідні транспортні засоби на конвеєрі рідко бувають однаковими. Оскільки різні конфігурації вимагають дещо різного часу обробки на кожній станції, оптимальне планування робіт і балансування ліній стають дедалі складнішими, тим більше, що високий рівень складності та відносно короткі цикли планування ускладнюють комп'ютеризацію процесу планування. Квантові обчислення можуть допомогти створити оптимізований графік роботи, усунути можливу неефективність і підвищити продуктивність.

Квантові обчислення також можуть знизити витрати на процес, наприклад, оптимізуючи планування шляху в складних процесах із кількома роботами (шлях, яким йде робот для виконання завдання), таких як зварювання, склеювання та фарбування. Сучасні комп'ютери не можуть впоратися зі складністю типового планування багатороботного шляху, але оптимізовані для квантових комп'ютерів шляхи можуть скоротити виробничий цикл та знизити витрати виробництва.

Багато експертів вважають, що варіанти використання на основі штучного інтелекту, такі як автоматичний оптичний огляд і прогнозне обслуговування, також можуть отримати вигоду від квантово-розширених робочих процесів. Однак наразі існує мало квантових алгоритмів штучного інтелекту, які доведено працюють. Також залишається багато проблем, таких як повільне введення даних відносно швидкості квантових обчислень, що може нівелювати будь-яку потенційну перевагу в швидкості.

Мобільність і управління рухом. Квантові обчислення дозволять зробити виконання сьогоdnішніх складних завдань швидшим та легшим. Зокрема, можуть моделювати дуже складні системи руху для великих мегаполісів або навіть цілих країн для прийняття рішень про інвестиції в інфраструктуру та скорочення середнього часу в дорозі. Симуляція та оптимізація руху можуть бути особливо корисними для пошуку оптимального балансу між обслуговуванням автомобільних доріг і залізниць та максимальною пропускною здатністю мережі. Аналогічно, прогнозування руху в реальному часі та скоординована оптимізація маршрутів для парку транспортних засобів, керованих центральним комп'ютером, можуть зменшити затори на системному рівні.

Потенційна вартість, створена квантовими обчисленнями, як зазначено в усіх цих випадках, є відносною щодо цінності, створеної в автомобільній промисловості з технологіями, доступними сьогодні. Однак майбутні технологічні альтернативи можуть конкурувати з квантовими технологіями і можуть перехопити частину цієї вартості.

У середньостроковій перспективі – приблизно до 2030 року – варіанти використання квантових обчислень будуть мати гібридну робочу модель квантового та високопродуктивного комп'ютерів. У довгостроковій перспективі шість ключових факторів – фінансування, доступ до обладнання, стандартизація, галузеві консорціуми, таланти та цифрова інфраструктура – визначать шлях квантових обчислень до комерціалізації [9].

Дефіцит талантів та досвіду в квантових алгоритмах свідчить про те, що фірми, які займаються квантовим програмним забезпеченням, працюватимуть з провідними корпораціями для виявлення та вирішення проблем, які піддаються квантовим обчисленням. У той же час фірми, що займаються квантовим програмним забезпеченням, створюватимуть гібридні квантово-звичайні аналітичні робочі процеси, які інтегрують квантові алгоритми у звичайні обчислювальні випадки, де вони є вигідними. Провідні постачальники хмарних і високотехнологічних обчислень також інтегруватимуть найкраще доступне квантове обладнання у свої послуги та сприятимуть виконанню гібридних квантово-звичайних робочих процесів: квантова технологія буде фактично співпроцесором традиційної обчислювальної інфраструктури.

Після 2030 року інтенсивні дослідження, які проводяться приватними компаніями та державними установами, залишаться життєво важливими для покращення квантового апаратного забезпечення та створення більшої кількості складніших варіантів використання.

Шість ключових факторів, що впливають на досягнення квантових обчислень – фінансування, доступність, стандартизація, галузеві консорціуми, таланти та цифрова інфраструктура, визначать швидкість, з якою розвиватимуться квантові обчислення.

Фінансування. Державне фінансування досліджень квантових обчислень і надалі матиме вирішальне значення для академічної та стартап-екосистем. Але з комерціалізацією квантових

обчислень і перспективами використання в бізнесі буде потрібним подальший зсув балансу від державного фінансування до приватного, щоб ефективно стимулювати зростання в найбільш важливих для бізнесу сферах. Однак довгостроковий розвиток галузі залежить від постійного джерела фінансування.

Криза COVID-19 не послабила ентузіазму приватних інвесторів щодо галузі; у 2021 році було оголошено кілька великих інвестиційних раундів, включаючи 650 мільйонів доларів, 450 мільйонів доларів і 100 мільйонів доларів для трьох північноамериканських стартапів. Щоб краще підтримувати глобальну індустрію квантових обчислень, малим і середнім підприємствам за межами Сполучених Штатів знадобиться кращий доступ до приватних інвестицій. У той же час інвестори повинні розподілити своє фінансування між широким спектром підприємств квантових обчислень [10].

Доступність. Демократизований доступ до квантового обладнання може значно прискорити ідентифікацію та впровадження комерційно цінних випадків використання. Зробити квантове обладнання доступним, як хмарний сервіс за доступними цінами, буде ключовим завданням. Хоча хмарні послуги квантових обчислень вже існують, постачальникам необхідно збільшити апаратну потужність, щоб задовольнити зростаючий попит. Крім того, постачальники апаратного та програмного забезпечення повинні розробляти та пропагувати стандартизовану мову програмування з відкритим вихідним кодом, яка не залежить від апаратного забезпечення, щоб знизити бар'єр для розробників програмного забезпечення для прикладних квантових програм.

Стандартизація. Галузеві стандарти для таких елементів, як інтерфейси та мови програмування, будуть важливими для спрощення співпраці в рамках екосистеми квантових обчислень. Аналогічно, показники продуктивності для квантового обладнання необхідні для створення прозорості та впевненості для кінцевих користувачів. Початкові зусилля зі стандартизації були зосереджені на визначенні загальної термінології, показників ефективності та порівняльного аналізу. Тим не менш, бенчмаркінг інтенсивно обговорюється в галузі, тим більше, що продуктивність кожної квантової апаратної платформи все ще сильно залежить від конкретних показників. Хоча контрольні показники будуть важливими, щоб допомогти спрямувати інвестиції на перспективні рішення, все ще може бути надто рано впроваджувати стандартні показники ефективності для всієї галузі.

Співпраця та галузеві консорціуми. Щоб максимізувати темпи інновацій та створення цінності в галузі, гравцям потрібно знайти правильний баланс між співпрацею та конкуренцією. Консорціуми учасників з усієї квантової екосистеми, включаючи наукові кола, можуть служити форумами для стандартизації, визначення життєздатних випадків використання та використання квантових обчислень для вирішення глобальних проблем, таких як зміна клімату, одночасно просуваючи технології та розширюючи охоплення галузі. Промислові та академічні консорціуми вже сформувалися в Європі та Сполучених Штатах, але вони вимагають постійних зобов'язань від усіх учасників галузі, щоб ефективно просувати всю галузь вперед.

Таланти. Дефіцит талантів є основною проблемою в квантових обчисленнях. Компанії, що займаються квантовими обчисленнями, зараз набирають кандидатів із дослідницьким досвідом в сферах квантової фізики, інженерії та статистики, які вже користуються великим попитом. Короткострокова нестача кадрів може становити серйозний ризик, особливо для підприємств, що виходять на арену квантових обчислень, шукаючи відповідних фахівців. Прогнозується, що дефіцит кадрів буде вирішено лише після 2030 року без активних заходів щодо пом'якшення наслідків.

Керівники галузі повинні реагувати на наслідки цього дефіциту та співпрацювати з університетами через партнерство та фінансування, щоб заповнити деякі прогалини. Університети можуть також запровадити більше міждисциплінарних програм квантових обчислень і оновити свої програми STEM щоб задовольнити потребу в талантах у сфері квантових обчислень.

Цифрова інфраструктура. Усі випадки використання квантових обчислень вимагають машиночитаних вхідних даних, які легко доступні з центральних сховищ і цифрових та аналітичних робочих процесів, в які можна інтегрувати квантовий комп'ютер. Однак у багатьох галузях, які можуть отримати користь від квантових обчислень, все ще бракує базової цифрової інфраструктури. Підприємствам потрібно буде розвивати свої платформи даних, управління даними та конвеєри даних, щоб зробити правильні джерела даних доступними для квантових обчислень й інтегрувати результати у бізнес-процеси.

Керівники галузей з перспективними варіантами використання квантових обчислень повинні забезпечити наявність необхідної цифрової інфраструктури, коли квантове обладнання буде достатньо прогресувати, щоб уможливити галузеві варіанти використання. Тим часом постачальники квантового програмного забезпечення повинні вбудувати свої пропозиції щодо квантових обчислень у звичайні послуги оцифровки та допомогти користувачам налаштувати інтегровані бізнес-рішення, які використовують можливості квантових обчислень.

Учасники автомобільної галузі можуть зробити п'ять конкретних кроків, щоб підготуватися до переходу до квантових обчислень.

1. Слідкувати за розвитком індустрії та активно аналізувати випадки використання квантових обчислень із власною командою експертів із квантових обчислень, співпрацюючи з галузевими структурами або приєднуючись до консорціуму квантових обчислень.

2. Зрозуміти найбільш значущі ризики, загрози та можливості у своїй галузі.

3. Подумати, чи варто співпрацювати з гравцями квантових обчислень, переважно в сфері програмного забезпечення, чи інвестувати в них, щоб полегшити доступ до знань і талантів.

4. Подумати про власне залучення талантів у сфері квантових обчислень. Навіть невеликої команди до трьох експертів може бути достатньо, щоб допомогти організації вивчити можливі варіанти використання та переглянути потенційні стратегічні інвестиції в квантові обчислення.

5. Підготуватися шляхом створення цифрової інфраструктури, яка може задовольнити основні операційні вимоги квантових обчислень; зробити відповідні дані доступними в цифрових базах даних і налаштувати звичайні обчислювальні робочі процеси, щоб бути готовими до квантування, коли стане доступним більш потужне квантове обладнання.

Квантові обчислення можуть стимулювати створення додаткової вартості для різних галузей промисловості. Хоча технологія все ще знаходиться в стадії розробки, вона швидко розвивається. Через її потенціал лідери галузі повинні бути в курсі подій у сфері квантових обчислень і бути уважними до можливостей і загроз, які несе технологія.

В Україні сьогодні автовиробництво представлено незначними обсягами збирання транспортних засобів з імпортованих комплектуючих на 6 підприємствах і залишається осторонь глобальних процесів в галузі. Україна посідає останнє, 39-те місце, в рейтингу країн-автовиробників за кількістю вироблених автотранспортних засобів. Так, у 2021 році в Україні зібрали всього 8153 одиниці автотранспортних засобів, що на 65% більше, ніж у 2020 році. Зокрема, легкових автомобілів зібрали 7342 шт. (+75%), комерційних – 43 шт. (-16%), автобусів – 768 шт. (+10%) [11].

Однак зараз у України з'вилось «вікно можливостей» стати автомобільною державою. Війна, Covid та дефіцит напівпровідникових мікрочіпів змінили підхід автомобільних виробників до критеріїв розташування виробничих потужностей. Раніше компанії орієнтувалися, переважно, на дешеву робочу силу. Але виявилось, що сьогодні висока вартість логістики може нівелювати цю вигоду. До цього додається залежність від виробництва в інших країнах, яка може стати фатальною, коли це стосується тієї ж Росії.

За даними АСЕА, на сьогодні в Європі розташоване 301 підприємство автомобільної галузі. Ця цифра включає заводи із виробництва легкових автомобілів, легких комерційних автомобілів, великовантажних авто, автобусів, двигунів та акумуляторів. 194 із цих підприємств розташовані у 27 країнах-членах ЄС. Решта – в інших країнах, серед яких і Росія. У цій країні налічується 33 підприємства автомобільної галузі, серед яких 19 випускають легкові автомобілі, 10 – двигуни, 8 – вантажівки і 7 – автобуси. Звичайно, серед них багато суто російських автомобільних марок, продукція яких призначалася переважно для внутрішнього ринку. Але в Росії будували та відкривали свої заводи та виробничі лінії й всесвітньо відомі автовиробники. Зокрема Renault, Nissan, Volkswagen, Skoda, Ford, Mercedes-Benz, Stellantis (Peugeot, Opel, Citroen), Toyota, Mitsubishi, KIA/Hyundai, Volvo, Mazda, GM, BMW [12].

Нині багато автомобільних компаній пішли із Росії через її напад на Україну. Хто із автовиробників повернеться до Росії після війни – питання складне. І мова йде не лише про справедливі жорсткі санкції до країни-агресора. На сьогодні Росія – сумнівний партнер, якому ні в чому не можна довіряти і на якого не можна покладатися. Не кажучи вже про те, щоб будувати там великий і довгостроковий бізнес.

У той же час Україна із її прагненням до ЄС, – перспективний майданчик для розвитку автомобільного виробництва та комплектуючих для європейського ринку прямо на кордонах ЄС з

кваліфікованим і працелюбним персоналом. Така ситуація дає Україні шанси на власне автомобільне виробництво під егідою провідних світових виробників після переможного закінчення війни і сприяння з боку держави. Адже попит на автівки у країнах ЄС не лише щорічно зростає, але й підігрівається попитом, відкладеним через дефіцит мікročіпів, а зараз ще й кризою, спровокованою війною в Україні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Burkacky, O., Mohr, N., Pautasso, L. (2020). Will quantum computing drive the automotive future? McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/will-quantum-computing-drive-the-automotive-future>
2. Official site of International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2021-statistics/>
3. Bird & Bird (2021). Quantum Computing in the Automotive Industry: Applications, Opportunities, Challenges and Legal Risks. [https://www.twobirds.com/-/media/pdfs/expertise/automotive/bird--bird--quantum-computing-in-the-automotive-industry-\(002\).pdf](https://www.twobirds.com/-/media/pdfs/expertise/automotive/bird--bird--quantum-computing-in-the-automotive-industry-(002).pdf)
4. Istvan Barabasi (2018). How to Compensate for Traffic Congestions in Big Cities by Optimizing the Path Vehicles Take. <http://csis.pace.edu/~ctappert/srd2018/2018PDF/a6.pdf>
5. Jamie Thomson, Isabell Page (2020). How quantum computing can drive an autonomous future. Messe Berlin GmbH. <https://www.intelligent-mobility-xperience.com/how-quantum-computing-can-drive-an-autonomous-future-a-987692/>
6. Akrou, M. (2020). Will quantum computing be the next generation of automotive technology? Prescouter. <https://www.prescouter.com/2020/03/will-quantum-computing-be-the-next-generation-of-automotive-technology/>
7. Matteo Biondi, Anna Heid, Nicolaus Henke, Niko Mohr, Lorenzo Pautasso, Ivan Ostojic, Linde Wester, and Rodney Zimmel (2021). Quantum computing: An emerging ecosystem and industry use cases. McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com/business-functions/mckinsey-digital/our-insights/quantum-computing-use-cases-are-getting-real-what-you-need-to-know>
8. Susan Lund, James Manyika, Jonathan Woetzel, Edward Barriball, Mekala Krishnan, Knut Aliche, Michael Birshan, Katy George, Sven Smit, Daniel Swan, and Kyle Hutzler (2020). Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. McKinsey Global Institute. <https://www.mckinsey.com/business-functions/operations/our-insights/risk-resilience-and-rebalancing-in-global-value-chains>
9. Juan Miguel Arrazola, Alain Delgado, Bhaskar Roy Bardhan, and Seth Lloyd (2020). “Quantum-inspired algorithms in practice. Quantum, Volume 4, pp. 307-31. <https://doi.org/10.22331/q-2020-08-13-307>
10. McKinsey & Company (2021). The Quantum Technology Monitor. <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/featured%20insights/the%20rise%20of%20quantum%20computing/quantum%20technology%20monitor/2021/mckinsey-quantum-technology-monitor-202109.pdf>
11. Офіційний сайт Асоціації українських автомобілевиробників «Укравтопром». [Електронний ресурс]. – URL: <https://ukrautoprom.com.ua/avtoprom-ukrayiny-pidbyv-pidsumky-za-2021-rik>
12. Official site of The European Automobile Manufacturers' Association. [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.acea.auto/figure/interactive-map-automobile-assembly-and-production-plants-in-europe/>

REFERENCES

1. Burkacky, O., Mohr, N., Pautasso, L. (2020). Will quantum computing drive the automotive future? McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/will-quantum-computing-drive-the-automotive-future>
2. Official site of International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2021-statistics/>
3. Bird & Bird (2021). Quantum Computing in the Automotive Industry: Applications, Opportunities, Challenges and Legal Risks. [https://www.twobirds.com/-/media/pdfs/expertise/automotive/bird--bird--quantum-computing-in-the-automotive-industry-\(002\).pdf](https://www.twobirds.com/-/media/pdfs/expertise/automotive/bird--bird--quantum-computing-in-the-automotive-industry-(002).pdf)
4. Istvan Barabasi (2018). How to Compensate for Traffic Congestions in Big Cities by Optimizing the Path Vehicles Take. <http://csis.pace.edu/~ctappert/srd2018/2018PDF/a6.pdf>

5. Jamie Thomson, Isabell Page (2020). How quantum computing can drive an autonomous future. Messe Berlin GmbH. <https://www.intelligent-mobility-xperience.com/how-quantum-computing-can-drive-an-autonomous-future-a-987692/>
6. Akrou, M. (2020). Will quantum computing be the next generation of automotive technology? Prescouter. <https://www.prescouter.com/2020/03/will-quantum-computing-be-the-next-generation-of-automotive-technology/>
7. Matteo Biondi, Anna Heid, Nicolaus Henke, Niko Mohr, Lorenzo Pautasso, Ivan Ostojic, Linde Wester, and Rodney Zemmel (2021). Quantum computing: An emerging ecosystem and industry use cases. McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com/business-functions/mckinsey-digital/our-insights/quantum-computing-use-cases-are-getting-real-what-you-need-to-know>
8. Susan Lund, James Manyika, Jonathan Woetzel, Edward Barriball, Mekala Krishnan, Knut Aliche, Michael Birshan, Katy George, Sven Smit, Daniel Swan, and Kyle Hutzler (2020). Risk, resilience, and rebalancing in global value chains. McKinsey Global Institute. <https://www.mckinsey.com/business-functions/operations/our-insights/risk-resilience-and-rebalancing-in-global-value-chains>
9. Juan Miguel Arrazola, Alain Delgado, Bhaskar Roy Bardhan, and Seth Lloyd (2020). "Quantum-inspired algorithms in practice. Quantum, Volume 4, pp. 307-31. <https://doi.org/10.22331/q-2020-08-13-307>
10. McKinsey & Company (2021). The Quantum Technology Monitor. <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/featured%20insights/the%20rise%20of%20quantum%20computing/quantum%20technology%20monitor/2021/mckinsey-quantum-technology-monitor-202109.pdf>
11. Ofitsiinyi sait Asotsiatsii ukrainskykh avtomobilevyrobnikiv «Ukravtoprom» [Official site of the Association of Ukrainian Automobile Manufacturers "Ukravtoprom"] – URL: <https://ukrautoprom.com.ua/avtoprom-ukrayiny-pidbyv-pidsumky-za-2021-rik> [in Ukrainian].
12. Official site of the European Automobile Manufacturers' Association. [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.acea.auto/figure/interactive-map-automobile-assembly-and-production-plants-in-europe/>

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Потенціал створення доданої вартості в автомобільній галузі на основі квантових обчислень / В.В. Червякова, Т.І. Червякова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

Стаття присвячена дослідженню тенденцій, переваг, ризиків та вартісного потенціалу використання квантових обчислень в автомобільній галузі.

Об'єкт дослідження – вартісний потенціал квантових обчислень в автомобільній галузі.

Мета роботи – проаналізувати переваги, ризики та ціннісний потенціал квантових обчислень для автомобільної промисловості.

Методи дослідження – аналіз, синтез, узагальнення, систематизація, графічні.

У статті досліджено статистику щодо обсягів виробництва автотранспортних засобів у світі та в Україні. Проаналізовано дії гравців автомобільної промисловості щодо вивчення можливостей квантових обчислень і варіантів їх використання. Визначено ключові сфери застосування квантових обчислень в автомобільній галузі. Встановлено, що вартісний потенціал використання квантових обчислень в автомобільному секторі полягає в дослідженнях і розробках, дизайні продукції, управлінні ланцюжками поставок, виробництві, а також управлінні мобільністю і трафіком. Визначено шість ключових факторів, що визначають швидкість впровадження та ефективність використання квантових обчислень: фінансування, доступність, стандартизація, створення галузевих консорціумів, пошук талантів та цифрова інфраструктура. Запропоновано заходи для учасників автомобільної галузі щодо переходу до квантових обчислень. Розглянуто перспективи відродження автомобільної галузі в Україні.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВАРТІСНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, АВТОМОБІЛЬНА ГАЛУЗЬ, КВАНТОВІ ОБЧИСЛЕННЯ, ОПТИМІЗАЦІЯ.

ABSTRACT

Chervyakova V.V., Chervyakova T.I. The potential for creating added value in the automotive industry based on quantum computing. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: NTU, 2022. – Issue 4 (54).

The article is devoted to the study of trends, benefits, risks and value potential of using quantum computing in the automotive industry.

Object of study – the value potential of quantum computing in the automotive industry.

Purpose – to analyze the benefits, risks and value potential of quantum computing for the automotive industry.

Methods of research – analysis, synthesis, generalization, systematization, graphic.

The article examines statistics on the volume of motor vehicle production in the world and Ukraine. The actions of the players in the automotive industry regarding the study of the possibilities of quantum computing and its use cases were analyzed. Key areas of application of quantum computing in the automotive industry were determined. The value potential of using quantum computing in the automotive sector has been found in research and development, product design, supply chain management, manufacturing, and mobility and traffic management. Six key factors determining the speed of adoption and efficiency of quantum computing were identified: funding, affordability, standardization, industry consortia, talent acquisition, and digital infrastructure. Measures for participants in the automotive industry regarding the transition to quantum computing were proposed. The prospects for the revival of the automotive industry in Ukraine were considered.

KEY WORDS: VALUE POTENTIAL, AUTOMOTIVE INDUSTRY, QUANTUM COMPUTING, OPTIMIZATION.

АВТОРИ

Червякова Валентина Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, Національний транспортний університет, e-mail: ChervyakovaV@gmail.com, тел.: +380679571074, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>.

Червякова Тетяна Іванівна, кандидат технічних наук, доцент кафедри інформаційно-аналітичної діяльності та інформаційної безпеки, Національний транспортний університет, e-mail: cherti2015@gmail.com, тел.: +380674450896, <https://orcid.org/0000-0002-3672-9173>.

AUTHORS

Chervyakova Valentina V., Ph.D., Associate Professor, Department of Economics, National Transport University, e-mail: ChervyakovaV@gmail.com, tel.: +380679571074, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>.

Chervyakova Tatiana I., Ph.D., Associate Professor, Department of informational-analytical activity and information security, National Transport University, e-mail: cherti2015@gmail.com, tel.: +380674450896, <https://orcid.org/0000-0002-3672-9173>.

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.

ВПЛИВ ІННОВАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА НА ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІКИ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Шевченко О.Є., Національний транспортний університет, Київ, Україна,
O.Shevchenko2807@gmail.com orcid.org/0000-0002-9996-7689

INFLUENCE OF INNOVATIVE ENTREPRENEURSHIP ON ECONOMIC RECOVERY IN THE POST-WAR PERIOD: FOREIGN EXPERIENCE

Shevchenko O.E., National Transport University, Kyiv, Ukraine, O.Shevchenko2807@gmail.com,
orcid.org/0000-0002-9996-7689

Постановка проблеми. Сучасні українські реалії спонукають вже зараз ставити перед урядом та вітчизняним бізнесом питання, як відновлювати нашу державу після війни.

За статистичними даними зібраними Kyiv School of Economics за підтримки Міністерства реінтеграції та Міністерства регіонального розвитку станом на 1 серпня 2022 року сума прямої шкоди завданої економіці України складає 108, 3 млрд доларів. Найбільших руйнувань зазнають житлові будівлі, загальна вартість їх відновлення оцінюється приблизно в 42,3 млрд. доларів[1].

На другому місці за кількістю завданих збитків займає інфраструктура. Вартість її відновлення оцінюють в 31,6 млрд доларів.

Варто також зазначити, що значні втрати понесла промисловість, з початку війни пошкоджено, зруйновано або захоплено щонайменше 388 підприємств, 43,7 тисячі сільськогосподарської техніки, 1991 магазин, 511 адмінбудівель, 18 цивільних аеропортів, 105,2 тисячі легкових авто, 764 дитсадки, 634 культурні споруди, 27 торгових центрів, 28 нафтобаз.

Нажаль підрахувати остаточні збитки та оцінити повні масштаби втрат української економіки на сьогодні не є можливим, оскільки значні території нашої держави знаходяться під окупацією, а країна-агресор продовжує і надалі обстрілювати міста і села.

Проте вже сьогодні ми повинні мати чіткий та дієвий план відновлення та розвитку нашої держави після війни.

Аналіз і огляд останніх досліджень. Питання відновлення економіки у післявоєнний період наразі є досить актуальним і активно досліджується в працях вітчизняних та зарубіжних вчених. Та не менш актуальним є відновлення національної економіки за рахунок розвитку інновацій та інноваційного підприємництва на прикладі країн, які вже мали такий досвід. Відповідній темі присвячено чимало вітчизняних та зарубіжних праць.

Зокрема над даною темою працювали: Б. Данилишин [14], Є.С. Палійчук [12], А. Новгородська [6], Р. Ф. Пустовіт [8] та інші.

Однак, більш глибокий аналіз зарубіжного досвіду розвитку інноваційного підприємництва та вплив його післявоєнне відновлення економіки, дозволить сформувати найбільш прийнятну стратегію для відновлення економіки нашої держави.

Мета дослідження. Основною метою даної статті є дослідження зарубіжного досвіду відновлення економіки в післявоєнний період та вплив інноваційного підприємництва на нього.

Основна частина. Розглядаючи питання відновлення економіки у післявоєнний період необхідно вивчити та зробити оцінку можливої імплементації зарубіжного досвіду країн, які перебували в таких самих умовах, в яких знаходиться Україна.

Серед країн, які мали схожий досвід на нашу думку можна виділити державу Ізраїль, яка була створена у 1948 році, і з того часу майже постійно знаходиться у військовому конфлікті зі своїми сусідами. Не зважаючи на те, що своїм виникненням і частково повоєнним відновленням дана країна завдячує зовнішній підтримці (допомога з боку США), проте її успішний розвиток і утримання високих позицій у різних міжнародних рейтингах за остання десятиліття, залежать лише від власних ефективних реформ і ефективної державної політики, яка направлена передусім на забезпечення безпеки свого населення.

Розвиток інновацій в Ізраїлі розпочався ще наприкінці 1960-х років шляхом створення науково-промислових комплексів, основним завданням яких була співпраця фірм і університетів з метою виробництва наукомісткої продукції або розробки нової технології [2].

Рівень розвитку високотехнологічного сектору ізраїльської економіки також багато в чому пояснюється тим, що в країні щороку реєструється найбільша кількість стартапів (країна поступається лише США). На сьогоднішній день в Ізраїлі було досягнуто найвищу концентрацію стартапів у світі понад 6000[3] (для порівняння в Україні станом на кінець 2021 року – близько 2000) [4]. Кількість ізраїльських компаній, що котуються на біржі NASDAQ, була на шість більше, ніж усіх компаній Європи, рівень інвестицій венчурного капіталу на душу населення був у 2,5 рази вищий, ніж у США, у понад 30 разів – ніж у Європі [5, с. 36].

Уряд активно підтримує сучасні дослідження та розробки, а також міжнародні науково-економічні проекти. Вся державна політика Ізраїлю націлена на забезпечення безпеки громадян та своєї держави і розвиток економіки через інновації. Саме інновації допомагають маленькій країні з невеликою кількістю населення мати сильну економіку та високотехнологічний експорт[6].

Технологічне виробництво Ізраїлю складає 13,0% ВВП і може похвалитися вражаючою кількістю виробників високотехнологічних виробів. У відповідному секторі зайнято 11,5% робочої сили. Ізраїль є одним з світових лідерів у витратах на дослідження і розробки, також має провідні фірми у галузі авіонавтики, лікарських засобів, телекомунікації та біотехнологій[7].

На рисунку 1. зображені фактори, що впливають на активний розвиток економіки Ізраїлю.



Рисунок 1 – Фактори впливу на розвиток високотехнологічного сектору економіки Ізраїлю
Figure 1 – Factors influencing the development of the high-tech sector of the Israeli economy

Джерело: побудовано автором на основі [8].

Велика частка коштів вкладається державою в придбання та доопрацювання високих технологій, проведення експериментальних та дослідницько-конструкторських робіт у 153 галузі озброєнь та безпеки; розроблення та виробництво протиракетних засобів та ракет, винищувачів, засобів розвідки, інформаційно-комунікаційних технологій тощо.

Пріоритет у фінансуванні наукових розробок слугує основою забезпечення стійкості економіки, військової могутності та високих соціальних стандартів життя.

Державна підтримка інноваційної діяльності в Ізраїлі проявляється перш за все регулюванням інвестиційної діяльності. Закон про інвестиції дозволяє іноземним компаніям скористатися пільговою ставкою податку на прибуток та інвестиційними грантами. Інша програма стимулювання, запропонована урядом, передбачає гранти на працевлаштування для центрів науково-дослідницької та дослідно-конструкторської роботи і великих підприємств. Програма пропонує 4-річну схему надання грантів, що покривають у середньому 25% витрат роботодавця на заробітну плату для кожного нового співробітника [2].

Також одним із важливих факторів, що позитивно вплинув на розвиток інновацій став Закон про наукові дослідження та розробки, який було прийнято в 2005 році. Згідно даного закону науковці та дослідники отримали змогу передавати ноу-хау отримані результати досліджень, що фінансуються урядом, за кордон. Як наслідок, експорт продукції сфери високих технологій Ізраїлю станом на 2018 рік становив 12,971 млн. дол. США[9]. Для порівняння відповідний показник в Україні в цьому ж році склав лише 1,247 млн. дол. США[9].

Ізраїльський уряд також підтримує інноваційні підприємства через встановлену систему оподаткування. Для прикладу звичайні підприємства оподатковуються за ставкою 26,5%, але для

інноваційних підприємств ставка знижена до 16%, а для інноваційних підприємств розміщених у стратегічно важливих регіонах країни, – до 9% [5].

Успіх інновацій та активний розвиток інноваційного підприємництва в Ізраїлі доповнюється також розвиненим ринком венчурного капіталу.

Ізраїльська венчурна індустрія налічує близько 70 активних венчурних фондів, 14 з яких є міжнародними фондами з офісами в Ізраїлі. За обсягом венчурного капіталу на душу населення Ізраїль значно перевищує будь-яку іншу країну, тож наявність капіталу в Ізраїлі є показником масштабу його інноваційних галузей та високоефективного фінансового сектору, який лежить в їхній основі [10].

Порівнюючи ізраїльський досвід розвитку інноваційного підприємництва з українським слід виділити наступні проблеми, які існували в Україні ще до війни. Серед них можна виділити наступні: низький рівень розвитку венчурного бізнесу; недостатній рівень залучення прямих іноземних інвестицій та трансферу технологій; недостатній рівень фінансування прикладних досліджень та їх слабкий зв'язок з промисловістю [11].

Сьогодні більшість українських венчурних фондів розташовані за межами України, оскільки українське законодавство для них є дуже складним та недосконалим, та й інвестори не мають особливого бажання інвестувати в фонди, зареєстровані в Україні через недовіру до правоохоронної та судової системи.

Відсутність стабільних джерел фінансування та інвестування також є важливим чинником, який негативно впливає на інновації. Держава мало зацікавлена в сучасних інноваційних проектах, що змушує молоді компанії шукати співпрацю з інвесторами із закордону, які допомагають втілити проекти в життя та стати конкурентоспроможними. Цей факт наголошує на необхідності сприяння ефективному функціонуванню стартапів в Україні, створенні механізмів щодо підвищення результативності діяльності на українському ринку та визнання пріоритету інноваційних технологій для успішного розвитку українських підприємств [12].

Фундаментальною причиною низького темпу інноваційної діяльності в Україні є низький платоспроможний попит на інновації, внаслідок чого майже 80% фінансування інноваційної діяльності у промисловості здійснюється за рахунок власних коштів підприємств [13].

Ще до початку повномасштабної війни росії проти України науковці та дослідники інноваційного підприємництва відзначали той факт, що в Україні відсутня ефективна інноваційна стратегія, яка б визнавалась та підтримувалась всіма категоріями вітчизняних інноваторів. Так Б. Данилишин відзначив, що напередодні війни Україна знаходилась серед країн з найнижчим рівнем «науково-дослідної капіталізації» ВВП. Виконані в Україні дослідження і розробки в 2020 р. становили лише 0,4% ВВП, в той час як в Ізраїлі цей показник в середньому знаходиться на рівні 4,3% ВВП [14].

Якщо проаналізувати міжнародні рейтинги інновацій, то можна побачити, що в 2021 році Україна також значно втратила свої позиції по багатьом визначальним критеріям.

В табл. 1 розглянуті позиції України та Ізраїлю у міжнародних рейтингах, які визначають інноваційність країн на міжнародній арені.

Сьогодні для Ізраїлю пріоритетним є ефективне поєднання системи безпеки, науки, освіти та приватного капіталу у передових оборонних технологіях, у приватних затребуваних у світі продуктах, у підготовці висококваліфікованих та затребуваних у світі спеціалістів і як видно з таблиці 1. це їм вдається. Основними показниками інноваційності Ізраїлю, які дозволяють йому знаходитись у лідерах серед інших є: інтенсивність досліджень і розробок, концентрація дослідників, проникнення високих технологій, результати отриманих знань і технологій, вдалий аналіз потреб ринку та бізнесу.

Для того щоб підтримувати науково-технічні здобутки Ізраїль витрачає 8% свого бюджету на освіту [2]. Відповідного рівня фінансування освіти не досягають навіть найбільш економічно розвинені країни, а за освітнім рівнем людей, зайнятих в економіці, далеко випереджає індустріально розвинені країни.

Наукові знання, започаткування нових технологій та спроможність їх практичної реалізації, трансформація матеріального виробництва на інноваційне, можливості повною мірою використовувати інформаційні технології, людський капітал та фактори виробництва, все це становить основу розвитку інноваційного підприємництва та можливості для подальшого розвитку економіки країни [17, с. 12].

Таблиця 1 – Місце України а Ізраїлю у міжнародних рейтингах, що відображають інноваційний розвиток у 2021 році

Table 1 – The place of Ukraine and Israel in international rankings reflecting innovative development in 2021

Міжнародні рейтинги	Ізраїль	Україна
	Місце в рейтингу	
Глобальний індекс інновацій (зі 132 країн)	15	49
<i>Субіндекс інноваційних витрат</i>	18	76
Інституції	34	91
Людські ресурси та дослідження	19	44
Інфраструктура	40	94
Потреби ринку	8	88
Потреби бізнесу	8	53
<i>Субіндекс інноваційних результатів</i>	12	37
Результати знань і технологій	6	33
Творчі результати	30	48
Індекс інноваційного розвитку за Bloomberg (з 60 країн)	7	58
продуктивність праці	18	55
патентна активність	8	36
ефективність вищої освіти	34	57
виробництво з доданою вартістю	30	57
інтенсивність досліджень і розробок	1	59
концентрація дослідників	1	52
проникнення високих технологій	5	39

Джерело: сформовано автором на основі [15;16]

Висновки. Війна це завжди великі втрати для країни, як людські так і економічні. Економіка будь-якої держави, яка стикається з бойовими діями в подальшому потребує відновлення. Тому розглядаючи досвід зарубіжних країн, щодо післявоєнного відновлення економіки, на нашу думку важливим є саме розвиток наукомістких галузей промисловості. В умовах постійної воєнної загрози саме розвиток науки, новітніх технологій, інноваційних та конструкторських розробок є пріоритетними напрямками, оскільки наука та передові технології дають змогу забезпечити національну безпеку та обороноспроможність держави.

Розглянувши досвід післявоєнного відновлення Ізраїлю та вплив інноваційного підприємництва на нього можна підкреслити наступне.

1. Розвиток науки та інноваційної діяльності може стати запорукою національної конкурентоспроможності та довготермінового зростання. У сфері науки та інновацій конче потрібні конкуренція та тісний зв'язок із виробництвом.

2. Основним завданням податкової системи має бути не лише наповнення бюджету, а також вона має забезпечувати місцевий інвестиційний клімат та іти на користь економіці країни.

3. Важливим також є вливання інвестицій в освіту та науку, що є основним рушієм в розвитку інновацій та інноваційного підприємництва. Зрозуміло, що відновлення роботи існуючих технопарків, бізнес-інкубаторів та створення нових відійде на другий план, проте повертаючись до досвіду Ізраїлю саме стабільна інноваційна інфраструктура та її підтримка з боку держави стали рушійною силою в розвитку інновацій, як в оборонній та і в інших сферах господарювання та дозволили доволі швидко відновити економічну стабільність країни.

4. Розробка дієвої стратегії розвитку інновацій та інноваційного підприємництва основною метою, якої має стати відбудова країни у післявоєнний період, але з прорахунками перспектив на майбутнє.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Загальна сума прямих задокументованих збитків зросла до \$108.3 млрд, мінімальні потреби у відновленні зруйнованих активів — \$185 млрд: веб сайт: Kyiv School of Economics URL:

- <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-pryamih-zadokumentovanih-zbitkiv-zrosla-do-108-3-mlrd-minimalni-potrebi-u-vidnovlenni-zruynovanih-aktiviv-185-mlrd/>
2. Dyduch J. Israeli Innovation Policy: an Important Instrument of Perusing Political Interest at the Global Stage / J. Dyduch, K. Olszewska. // Polish Political science Yearbook. – 2018 URL: https://www.researchgate.net/publication/327212372_Israeli_Innovation_Policy_an_Important_Instrument_of_Perusing_Political_Interest_at_the_Global_Stage
3. Ізраїль — країна стартапів, хоча воює понад 70 років. Як їм це вдається? : веб-сайт VCTR.media URL: <https://vctr.media/ua/izrayil-krayina-startapiv-hocha-voyuye-ponad-70-rokiv-yak-yim-cze-vdayetsya-135718/>
4. Огляд технологічної екосистеми - Дашборд технологічної екосистеми України URL: <https://techecosystem.gov.ua/dashboard>
5. Сенор Д., Сингер С. Країна стартапів. Історія ізраїльського економічного дива / пер. з англ. М. Лузіної. Київ: Yakaboo Publishing, 2016. 360 с.
6. Новгородська А. Досвід Ізраїлю: як побудувати сильну державу під час війни: веб-сайт mind.ua URL: <https://mind.ua/openmind/20249638-dosvid-izrayilyu-yak-pobuduvati-silnu-derzhavu-pid-chas-vijni>
7. Огляд ринку. Ізраїль. Міністерство економічного розвитку і торгівлі Офіс просування з просування експорту України: Електронний журнал URL: https://investincherkasyregion.gov.ua/sites/default/files/israel_factbook.pdf
8. Пустовійт Р. Ф. Становлення і розвиток оборонно-промислового комплексу Ізраїлю як провідного фактора ізраїльської інноваційної економіки. Збірник наукових праць ЧДТУ Серія: Економічні науки Випуск 48 http://csbc.edu.ua/documents/teacher/ns_4.pdf
9. High technology exports, 2018 – Country rankings. URL: https://www.theglobaleconomy.com/rankings/high_tech_exports/
- 10.5 причин успіху ізраїльських стартапів: веб-сайт Senior.ua URL: <https://senior.ua/articles/5-prichin-usphu-zralskih-startapv>
11. Вороненко І. В. Інноваційний розвиток в умовах цифровізації: оцінка та пріоритети, Економіка та держава № 2/2022 URL: http://www.economy.in.ua/pdf/2_2022/9.pdf
12. Палійчук Є. С. Основні перешкоди розвитку стартапів України Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України від 11.07.2019 № 975) URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9574>
13. Смирнова Т. А., Добромирова О. В. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку України. Дніпропетровський національний університет імені О. Гончара URL: https://confcontact.com/2013_03_15/33_Smirnova.htm
14. Данилишин Б. Про роль національної науки у відродженні України: веб-сайт Lb.ua URL: https://lb.ua/blog/bogdan_danylysyn/515894_pro_rol_natsionalnoi_nauki.html
15. The Global Innovation Index// Cornell University, INSEAD, and WIPO: URL: <https://www.globalinnovationindex.org/analysis-economy>
16. Bloomberg Innovation Index. These are the most innovative countries in the world - URL: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/most-innovative-countries>
17. Інноваційна економіка: теоретичні та практичні аспекти: монографія / за ред. д.е.н., доц. К. В. Ковтуненко, д.е.н., доц. Є. І. Масленнікова. Вип. 2. Херсон: Грін Д. С, 2017. 906 с

REFERENCES

1. The total amount of direct documented losses increased to \$108.3 billion, the minimum needs for the restoration of destroyed assets — \$185 billion: website: Kyiv School of Economics URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-pryamih-zadokumentovanih-zbitkiv-zrosla-do-108-3-mlrd-minimalni-potrebi-u-vidnovlenni-zruynovanih-aktiviv-185-mlrd/>
2. Dyduch J. Israeli Innovation Policy: an Important Instrument of Perusing Political Interest at the Global Stage / J. Dyduch, K. Olszewska. // Polish Political Science Yearbook. – 2018 URL: https://www.researchgate.net/publication/327212372_Israeli_Innovation_Policy_an_Important_Instrument_of_Perusing_Political_Interest_at_the_Global_Stage
3. Israel is a country of startups, although it has been at war for more than 70 years. How do they do it? : VCTR.media website URL: <https://vctr.media/ua/izrayil-krayina-startapiv-hocha-voyuye-ponad-70-rokiv-yak-yim-cze-vdayetsya-135718/>

4. Overview of the technological ecosystem - Dashboard of the technological ecosystem of Ukraine
URL: <https://techecosystem.gov.ua/dashboard>
5. Senor D., Singer S. The country of startups. The history of the Israeli economic miracle / trans. from English M. Luzina. Kyiv: Yakaboo Publishing, 2016. 360 p.
6. Novgorodskaya A. Experience of Israel: how to build a strong state during war: mind.ua website
URL: <https://mind.ua/openmind/20249638-dosvid-izrayilyu-yak-pobuduvati-silnu-derzhavu-pid-chas-vijni>
7. Market overview. Israel. Ministry of Economic Development and Trade Promotion Office for the Promotion of Exports of Ukraine: Electronic Journal URL: https://investincherkasyregion.gov.ua/sites/default/files/israel_factbook.pdf
8. Pustovyit R. F. Formation and development of the defense-industrial complex of Israel as a leading factor of the Israeli innovative economy. Collection of scientific papers of ChDTU Series: Economic sciences Issue 48 http://csbc.edu.ua/documents/teacher/ns_4.pdf
9. High technology exports, 2018 – Country rankings. URL: https://www.theglobaleconomy.com/rankings/high_tech_exports/
10. 5 reasons for the success of Israeli startups: Senior.ua website URL: <https://senior.ua/articles/5-prichin-usphu-zralskih-startapv>
11. Voronenko I.V. Innovative development in the conditions of digitalization: assessment and priorities, Economy and the State No. 2/2022 URL: http://www.economy.in.ua/pdf/2_2022/9.pdf
12. E. S. Paliychuk. The main obstacles to the development of startups in Ukraine. Electronic specialist publication "Effective Economy" w.w.w.economy.nayka.com.ua|№11.2021|11.25.2021
13. Smirnova T. A., Dobromirova O. V. Problems and prospects of innovative development of Ukraine. Dnipropetrovsk National University named after O. Honchar URL: https://confcontact.com/2013_03_15/33_Smirnova.htm
14. Danylyshyn B. About the role of national science in the revival of Ukraine: Lb.ua website URL: https://lb.ua/blog/bogdan_danylysyn/515894_pro_rol_natsionalnoi_nauki.html
15. The Global Innovation Index// Cornell University, INSEAD, and WIPO: URL: <https://www.globalinnovationindex.org/analysis-economy>
16. Bloomberg Innovation Index. These are the most innovative countries in the world - URL: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/most-innovative-countries>
17. Innovative economy: theoretical and practical aspects: monograph / edited by Doctor of Economics, Assoc. K. V. Kovtunencko, Doctor of Economics, Assoc. E. I. Maslennikova. Vol. 2. Kherson: Gryn DS, 2017. 906 p.

РЕФЕРАТ

Шевченко О.С. Вплив інноваційного підприємництва на відновлення економіки у післявоєнний період: зарубіжний досвід / О.С. Шевченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. – К.: НТУ, 2022. – Вип. 4 (54).

В статті проведено аналіз зарубіжного досвіду відновлення економіки держави у післявоєнний період на прикладі Ізраїлю. В результаті дослідження запропоновано взяти за основу післявоєнного відновлення економіки України розвиток наукомістких галузей виробництва.

Об'єкт дослідження – вплив інноваційного підприємництва на відновлення економіки у післявоєнний період.

Мета роботи – зробити аналіз впливу інноваційного підприємництва на відновлення економіки держави у післявоєнний період використовуючи зарубіжний досвід.

Метод дослідження – метод аналізу, метод порівняння, статистичний метод.

Сьогодні тема післявоєнного відновлення економіки є актуальною для багатьох дослідників. Тому аналіз зарубіжного досвіду відновлення економіки країни у післявоєнний період дозволив нам зрозуміти з якими проблемами і перешкодами доведеться зіштовхнутися Україні і на що саме зробити акценти про розробці стратегій відновлення.

Розглядаючи зарубіжний досвід післявоєнного відновлення економіки країни, ми прийшли до висновків, що саме розвиток науки, новітніх технологій, інновацій та інноваційного підприємництва загалом є запорукою не тільки для відновлення та розвитку національної економіки, а ще дає змогу забезпечити національну безпеку та обороноспроможність держави.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЯ, ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ІННОВАЦІЙНЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО, ЧИННИКИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ

ABSTRACT

Shevchenko O.E. Influence of innovative entrepreneurship on economic recovery in the post-war period: foreign experience. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific journal. – Kyiv: National Transport University, 2022. – Issue 4 (54).

The article analyses the foreign experience of restoring the state's economy in the post-war period using the example of Israel. As a result of the study, it is proposed to take the development of knowledge-intensive industries as the basis for the post-war recovery of Ukraine's economy.

The object of the research is the impact of innovative entrepreneurship on economic recovery in the post-war period.

The purpose of the work is to analyse the impact of innovative entrepreneurship on the recovery of the state economy in the post-war period using foreign experience.

Research method – analysis method, comparison method, statistical method.

Today, the topic of post-war economic recovery is relevant for many researchers. Therefore, the analysis of the foreign experience of the recovery of the country's economy in the post-war period allowed us to understand what problems and obstacles Ukraine will have to face and what to focus on when developing recovery strategies.

Considering the foreign experience of the post-war recovery of the country's economy, we came to the conclusion that it is the development of science, the latest technologies, innovations and innovative entrepreneurship in general that is a guarantee not only for the recovery and development of the national economy, but also makes it possible to ensure the national security and defense capability of the state.

KEY WORDS: INNOVATION, INNOVATIVE ACTIVITY, INNOVATIVE ENTERPRISE, FACTORS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT

АВТОРИ:

Шевченко О.Є, Національний транспортний університет, e-mail: O.Shevchenko2807@gmail.com. тел. +38 0637682029, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омельяновича-Павленка, 1, к.415

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.415

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бакуліч О.О. професор, кандидат технічних наук, професор кафедри менеджменту 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:

Bakulich O.O. Professor, Candidate of Technical Sciences, Professor of the Department of Management of the 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.