

ДО ПИТАННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЦІН – ВТРУЧАННЯ ДЕРЖАВИ В МЕХАНІЗМ САМОРЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЧИ ОБ'ЄКТИВНА НЕОБХІДНІСТЬ

Амеліна Н.К., Національний транспортний університет, Київ, Україна
Смельянцева Д.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна

TO THE GOVERNMENT'S PRICE REGULATION - INTERVENTION IN SELF-REGULATORY MECHANISMS OF MARKET OR OBJECTIVE NECESSITY

Amelina N.K., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Iemeliantsseva D.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine

К ВОПРОСУ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН – ВМЕШАТЕЛЬСТВО ГОСУДАРСТВА В МЕХАНИЗМ САМОРЕГУЛЯЦИИ РЫНКА ИЛИ ОБЪЕКТИВНАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ

Амелина Н.К., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Емельянцева Д.И., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми: Проблема державного регулювання цін повстала перед економістами ще в ХІХ столітті. За останні роки видатні економісти багатьох країн розробляли теоретичні засади, визначали методологію, удосконалювали заходи з метою запровадження ефективного механізму регулювання цін. У сучасний період соціально-економічного розвитку заходи державного впливу на ціноутворення стали невід'ємною складовою системи регуляторної політики країни.

Але, на даний момент існує об'єктивна необхідність глибинного наукового осягнення основного об'єкта дослідження – державного регулювання цін як одного з головних рушіїв розвитку економіки. Бо до цього часу жоден з економістів не дав найоптимальнішу систему державного регулювання цін, що б не призводила до дефіциту, не погіршувала ринкові відносини, або не приносила збитків через втрату ефективності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій: Теоретико-методологічні основи дослідження ціноутворення в економічній системі ринкового типу були в центрі уваги класиків економічної науки Леона Вальраса, Михайла Кондратьєва, Карла Маркса, Альфреда Маршалла, Давіда Рікардо, Адама Сміта, Йозефа Шумпетера та багатьох інших. Також вони поглиблено розглядаються у працях видатних вчених сучасності, зокрема Т. Артьомової, К. Вальтуха, А. Гриценка, Дж. Дебре, К. Ерроу, В. Медведєва, Ю. Осіпова, М. Павлишенка, С. Тютюнникової та інших. Вивченням проблем державного регулювання цін займалося багато відомих вчених, зокрема Н. Верхоглядова, М. Войнаренко, Д. Гладких, Л. Головка, Г. Джумагельдієва, Л. І. Дідківська, В. Добровольська, Я. Литвиненко, М. Нетяжук, В. Онєгін, Н. Парижак, О. Покатаєв, Л. Рибчинська, І. Салімжанова, Ю. Тормос, Л. О. Шкварчук, та інші.

Формулювання цілей статті: З метою визначення основних пріоритетів розвитку державної регуляторної політики, необхідно визначити всі позитивні та негативні наслідки від державного регулювання цін, та наслідків, що отримає ринкове середовище від політики дерегуляції в сфері ціноутворення.

Основний матеріал дослідження: Жодна з країн світу не дозволяє собі політику невтручання в процеси ціноутворення на підприємствах. В більшості країн в якості спільної практики використовують чіткі правила ціноутворення, що виражаються у вигляді законодавчих актів і мають на меті регламентацію методології та процедури формування цін на товарних ринках країни. Окрім цього, майже кожна держава бере на себе функцію встановлення цін на конкретні товари та послуги, що мають стратегічне значення для розвитку національної економіки, або такі товари, встановлення ціни на які без регулювання можуть принести країні збитків, як матеріальних, та моральних, виходячи тим самим на рівень управління економічною безпекою країни. Так, сфера регульованого та контролюваного державою ціноутворення може коливатися в межах від 10% до 40%. [1, с.206]

Аналіз наслідків, меж та методів втручання органів державної влади у процес ціноутворення на товарних ринках України, оцінка їх ефективності – це питання, що турбують суспільство останнім часом, адже знайти золоту середину між інтересами споживачів, що вважають ціни на продукцію

занадто високими та виробників, що намагаються максимізувати прибутки, вкрай важко. Пом'якшення цього цінового антагонізму – ключова проблема державної політики цін. [2, с.51]

Класична економічна теорія розглядає вільне ринкове ціноутворення як основний елемент підтримки рівноваги між попитом і пропозицією. Однак ідеальної загальної та повної свободи ціноутворення ніколи не було. Проблема полягає у визначенні ступеня та форм обмеження вільного ціноутворення.

Як свідчить історія розвитку країн з ринковою економікою, ще в минулому столітті деякі держави намагалися регулювати ціни. За останні 150 років вдавалися до таких заходів з метою регулювання цін: встановлювали тарифи на послуги залізничного транспорту, пошти, телеграфу, а також державні монопольні ціни на "акцизні" товари; продавали продовольчі товари з державних запасів у неврожайні роки; запроваджували сприятливу митну політику та непряме оподаткування, що істотно впливало на рівень внутрішніх цін.

Заходи впливу на ціноутворення стали невід'ємними складовими системи державного регулювання економіки. Державне регулювання цін, як свідчить досвід розвинених країн, може мати законодавчий, адміністративний та економічний характер. Ухвалені парламентами закони утворюють правову основу відносин між суб'єктами господарювання, а також між ними і державою у сфері ціноутворення. Сукупність цих законів являє собою цінове право, що входить до складу цивільного права. В Україні головний Закон, що регулює відносини в сфері цін є Закон „Про ціни та ціноутворення”.

Згідно Закону, політика ціноутворення є складовою частиною загальної економічної і соціальної політики України і спрямована на забезпечення:

- рівних економічних умов і стимулів для розвитку всіх форм власності, економічної самостійності підприємств, організацій і адміністративно-територіальних регіонів республіки;
- збалансованого ринку засобів виробництва, товарів і послуг;
- протидії монопольним тенденціям виготовлювачів продукції, товарів і послуг;
- об'єктивних співвідношень у цінах на промислову і сільськогосподарську продукцію, що забезпечує еквівалентність обміну;
- розширення сфери застосування вільних цін;
- підвищення якості продукції;
- соціальних гарантій в першу чергу для низькооплачуваних і малозабезпечених громадян, включаючи систему компенсаційних виплат у зв'язку із зростанням цін і тарифів;
- створення необхідних економічних гарантій для виробників;
- орієнтації цін внутрішнього ринку на рівень світового ринку.[3]

Втручання держави у процеси ціноутворення передбачає час насамперед спостереження за рівнем цін. Цим займаються центральні статистичні управління, а також соціальні партнери (науково-дослідні центри профспілок, спеціальні комісії за завданням партійних керівників, міжнародні організації).

Основна мета такого спостереження — визначити рівень збільшення вартості життя для розрахунку індексу щорічного номінального підвищення заробітної плати і пенсій, а також для з'ясування впливу підвищення цін на витрати виробництва та національну конкурентоспроможність.

Найбільш поширені підходи щодо класифікації методів та форм регулювання цін включають їх поділ за такими властивостями, як характер впливу на ціни (прямий чи опосередкований), рівень реалізації регулюючих дій (макрорівень, макрорівень), вид фінансової політики (монетарна, бюджетно-податкова).

До методів прямого регулювання цін належать всі адміністративні методи цінового регулювання, а також деякі економічні методи (наприклад, непрямі податки, процентні ставки за кредитами). Пряма дія на ціни і процеси ціноутворення ґрунтується на директивному впливі на рівень (кількісне значення) або структуру ціни (розмір її структурних елементів).

Опосередковане регулювання цін передбачає здійснення непрямого впливу на підконтрольний об'єкт через регулювання інших господарських інструментів, які за своєю економічною природою є взаємопов'язаними із цінами – грошова маса, заробітна плата, валютний курс, сукупний попит [4].

Причини державного регулювання цін:

1. Наявність асиметричної інформації, тобто такої інформації, яка дає можливість одним учасникам угоди зловживати не інформованістю інших.
2. Наявність на ринку суспільних благ та монополій.
3. Наявність зовнішнього середовища.

Серед основних заходів у процесах державного регулювання цін є так звані «ножиці цін», що встановлюють максимальну та мінімальну межі ціни

Максимальна межа ціни - це законодавчо встановлена максимальна ціна, по якій продавець може продати свій товар. Причинами встановлення максимальної ціни є бажання уряду забезпечити необхідний рівень споживання товарів першої необхідності для більшості населення, яке не змогло би придбати ці товари і послуги по ринковій ціні (наприклад, ціни на хліб, тарифи на комунальні послуги), коли на ринку є фірма з монопольним становищем, як може встановлювати максимально можливу ціну, а також коли є необхідність зниження інфляційних процесів, якщо останні має місце.

Нижній рівень ціни - це мінімальна ціна, встановлена державою, яка перевищує ринкову ціну. До таких цін уряд вдається тоді, коли ринкова ціна не дозволяє забезпечити необхідний рівень доходів виробникам і постачальникам економічних ресурсів, або на товари, вжиток яких може нашкодити людству (але в даному випадку частіше це робиться через систему акцизів - акциз на спиртні напої, цигарки, тощо). Прикладом такої ціни може бути законодавчо встановлена мінімальна зарплата, ціни на сільгосппродукцію тощо.

Існує декілька трактувань ціни як економічної категорії, зокрема:

1) ціна - грошовий вираз вартості товару. Це означає, що в основі ціни лежать затрати праці на виготовлення товару;

2) ціна - грошове вираження цінності, яка потенційно може задовольнити конкретну потребу споживача. Іншими словами, ціна - сума всіх витрат покупця, прямо чи непрямо пов'язаних з придбанням товару.

Теорія вартості й ціни є однією з визначальних складових досліджень А. Сміта. У концепції вартості цього економіста можна виділити три підходи до трактування вартості [5, с.190]:

- вартість визначається витраченою на виробництво працею;
- вартість визначається працею, що купується, тобто кількістю чужої праці, яку товаровиробник може одержати в обмін на власну працю;
- вартість визначається сумою доходів: заробітної плати, прибутку та ренти.

Він стверджував, що витрати праці є єдиним джерелом і вимірником вартості товару, при цьому враховуються не індивідуальні витрати праці, а суспільно необхідні за певного рівня розвитку продуктивних сил [6, с. 24]. А. Сміт підкреслював, що з погляду створення вартості всі види продуктивної праці є рівнозначні, а тому не тільки специфічні види занять є джерелом багатства.

Вихідним положенням концепції К.Маркса є те, що основою існування і розвитку суспільства є матеріальне виробництво, і в основі вартості лежить тільки один чинник - праця робітників. Сутність цієї концепції полягає у такому: товар має вартість і ціну. А оскільки кожний товар є результатом праці, то це робить всі товари якісно однорідними, а отже, співставними. За такого підходу праця, уречевлена в товарах, також стає якісно-однорідною, працею, позбавленою конкретики. В економічній теорії таку працю прийнято називати абстрактною, а співвідношення вартостей різних товарів відображає відношення представлених в них величин абстрактної праці. Ці величини і визначають об'єктивні пропорції обміну товарами (чи купівлі-продажу).

Прибуток створюється додатковою працею, за Карлом Марксом. В сучасному світі процес встановлення ціни підприємством майже не враховує питання абстрактної чи додаткової вартості, а виходить з питання рентабельності та ефективності. Окрім того, через розширення географії збуту, кількості послуг компаній-посередників, що стають між виробником та споживачем, ціна, яку встановлює товаровиробник дуже часто може бути набагато меншою, ніж та, за якою купує даний товар кінцевий споживач.

Збільшення кількості посередників, що не привносять у товар великої додаткової вартості, наявність фіктивних фірм-посередників, збільшує ціну на кінцевий товар, спотворює процес справедливого ціноутворення і провокує інфляційні процеси в державі. Можна навіть прослідкувати за різницею між рівнями націнки виробника та посередника, особливо на ринку сільськогосподарської продукції в Україні. Так, закупівельна ціна одного літру молока у приватних виробників Кіровоградській області коштує 3,20 грн, а в супермаркетах м. Києва – 11-17 грн., тобто більше в 4 рази.[7] Відбувається це через відсутність чистої конкуренції на даному ринку, коли компанія-посередник є територіальним монополістом. Маємо яскравий приклад «важеля націнки», коли плече виробника менше, ніж в посередників, що призводить до викривлення теорії трудової вартості – хто працює найбільше – отримує найменше, а посередники лише за рахунок логістичних операцій отримують найбільшу норму прибутку.

Виходом з цієї ситуації може бути ліцензування посередників, квотування норми рентабельності для посередників, визначення оптимальної кількості посередників, але жоден з цих методів не дасть 100% гарантії захисту від посередників з монопольним становищем, тим паче, що при будь-якому тиску на них можна отримати або дефіцит певного товару, або перехід підприємств в тіньовий сектор.

Лауреат Нобелівської премії з економіки 2014 року Жан Тіроль пропонує новий підхід до державного регулювання процесу ціноутворення на підприємствах, зокрема на ринках з монополістичною конкуренцією. Сфокусувавшись на питанні оптимальної регуляції, поєднавши дослідження з теорією ігор, він запропонував компаніям з монополістичним становищем самим обирати регуляторні обмеження, акцентуючи увагу на ефективності компанії. Ефективність даного методу полягає в тому, що компанія сама володіє інформацією про себе, може оцінити, який метод регулювання ціни не буде шкодити ефективності самого підприємства, а лише внесе необхідні корективи для економічної безпеки країни. [8]

Такої ж думки і інші сучасні економісти. За основними ідеями теорії захоплення, регулятор – держава – має діяти на благо всіх гравців ринку, тобто як на споживачів, так і на продавців. Теорія регулювання ринків Стіглера-Пельцмана доводить, що регулятор, зацікавлений в максимізації політичної підтримки, буде свою політику на низьких цінах для споживачів та високих прибутках виробників. Наприклад, регулювання цін природних монополій (електроенергія, громадський транспорт) – підвищує прихильність до регулятора від соціуму, регулювання конкурентних ринків призводить до підтримки від виробників, не втрачаючи підтримку споживачів (послуги таксі).

Регулювання цін на ринках має дозволяти виробникам встановлювати таку ціну, за якої вона зможе отримувати справедливую норму прибутку, тобто ціна визначається на основі середніх витрат.

Висновки. Україна стала на шлях політики дерегуляції економіки, декларуючи, що з кожним роком вплив держави на економіку буде зменшуватися. Але жодна країна світу не може собі дозволити повернутися до чистого капіталізму, коли держава жодним чином не втручається в економічну діяльність. Існує об'єктивна необхідність регулювання цін державно – на монополістичних ринках, на товари першої необхідності, тощо. Винайти ефективні методи регулювання цін – завдання як для уряду, так і для науковців.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Баздникин А.С. Цены и ценообразование.// А.С.Баздыкин. – М.: Юрайт-Издат, 2008.-332 с.
2. Пасхавер Б. Ціни виробництва та споживання продовольчого ринку./ Б.Пасхавер // Економіка України. – 2007. - №12., с.51 – 61.
3. Закон України Про ціни і ціноутворення//Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради, 2013, № 19-20, ст.190
4. Макаренко М. І. Бюджетно-монетарне регулювання цін у трансформаційній економіці : дис... д- ра екон. наук: 08.01.01 / Макаренко Михайло Іллч. — Суми, 2003. — 439 с.
5. Історія економічних учень : підручник : у 2 ч. / [Базилевич Б. Д., Гражевська Н. І., Гайдай Т. В. та ін.] ; за ред. В. Д. Базилевича. – [3-тє вид., випр. і доповн.]. – К. : Знання, 2006. Ч. 1. – 2006. – 582 с.
6. Сміт А. Добробут націй. Дослідження про природу та причини добробуту націй / Адам Сміт ; [пер. з англ.]. – К. : Port – Rojal, 2001.
7. Закупівельні ціни на молоко катастрофічно знижуються [Електроний ресурс] / Несен О. //Кіровоградська правда- 17.04.2014.- Режим доступу до журн.: <http://www.pravda-kr.com.ua/groshi/1175-zakupivelni-tsini-na-moloko-katastrofichno-znizhuyutsya.html>
8. Laffont J.-J., Tirole J. A Theory of Incentives in Regulation and Procurement. — Cambridge, MA: MIT Press, 1993.

REFERENCES

1. Bazdnikin AS Prices and pricing .// A.S.Bazdykin . - M .: Yurait - Inostr , 2008.-332 p. (Rus)
2. Pashaver B. Prices of production and consumption of the food market. / B.Pashaver // Economy of Ukraine. - 2007. - '12., P.51 - 61. (Ukr)
3. Law of Ukraine «Prices and pricing» // Parliament of Ukraine. - VVR, 2013, ' 19-20, d.190 (Ukr)
4. Makarenko N.I. Budget and monetary price regulation in transitional economy: Dis ... D-ra economical. sciences: 08.01.01 / Michael I. Makarenko. - Amounts 2003 - 439 p. (Rus)
5. History of economic doctrines: Tutorial: 2 h. / [Bazylevych BD, Hrazhevska NI Gaidai T. et al.] eds. VD Bazilevich. - [3rd ed., Straighten. and complement.]. - K: Knowledge, 2006. Part 1 - 2006 - 582 p. (Ukr)
6. A. Smith, Wealth of Nations. Inquiry into the Nature and causes of welfare nations / Adam Smith; [Trans. from English.]. - K.: Port - Rojal, 2001. (Ukr)
7. Purchase price of milk drastically reduced [Electron resource] / A. Nesen // Kirovograd pravda-17.04.2014.- Access to journal: <http://www.pravda-kr.com.ua/groshi/1175-zakupivelni-tsini-na-moloko-katastrofichno-znizhuyutsya.html> (Ukr)

8. Laffont J.-J., Tirole J. A Theory of Incentives in Regulation and Procurement. — Cambridge, MA: MIT Press, 1993. (Eng)

РЕФЕРАТ

Амеліна Н.К. До питання державного регулювання цін – втручання держави в механізм саморегулювання ринку чи об'єктивна необхідність / Н.К.Амеліна, Д.І.Смельянцева // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип.3 (33).

Постановка проблеми: Проблема державного регулювання цін повстала перед економістами ще в XIX столітті. За останні роки видатні економісти багатьох країн розробляли теоретичні засади, визначали методологію, удосконалювали заходи з метою запровадження ефективного механізму регулювання цін. У сучасний період соціально-економічного розвитку заходи державного впливу на ціноутворення стали невід'ємною складовою системи регуляторної політики країни.

Формулювання цілей статті: З метою визначення основних пріоритетів розвитку державної регуляторної політики, необхідно визначити всі позитивні та негативні наслідки від державного регулювання цін, та наслідків, що отримає ринкове середовище від політики дерегуляції в сфері ціноутворення.

Основний матеріал дослідження: Жодна з країн світу не дозволяє собі політику невтручання в процеси ціноутворення на підприємствах. В більшості країн в якості спільної практики використовують чіткі правила ціноутворення, що виражаються у вигляді законодавчих актів і мають на меті регламентацію методології та процедури формування цін на товарних ринках країни.

Статтю присвячено з'ясуванню сучасного стану та перспектив розвитку інституту державного регулювання цін. Виокремлюються теоретичні та практичні проблеми, які знижують результативність зазначеного інституту. Висловлюються конкретні пропозиції, спрямовані на покращення державного регулювання цін і тарифів. Розглянуто вітчизняну практику державного регулювання цін, виявлено значні прогалини в цій сфері та подано пропозиції щодо їх вирішення. Розглянуто методи державного регулювання цінової політики. Проаналізовано законодавство у сфері ціноутворення в Україні. Визначено основні методологічні підходи щодо державного регулювання цінової політики в Україні

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЦІНА, ПРОЦЕС ЦІНОУТВОРЕННЯ, ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЦІН, ЦІНОВА ПОЛІТИКА, МЕТОДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЦІН.

ABSTRACT

Amelina N.K., Iemelianseva D.I. To the government's price regulation - intervention in self-regulatory mechanisms of market or objective necessity. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

Problem: The problem of state regulation of prices arose before economists in the XIX century. In recent years, many prominent economists of developed theoretical principles defined methodology, improved measures to introduce an effective mechanism of price regulation. In the current period of economic and social development activities of state influence on pricing have become an integral component of regulatory policy.

The wording of Article purposes: To identify the main priorities of state regulatory policy necessary to identify all the positive and negative effects of state regulation of prices and the consequences that will market environment policy of deregulation in the area of pricing.

Main research: None of the countries can not afford a policy of non-interference in the pricing enterprises. In most countries, as the common practice of using clear rules on pricing, expressed in the form of legislation and regulation aimed at methodology and procedures for the formation of prices on commodity markets.

The article is devoted to clarifying the current condition and prospects of the institution of state regulation of prices development. Theoretical and practical problems that reduce the effectiveness of this institution are singled out. Some offers directed on improving the legal guaranteeing of regulation of prices are formulated. A domestic practice of government control of prices is considered, found problems in this area and make the proposals for their solution. The methods of government control of price politics are considered in the article. A legislation in the sphere of pricing in Ukraine and his influence is analyzed on government control of prices. Basic methodological approaches in relation to government control of price politics in Ukraine are determined.

KEY WORDS: PRICE, PRICING PROCESS, GOVERNMENT REGULATION OF PRICES, PRICING METHODS, GOVERNMENT PRICE REGULATION.

РЕФЕРАТ

Амелина Н.К. К вопросу государственного регулирования цен - вмешательство государства в механизм саморегулирования рынка или объективная необходимость / Н.К.Амелина, Д.И.Емельянцева // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

Постановка проблемы: Проблема государственного регулирования цен восстала перед экономистами еще в XIX веке. За последние годы выдающиеся экономисты многих стран разрабатывали теоретические основы, определяли методологию, совершенствовали меры с целью внедрения эффективного механизма регулирования цен. В современный период социально-экономического развития меры государственного воздействия на ценообразование стали неотъемлемой составляющей системы регуляторной политики страны.

Формулировка целей статьи: С целью определения основных приоритетов развития государственной регуляторной политики, необходимо определить все позитивные и негативные последствия от государственного регулирования цен и последствий, получит рыночную среду от политики дерегуляции в сфере ценообразования.

Основной материал исследования: Ни одна из стран мира не позволяет себе политику невмешательства в процессы ценообразования на предприятиях. В большинстве стран в качестве общей практики используют четкие правила ценообразования, выражающиеся в виде законодательных актов и имеют целью регламентации методологии и процедуры формирования цен на товарных рынках страны.

Статья посвящена определению современного состояния и перспектив развития института государственного регулирования цен. Выделяются теоретические и практические проблемы, которые снижают результативность вышеупомянутого института. Высказываются конкретные предложения, направленные на улучшение государственного регулирования цен и тарифов. Рассмотрены отечественную практику государственного регулирования цен, выявлены значительные пробелы в этой сфере и представлены предложения по их решению. Рассмотрены методы государственного регулирования ценовой политики. Проанализировано законодательство в сфере ценообразования в Украине. Определены основные методологические подходы к государственному регулированию ценовой политики в Украине

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЦЕНА, ПРОЦЕСС ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ, ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦЕН, ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА, СПОСОБЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН.

АВТОРИ:

Амеліна Наталія Костянтинівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри економіки, e-mail: amelinank@ukr.net, тел. +380677887925

Ємельянцева Дарина Ігорівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: ja_wam_ne@ukr.net, тел. +380679641859

AUTHORS:

Amelina Natalia K., National Transport University, senior lecturer, Department of Economics, e-mail: amelinank@ukr.net, tel. +380677887925

Iemeliantsseva Daryna I., National Transport University, lecturer's assistant, Department of Economics, e-mail: ja_wam_ne@ukr.net, tel. +380679641859

АВТОРЫ:

Амелина Наталья Константиновна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры экономики, e-mail: amelinank@ukr.net, тел. +380677887925

Емельянцева Дарина Игоревна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e-mail: ja_wam_ne@ukr.net, тел. +380679641859

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

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

СТВОРЕННЯ ЦЕНТРУ СЕРТИФІКОВАНОГО НАВЧАННЯ 1С В НТУ

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

CREATION OF CENTER CERTIFIED TRAINING 1С IN NTU

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

СОЗДАНИЕ ЦЕНТРА СЕРТИФИЦИРОВАННОГО ОБУЧЕНИЯ 1С В НТУ

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

Постановка проблеми. Широке впровадження інформаційно-комунікаційних технологій у сферу освіти міцно закріпилося у свідомості сучасних студентів. Основною метою навчальної діяльності у вищих навчальних закладах є забезпечення якісної підготовки фахівців для відповідних галузей економіки. Основними завданнями вищих навчальних закладів є впровадження у навчальний процес прикладних досліджень і розробок з метою ефективного використання і розвитку досягнень сучасної науки. "1С: Бухгалтерія 8 для України" – універсальна програма масового призначення для автоматизації бухгалтерського і податкового обліку, за допомогою якої здійснюється підготовка обов'язкової (регламентованої) звітності. Програма 1С – це готове рішення для ведення обліку в організаціях, що здійснюють будь-які види комерційної діяльності. І обґрунтування необхідності створення сертифікованого центру навчання студентів програмі 1С у вузі – це одна із задач, яка стоїть перед викладачами професійно орієнтованих дисциплін, що забезпечують підготовку випускників облікових спеціальностей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Бухгалтерська програма "1С: Бухгалтерія" є надзвичайно поширеною програмою автоматизованого обліку в Україні. За її допомогою вирішуються, практично, всі задачі, що стоять перед бухгалтерською службою підприємства: виписка первинних документів, облік надходжень готівкових і безготівкових коштів, облік і контроль доходів, витрат, прибутку, облік розрахунків з постачальниками і т.інш. [1, 2]. Типові прикладні рішення фірми "1С" призначені для автоматизації типових завдань обліку і управління підприємств. При розробці типових прикладних рішень враховувалися як сучасні міжнародні методики управління (MRP II, CRM, SCM, ERP, ERP II і ін.), так і реальні потреби підприємств, що не укладаються в стандартний набір функціональності цих методик, а також досвід успішної автоматизації, накопичений фірмою "1С" і партнерським співтовариством. Склад функціональності, що включається в типові рішення, ретельно пророблений. Фірма "1С" аналізує досвід користувачів, що застосовують програми системи "1С: Підприємство" і відстежує зміну їх потреб.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Найбільш ефективним способом освоєння програми "1С" є її вивчення в центрі сертифікованого навчання (ЦСН). Участь у програмі створення ЦСН 1С дозволяє освітнім організаціям запроваджувати сучасні методи навчання студентів шляхом вбудовування курсів "1С" в освітні програми вузів, а викладачам – завжди бути в курсі актуальних напрямків розвитку IT-індустрії, отримуючи методичну допомогу від одного з її лідерів. І вирішення задачі впровадження програми 1С в навчальний процес є актуальним і своєчасним питанням сьогодення.

Мета статті полягає в обґрунтуванні переваг створення центру сертифікованого навчання 1С у вищому навчальному закладі.

Виклад основного матеріалу. Натепер, підготовку на право отримання сертифікату 1С Професіонал ведуть комерційні центри сертифікованого навчання 1С, де вартість навчання для слухачів складає близько 1700 грн. за 40 академічних годин [3].

Політика фірми 1С щодо вузів полягає у створенні в процесі навчання студентів умов для безкоштовного отримання студентами знань програми 1С.8.2 і здачі іспиту на право отримання сертифікату 1С Професіонал.

Комерційні сертифікаційні центри сплачують фірмі 1С щоквартальні внески. Згідно угоди про створення ЦСН вузівські центри сертифікаційного навчання внесків не сплачують.

У разі створення Центру сертифікованого навчання студенти НТУ усіх економічних спеціальностей будуть мати можливість протягом 3-х років вивчати курс 1С.8.2 обсягом 120 годин з правом складання кваліфікаційного екзамену із отриманням сертифікату 1С:Професіонал. Перша спроба здачі іспиту – безкоштовна.

Підготовка студентів до здачі кваліфікаційного іспиту згідно Договору про співпрацю з вищими та середніми освітніми закладами між НТУ і компанією 1С може вестись як на безкоштовній, так і платній основі [4]. У разі прийняття рішення щодо впровадження факультативного вивчення програми 1С.8.2 на платній основі для складання іспиту на базі створеного Центру, НТУ матиме додаткове джерело надходження коштів.

Процедура отримання студентами сертифікату 1С Професіонал складається з декількох етапів (рис.1):

1. Набуття навиків роботи в програмі 1С протягом 3-х років навчання.
2. Ознайомлення з комплектом питань сертифікованого іспиту від компанії-розробника 1С, підготовка до іспиту.
3. Складання іспиту (в рамках дії ЦСН – безкоштовне).
4. Отримання сертифікату встановленого зразка 1С Професіонал від компанії 1С.

Перевагами випускників, що мають сертифікат 1С:Професіонал є пріоритет при працевлаштуванні, оскільки роботодавці пропонують робочі місця сертифікованим випускникам, прирівнюючи сертифікат 1С Професіонал до стажу роботу за спеціальністю.



Рисунок 1 – Комплекс заходів щодо підвищення конкурентоспроможності підготовки фахівців з обліку і аудиту в НТУ

Конкурентними перевагами створення ЦСН у вузі є [5, 6]:

- підвищення якості освітніх послуг при викладанні облікових та фінансових дисциплін;
- зниження витрат на програмне забезпечення;
- реалізація компетентнісного підходу у викладанні професійно орієнтованих дисциплін;
- гнучке вбудовування авторизованих навчальних ресурсів у навчальний процес [7, 8];
- отримання студентами затребуваних на ринку праці навичок при навчанні за основною програмою вузу при збереженні її повноцінної фундаментальної складової;
- отримання студентами знань, що дають можливість скласти сертифіковані іспити "1С: Професіонал", які є вдалим стартом для початку трудової діяльності (рис.2).



Рисунок 2 – Етапи створення ЦСН в НТУ

Етапи створення ЦСН в НТУ наступні:

1. Підписання угоди між НТУ і компанією 1С про створення Центру сертифікованого навчання.
2. Придбання комплекту програм 1С.8.2 для навчання студентів у вищих освітніх закладах.
3. Підготовка сертифікованих викладачів із складу викладачів НТУ, що повинні отримати два сертифікати - сертифікат 1С Професіонал та сертифікат викладача на право викладання програм 1С.8.2.

Висновки. Метою створення ЦСН є підвищення якості освіти та конкурентоспроможності випускників вузу в зв'язку з можливістю отримання сертифікату після закінчення навчання. Створивши ЦСН, Національний транспортний університет отримує від фірми "1С" комплект матеріалів для проведення навчання студентів. ЦСН НТУ проводить навчання студентів за єдиною сертифікованою методикою і матеріалами фірми "1С". Всі викладачі, які читають курс 1С, проходять навчання в фірмі "1С" з кожного курсу і складають іспит на право його викладання. Студенти отримують методичні матеріали, розроблені фірмою "1С", складають іспити і отримують свідоцтво 1С "Професіонал".

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Інформаційні системи і технології в обліку : навч. посібник / В. Д. Шквір, А. Г. Загородній. — Львів: Видавництво Львівської політехніки. — 2008. — 268 с.
2. Інформаційні системи і технології в обліку : навч. посібник / Л.О.Терещенко, І.І. Матієнко-Зубенко. — К.: КНЕУ. — 2004. — 187 с.
3. Курсы по прикладным решениям "1С:Предприятие 8" (для пользователей программ) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://1c.ru/rus/partners/training/cso/courses.jsp>. Заголовок с экрана.
4. Список курсов и экзаменов официального учебного центра по "1С:Предприятию" СКАЙЛАЙН СОФТВЕР [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.1c.ru/ukraine/training/>
5. 104 бліц-уроки для бухгалтера / В. Мякота, Ф. Федорченко, О. Пироженко, О. Маханько. — 3-те вид., перероб. і доп. — Х.: Фактор, 2006. — 192 с.
6. Інформаційні системи та технології. [навч. посібник] / О.Я. Ковальчук. — Тернопіль : ТНЕУ, 2013. — 350 с.
7. 1С: Предприятие 8.2. Практическое пособие разработчика. Примеры и типовые приемы / М.Г.Радченко — С.-Пб. : 1С-Паблишинг, 2009. — 876 с.
8. Мастер 1С [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://programna1c.narod.ru/docs.html>. Заголовок с экрана.

REFERENCES

1. Informatsiyni sistemi i tehnologiyi v obliku : navch. posibnik / V. D. Shkvir, A. G. Zagorodniy. - Lviv: Vidavnistvo Lvivskoyi politehniky. — 2008. — p. 268. (Ukr)
2. Informatsiyni sistemi i tehnologiyi v obliku : navch. posibnik / L.O.Tereschenko, I.I. Matienko-Zubenko. — K.: KNEU. — 2004. — p. 187. (Ukr)
3. Kursyi po prikladnyim resheniyam "1S:Predpriyatye 8" (dlya polzovateley programm) [electronic resource]. Access: <http://1c.ru/rus/partners/training/cso/courses.jsp>. Subject of the screen. (Rus)
4. Spisok kursov i ekzamenov ofitsialnogo uchebnogo tsentra po "1С:Predpriyatiyu" SKAYLAYN SOFTVER [electronic resource]. Access: <http://www.1c.ru/ukraine/training/> (Rus)
5. 104 blits-uroki dlya buhgaltera / V. Myakota, F. Fedorchenko, O. Pirozhenko, O. Mahanko. — 3-te vid., pererob. i dop. — H.: Faktor, 2006. — p. 192. (Ukr)
6. Informatsiyni sistemi ta tehnologiyi. [Textbook] / O.Ya. Kovalchuk. — Ternopil : TNEU, 2013. — p. 350. (Ukr)
7. 1С: Predpriyatye 8.2. Prakticheskoe posobie razrabotchika. Primeryi i tipovyie priemyi / M.G.Radchenko — S.-Pb. : 1С-Publishing, 2009. — p. 876. (Rus)
8. Master 1S [electronic resource]. Access: <http://programna1c.narod.ru/docs.html>. Subject of the screen. (Rus)

РЕФЕРАТ

Антоненко Н.В. Створення центру сертифікованого навчання 1С в НТУ / Н.В.Антоненко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. — К. : НТУ, 2015. — Вип. 3 (33).

Для отримання студентами повних і якісних знань по продуктах системи програм "1С: Підприємство 8", фірма "1С" спільно із НТУ планує запровадити освітній проект — "Центр Сертифікованого Навчання" (ЦСН).

Мета статті полягає в обґрунтуванні переваг створення центру сертифікованого навчання 1С у вищому навчальному закладі.

В статті всебічно проаналізовано проект створення центру сертифікованого навчання 1С у вищому навчальному закладі. Відзначено, що бухгалтерська програма "1С: Бухгалтерія" істотно підвищить знання студентів та буде сприяти збільшенню ефективності використання програмного забезпечення, яке допоможе отримати віддачу від впровадження та модернізації облікової системи в короткі терміни. Студенти, що безпосередньо набувають професію бухгалтерів, потребують не лише теоретичних знань, а й практичних навичок, які можна отримати за допомогою програми 1С. Майбутні фахівці так само, як і досвідчені працівники, повинні крокувати «в ногу із часом». На сьогоднішньому етапі розвитку ІТ-індустрії програма "1С: Бухгалтерія 8 для України" — це єдине, що допоможе їм систематизувати й поповнити знання, необхідні для подальшої роботи та побудови

сталого майбутнього. В статті відмічено, що усі викладачі мають пройти підготовку й атестацію у фірмі "1С", а це є гарантією високого рівня викладання.

В статті доведено, що створення центру сертифікованого навчання 1С у вищому навчальному закладі має ряд переваг: студенти матимуть змогу отримати практичні навички ведення автоматизованого обліку, а після складання іспиту – безкоштовно отримають зареєстроване фірмою "1С" свідоцтво 1С:Професіонал встановленого зразка. Впровадження програми 1С.8.2 в навчальний процес є актуальним і своєчасним питанням сьогодення.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПРОГРАМА 1С, АВТОМАТИЗАЦІЯ ОБЛІКУ, СЕРТИФІКАТ, ЦЕНТР СЕРТИФІКОВАНОГО НАВЧАННЯ

ABSTRACT

Antonenko N.V. Creation of center certified training 1C in NTU. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

To help students get the full and qualitative knowledge of system software products "1C: Enterprise 8" firm "1C" in conjunction with NTU develops educational project - "Certified Training Center" (TSSN).

Purpose - is justification advantages of certified training center 1C in higher education.

In the article the advantages of a certified training center 1C in higher education and it should be noted that the accounting program "1C" significantly increase students' knowledge and efficiency of software that will help to get out of the implementation and modernization of the accounting system in the short term. Students who enrolled directly in future accountants need not only theoretical knowledge but also practical skills that can be obtained through the development of 1C. Future specialists as skilled workers, have to walk "up with the times." At this stage of the IT industry program "1C: Accounting 8 for Ukraine" - the only thing that will help them organize and supplement the knowledge required for their further work and building a sustainable future. All teachers must be trained and certified in the company "1C", which guarantees high-level teaching.

The article proved that the creation of certified training center 1C in higher education has several advantages. Students will be able to get practical skills that are needed for further work accountant. After the exam students seem registered firm "1C" Certificate "Professional" standard pattern. Implementation of 1C in the educational process is relevant and timely issues of today.

KEY WORDS: 1C, AUTOMATION OF ACCOUNTING, CERTIFICATE, CERTIFICATED TRAINING CENTER.

РЕФЕРАТ

Антоненко Н.В. Создание центра сертифицированного обучения 1С в НТУ / Н.В.Антоненко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

Для получения студентами полных и качественных знаний по продуктам системы программ "1С: Предприятие 8", фирма "1С" совместно с НТУ планирует внедрить образовательный проект – "Центр Сертифицированного Обучения" (ЦСО).

Цель статьи заключается в обосновании преимуществ создания центра сертифицированного обучения 1С в высшем учебном заведении.

В статье всесторонне проанализирован проект создания центра сертифицированного обучения 1С в высшем учебном заведении. Отмечено, что бухгалтерская программа "1С: Бухгалтерия" позволит существенно повысить знания студентов и будет способствовать увеличению эффективности использования программного обеспечения, дающего возможность получить отдачу от внедрения и модернизации учетной системы в короткие сроки. Студенты, непосредственно приобретающие профессию бухгалтеров, нуждаются не только в теоретических знаниях, но и в практических навыках, получаемых с помощью программы 1С. Будущие специалисты также, как и опытные работники, должны шагать «в ногу со временем». На сегодняшнем этапе развития ИТ-индустрии программа "1С: Бухгалтерия 8 для Украины" – это единственное средство, помогающее им систематизировать и пополнять знания, необходимые для дальнейшей работы и построения благополучного будущего. В статье отмечено, что все преподаватели должны пройти подготовку и аттестацию в фирме "1С", а это является гарантией высокого уровня преподавания.

В статье доказано, что создание центра сертифицированного обучения 1С в высшем учебном заведении имеет ряд преимуществ: студенты смогут получить практические навыки ведения автоматизированного учета, а после сдачи экзамена – бесплатно получат зарегистрированное фирмой

"1С" свідетельство 1С: Професіонал установленного образца. Внедрение программы 1С.8.2 в учебный процесс является актуальным и своевременным вопросом современности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРОГРАММА 1С, АВТОМАТИЗАЦИЯ УЧЕТА, СЕРТИФИКАТ, ЦЕНТР СЕРТИФИЦИРОВАННОГО ОБУЧЕНИЯ

АВТОР:

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

AUTHOR:

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

АВТОР:

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Потій В.З., доктор економічних наук, професор кафедри корпоративних фінансів і контролінгу, Київський національний економічний університет ім. В.Гетьмана, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Potii V.Z., Ph.D., Economics (Dr.), professor of the department of corporate finance and controlling, Kyiv National Economic University by V. Hetman, Kyiv, Ukraine.

Baziliuk A.V., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National Transport University, head of department of finance and accounting, Kyiv, Ukraine.

ІННОВАЦІЙНА СКЛАДОВА ЯК НЕОБХІДНА ПЕРЕДУМОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

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

INNOVATIVE COMPONENT AS A CONDITION FOR PROVIDING THE COMPETITIVE ABILITY OF THE TRANSPORT INDUSTRY'S ENTERPRISES

Babich L.M., Candidate of economics Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ИННОВАЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ КАК НЕОБХОДИМАЯ ПРЕДПОСЫЛКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Бабич Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Постановка проблеми. Забезпечення конкурентоспроможності підприємства як здатності до ефективної фінансово-господарської діяльності із високим рівнем прибутковості за умов конкурентного ринку завжди є актуальним питанням для кожного підприємства. За сучасних умов економічного розвитку відсутність розробленої стратегії підвищення конкурентоспроможності підприємства заважає ефективно розвиватись і відповідно займати достойне місце на ринку, для якого все більше характерним є зростаючий рівень технічних і технологічних вимог щодо виробництва товарів, виконання робіт чи надання послуг. З огляду на зазначене тільки цілеспрямоване формування інноваційного потенціалу і його використання для розвитку інноваційно-інвестиційних процесів може створити необхідні передумови для забезпечення конкурентоспроможності підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у розвиток інноваційної теорії в контексті забезпечення конкурентоспроможності підприємств внесли зарубіжні і вітчизняні вчені: Ю.М.Бажал[1], Я.Б.Базилук[2], З.С.Варналій[3,4], М.П.Денисенко[5], Я.А.Жаліло[6], Л.І.Федулова[7,8], М.Е.Портер[11], Й.А.Шумпетер[12]. Незважаючи на значний арсенал розробок в теорії стосовно місця і ролі інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності багато питань ще залишаються дискусійними і потребують подальших досліджень окремих галузей економіки, особливо такої мало вивченої в аспекті інноваційного розвитку та конкурентоспроможності галузі як транспортна.

Мета і завдання дослідження. Метою статті є дослідження сучасного стану, проблем та завдань формування інноваційного розвитку в контексті забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі.

Виклад основного матеріалу. За сучасних економічних умов транспортні послуги забезпечують підвищення ефективності суспільного виробництва, створюють необхідні передумови для раціонального розподілу виробничих сил на теренах України, що дозволяє забезпечувати поступальний розвиток таких провідних вітчизняних галузей як машинобудування, харчова та легка промисловість, сільське господарство, торгівля та ін. А подальший розвиток туризму, що стає все більш актуальним для України і разом з тим не менш важливим джерелом доходів бюджету, неможливо дедалі навіть уявити без транспортних засобів, оснащених засобами відповідно до міжнародних стандартів переміщення і комфорту. Те ж саме стосується і послуг як громадського надземного, підземного, повітряного, водного транспорту, який щоденно має забезпечувати громадянам країни відповідні умови для вирішення власних ділових чи культурних потреб, так і послуг врешті всіх видів транспорту, що здійснюють перевезення різних видів вантажів відповідно до призначення і прийнятих зобов'язань.

Таким чином, на сьогодні транспорт як окрема галузь став тією важливою взаємооб'єднуючою сферою, завдяки провідним фірмам і підприємствам якої повинно здійснюватися якісне з урахуванням сучасних технічних вимог і своєчасне перевезення пасажирів, вантажів та надавання різних видів новітніх послуг по ремонту і обслуговуванню транспортних засобів. Все це вимагає проведення постійного грамотного моніторингу щодо запровадження інновацій на транспорті у

країнах з розвинутою ринковою економікою, що дозволить формувати ефективне інформаційне забезпечення для розробки стратегії і напрямів проведення вітчизняних інноваційних досліджень.

Загалом постійне просування у використанні інновацій на транспорті, як нам видається, не лише створюватиме необхідне забезпечуюче середовище, в якому досягається виконання бізнесових зобов'язань, а і дозволить підтримувати рівень, при якому досягатиметься оптимальне збалансування фінансових інтересів всіх учасників розподільчих процесів, що і сприятиме конкурентоспроможності вітчизняних товарів, робіт, послуг і разом з тим – формуванню засад і ресурсів для поступового переходу до інноваційного укладу технологічного розвитку країни.

Сучасна економічна теорія в царині конкурентоспроможності ґрунтується на основних принципах, головним чинником у динаміці якої є наукові розробки інновацій, мотивація до застосування яких має знаходити реалізацію у інноваційно-інвестиційних процесах підприємств. Основні положення цих теоретичних засад були сформульовані австрійським вченим Й.А.Шумпетером, який по-суті став фундатором одної із чотирьох концепцій щодо конкурентоспроможності національної економіки, а саме інноваційної концепції, яка ґрунтується на здатності країни швидко пристосовуватись до змін, розробляти інновації та розробляти нововведення. Зокрема цей автор чітко вказав на зв'язок між отриманням доходу й упровадженням інвестицій, вважаючи основною рисою успішного підприємця здатність до новаторства. Ефективно використовуючи технічні, технологічні, організаційно-управлінські та маркетингові нововведення, підприємство чи установа домагається змін у розширеному циклі виробництва товарів чи послуг, які можуть забезпечити їй додатковий дохід і підвищити рівень платоспроможності. Вважається, що саме Й.А.Шумпетер надав найбільш обґрунтоване визначення інновацій розуміючи під цим терміном зміну з метою впровадження і використання нових видів споживчих товарів, нових виробничих і транспортних засобів, ринків і форм організації в промисловості[12].

Таким чином, інновація як категорія має свою історію впродовж останнього століття, в Україні офіційного статусу інновація набула лише на початку 2000-х років. Так, згідно із Законом України “Про інноваційну діяльність”, інновації – це новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоспроможні технології, продукції, або послуги, а також організаційно-технічні рішення – виробничі, адміністративні, комерційні та інші, що поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери[11]. Обґрунтовуючи поняття інновації з урахуванням специфіки транспортної галузі, слід виходити з того, що нововведення мають поширюватись на різні види вантажних і пасажирських перевезень та сервісних послуг, що надаються транспортними підприємствами. Тому для транспортних підприємств інновації – це принципове удосконалення існуючих, або нові способи надання транспортних і сервісних послуг, які є результатом міжнародних чи вітчизняних науково-дослідних розробок та інноваційно-інвестиційної діяльності підприємства, компанії, фірми і передбачають застосування нововведень в процесі обслуговування клієнтів.

Про роль інновації у забезпеченні запланованого фінансового результату підприємства та конкурентоспроможності наголошували і такі автори як М.П.Денисенко, З.С.Варналій, Л.І.Федулова, які прийшли в свій час до висновку, що в сучасному світі, де головними господарюючими суб'єктами стають великі структури, діяльність яких започаткована на принципах інтеграції і диверсифікації, виникатиме все більша потреба у реалізації потенційних можливостей цих структур щодо організації інтеграції різних стадій інноваційних процесів, залучення для цього необхідних фінансових ресурсів та забезпечення на цій основі їх лідерських позицій економічного розвитку у конкурентному середовищі[3,5,7]. Тільки великим підприємствам та компаніям завдяки значній економічній потужності у забезпеченні масштабного виробництва чи надання послуг вдасться вкладати значний капітал в наукові інноваційні розробки та в реальні інвестиції для запровадження нових технологій, високотехнічного і ефективного обладнання, тобто використання нового, більш якісного продукту, що створює умови для подальшого підвищення якості транспортних послуг, а, значить, і конкурентоспроможності відповідного підприємства. Саме завдяки можливостям великих акціонерних компаній в Китаї та в Японії створені та запровадженні, наприклад, такі нововведення, що дозволяють розглядати залізничний як надшвидкісний вид транспорту для перевезення пасажирів, адже нова конструкція поїздів, що забезпечує кращу аеродинаміку за рахунок полегшеного обтікання повітря навколо гостроносої форми локомотива, закритих прийомів для зціплень вагонів та більш ефективного використання палива, надає можливість розвивати швидкість поїзда понад 300 км/год. Зрозуміло, що тепер пасажирам у комфортних вагонах, оснащених засобами постійного мобільного зв'язку та інтернетом, вдасться долати відстані набагато швидше, ніж навіть літаками, не витрачаючи при цьому часу на реєстрацію та дорогу до аеропорту. А така велика шведська компанія як Volvo завдяки постійним інноваційним розробкам забезпечує стабільне покращення якісних характеристик своїх автомобілів, останні модифікації яких особливо відрізняються високим рівнем надійності

ходової складової, стійкістю щодо умов бездоріжжя, комфортними умовами салону, легкістю управління та високим попитом у покупців. З урахуванням досвіду визнається, що для розвитку інноваційно-інвестиційних процесів в транспортній галузі найбільш прийнятною формою ведення бізнесу є концерн, на зразок Toyota, який крім транспортних об'єднує також і промислові підприємства, торгові фірми, банківські установи, забезпечуючи можливість успішного збалансування спільних зусиль у впровадженні інноваційних процесів, проведенні цілісного моніторингу з відповідним корегуванням умов та ризиків щодо їх реалізації. Зокрема не можна не відмітити, що такий великий концерн, практикує широке застосування з метою нівельовання фінансових ризиків послуги каршеринг, тобто надання короткострокової оренди автомобілів в межах міста, або недалеко за його межами з погодинною чи по хвилинною оплатою. Ця послуга є популярною серед пасажирів, адже надає можливість повернути автомобіль в будь-якому із пунктів обслуговування і головне – економити на власному транспортному засобі.

В цілому ж для України створення потужних великих структур, які б об'єднували інтереси та інноваційний потенціал (під інноваційним потенціалом слід розуміти систему всіх видів ресурсів, що можуть бути використані в процесі інноваційно-інвестиційної діяльності, а інноваційна активність характеризує рівень інтенсивності такої діяльності та можливості використання інноваційного потенціалу) у підприємств різних галузей в тому числі і транспорту, мотивованих на впровадження інновацій, є надто актуальними завданнями сьогодення. Однак не можна не враховувати, що за темпами доведення науково-технічної розробки до комерційної реалізації малі інноваційні структури часто випереджають навіть такі великі структури як ТНК, до того ж вони є також активними користувачами інноваційних продуктів. За цих умов держава і надалі повинна фінансово підтримувати розвиток малого бізнесу, включаючи і транспортну галузь.

З точки зору експертів сприйнятливість підприємства до інновацій визначається такими внутрішніми і зовнішніми чинниками:

- технологічною специфікою (ступенем інтегрованості технологічного процесу і можливістю його вдосконалення);
- еластичністю ринку і перспективністю продукту;
- фінансовим становищем підприємства;
- ринковою стратегією підприємства;
- суб'єктивними чинниками (підприємливість та гнучкість керівництва);
- віком підприємства чи фірми [1].

Як випливає з наведеного переліку, найбільш сприятливими внутрішніми і зовнішніми умовами для формування інноваційного потенціалу транспортного підприємства має бути належний рівень його фінансового стану, досвід менеджменту у формуванні стратегії, а також ступінь розвитку ринкових умов, при чому разом із політикою держави щодо стимулювання інноваційних процесів.

Слід відмітити, що, якщо на початку 2000 років розвиток ринкової економіки в Україні супроводжувався певним пожвавленням у сфері інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств, то усередині минулого десятилітнього періоду частка підприємств, які здійснювали інновації, скоротилась майже вдвічі і складала на кінець 2010р. не більше 15%. На сьогодні ситуація дещо погіршилась: упродовж 2012-2014рр. питома вага інноваційно-активних підприємств у загальній кількості обстежених становила 14,6%, в тому числі 6% - це підприємства, що займалися технологічними інноваціями (продуктові та/або процесові), 5,1% - нетехнологічними (організаційні та/або маркетингові), 3,5% технологічними і нетехнологічними інноваціями. Що ж стосується транспорту (включаючи складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність), то із загальної кількості обстежених підприємств, що активно займаються інноваціями, складало всього 7,3%, при цьому - 2,9% це ті підприємства, що запроваджували саме технологічні інновації. В цей період найвищий рівень інноваційної активності спостерігався серед великих підприємств із зайнятістю 250 осіб і більше[10]. Зрозуміло, що особливо в останній період за умов ведення антитерористичної операції на Сході України можливості для активізації інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств зменшуються. Єдине, що для підтримки армії багато винахідників у сфері транспорту самостійно модернізують машини, обладнання і танки із застосування нових навіть і наноматеріалів і доставляють їх на лінію бойових дій. З іншої точки зору сповільнення інноваційно-інвестиційної діяльності в значній мірі пояснюється відсутністю стимулюючих заходів, які б зацікавлювали розробку і запровадження інноваційних продуктів як на підприємствах транспорту, так і промисловості та інших галузей економіки.

Принагідно слід зазначити, що нестабільна ситуація в країні в значній мірі ускладнює достовірність оцінки щодо попиту на інноваційну продукцію навіть на недовготривалу перспективу. Інколи необхідність у такій продукції може зникати ще до її появи на ринку. А з урахуванням й

недостатнього досвіду більшості транспортних підприємств у проведенні маркетингових досліджень зазначені фактори стають серйозною перешкодою щодо впровадження нових технологій та технічних засобів у цій галузі. Все це свідчить про достатньо низький інноваційний потенціал підприємств транспорту, що, в свою чергу, стримує ефективність використання як власних, так і позикових фінансових ресурсів, які мають направлятися на інноваційний розвиток.

Прикладом таких обставин може бути, зокрема, ПАТ “ЧАС” (“Чернігівавтосервіс”), що займається транспортними перевезеннями і виконує ремонтні послуги, де через відсутність необхідних інноваційних джерел рівень зносу основних засобів складав на кінець 2014р. майже 80%. Низький рівень фінансового планування в контексті ресурсного забезпечення інноваційної діяльності і необґрунтованість фінансової стратегії та інші негативні чинники особливо в останні роки стримували інноваційно-інвестиційний розвиток, в результаті чого підприємство навіть не змогло забезпечити на належному рівні свою прибутковість. Щоб зберегти хоча б стабільність в отриманні прибутку, даному транспортному підприємству необхідно на основі ефективного використання всіх складових менеджменту забезпечити поступове збільшення обсягів виручки від реалізації разом із формуванням зростаючих обсягів прибутків за всіма видами послуг і робіт. Тоді можна очікувати, що більша частка нерозподіленого прибутку, буде спрямовуватись на поповнення інноваційного потенціалу. Отже підприємству ПАТ “ЧАС” необхідно посилити увагу щодо менеджменту в усіх напрямках своєї діяльності, в тому числі і інноваційно-інвестиційної.

Таким чином, серед зазначених сприятливих факторів щодо розвитку інноваційно-інвестиційних процесів у транспортній галузі одним з першочергових слід вважати рівень менеджменту, адже тільки з усвідомленням керівництвом підприємства щодо ключового використання інноваційного потенціалу як об'єкта управління, можна формувати поточні, стратегічні плани, організаційні форми і проекти застосування різних джерел інноваційних ресурсів із включенням їх у фінансову стратегію розвитку підприємства, збільшуючи при цьому можливості використання інновацій для забезпечення необхідного рівня конкурентоспроможності. Успішність же інноваційного менеджменту на підприємстві залежить в першу чергу від рівня фахової підготовки менеджерів з формування інноваційної стратегії підприємства та їх навичок і розуміння своєчасності правильного застосування науково-методичного інструментарію в реалізації цієї стратегії. Основними ж мотиваційними принципами фінансової підтримки у стимулюванні впровадження інновацій на підприємстві, крім застосування премій, підвищених зарплат, присвоєння почесних звань, тощо, мають бути і такі як всебічна підтримка творчої діяльності новаторів, а також забезпечення прямого зв'язку між рівнем стимулювання працівників і кінцевими результатами інноваційно-інвестиційної діяльності підприємства. Такі заходи, на нашу думку, створюватимуть відчутний ефект, адже на сьогодні чи не найвагомішою перешкодою щодо розвитку інноваційної діяльності є низький рівень заробітної оплати праці і тих фахівців, що створюють, і тих, що впроваджують інновації у транспортній галузі. Зазначені стимулюючі заходи особливо тісно можна взаємоузгоджувати з результатами в рамках реалізації інвестиційних програм (проектів), що формуються на основі системи завдань інноваційного розвитку і окремих галузей, і окремих регіонів та виконання яких здійснюється на основі бюджетного фінансування. Оскільки інновації так і не стали засобом підвищення конкурентоспроможності серед підприємств транспорту, обсяги державного фінансування мають визначатись у складі захищених статей бюджету України.

Зрозуміло, що нагальною загальнодержавною потребою є забезпечення конкурентоспроможності передусім у пересувній військовій техніці, де інновації вирішують переваги країни в озброєнні. Саме ефективність механізмів економічної винагороди новатора, який інвестує свої ресурси в науково-технічну діяльність щодо розвитку військової техніки та пересувних транспортних засобів створює можливість рівно вигідної конкурентної взаємодії малого і великого бізнесу в інноваційних процесах[4,8]. Все це потребує комплексного підходу, адже сучасна транспортна послуга об'єднує складні зв'язки економічних відносин між виробниками і споживачами, тому інноваційні ідеї та інноваційні проекти мають реалізовуватися на основі прогресивних управлінських, інформаційних та електронних інструментів, забезпечуючи високий рівень технологічної взаємодії, відповідальності учасників та розподілу ризиків на всіх етапах створення і впровадження нововведення.

Тому головним завданням інноваційної політики держави має стати забезпечення збалансованої взаємодії наукового, технічного і виробничого потенціалів, розробка і впровадження механізмів активізації інноваційної діяльності транспортних підприємств, і інших суб'єктів господарювання, і врешті – поширення інновацій в усі сфери національної економіки. Цілеспрямована державна політика має орієнтуватись на підтримку цілісного інноваційно-інвестиційного процесу – від наукової розробки до інвестування виробника.

В першу чергу державна підтримка на зразок таких країн як Польща, Іспанія, Португалія, Франція, Австрія та ін. має бути спрямована на розробку сучасних наукових програм які доцільно, як зазначалось, фінансувати коштами Державного та місцевих бюджетів через надання податкових пільг. Це можуть бути програми пільгового фінансування логістичних перевезень, автомобілебудування, використання нових, більш сучасних марок машин із інтелектуальними елементами інноваційної новизни, адже сучасні автомобілі стають комп'ютерами практично в той же спосіб, що і обчислювальна техніка. Тому невдовзі можна очікувати на створення зовсім нових галузей промисловості для обслуговування інтелектуальних автомобілів нового покоління на базі нової навігаційної системи із застосуванням новітніх технологій будівництва і утримання автомобільних доріг, тощо.

Проте, державна підтримка не може повністю замінити недержавне фінансування, вона має стати лише “ пусковим механізмом інноваційної активності ” через потенціал джерел приватного фінансування на базі розвитку малого інноваційного підприємництва, що, в свою чергу, повинно давати поштовх для розвитку наукомістких великих корпорацій, утворюючи при цьому передумови успішної реалізації всіх стадій інноваційного циклу. Заохочувати цей процес держава має так само, як і підтримувати дослідження і наукові розробки.

Розглядаючи впродовж останніх років проблему конкурентоспроможності як загально економічну, окремі фахівці акцентують увагу на тому, що стратегія підвищення конкурентоспроможності національної економіки, в тому числі і в частині інноваційно-інвестиційного розвитку, повинна реалізовуватись і на державному, і на виробничому та громадському рівнях, на кожному з яких необхідно узгоджувати комплекс питань стосовно формування конкурентоспроможної економіки[2с 98]. Зокрема, на виробничому рівні вважається за необхідне “опрацювати” питання, які стосуються специфіки функціонування кожного підприємства (або групи підприємств) з метою визначення потреб для запровадження стимулювальних форм підвищення технічного рівня та підвищення ефективності функціонування. При цьому варто зазначити, що останнім часом набули поширення комплексні рейтинги щодо оцінки інноваційної спроможності та інвестиційної привабливості [4]. Для транспортного підприємства можна було б запропонувати такі індикатори стосовно оцінки його інноваційно-інвестиційної діяльності:

- рівень рентабельності – 30%;
- стан заборгованості – 10%;
- рівень платоспроможності – 10%;
- рівень зносу основних засобів – 10%;
- рівень ділової активності – 10%;
- здатність до впровадження інновацій – 30%.

Ці показники визначаються експертним або розрахунково-аналітичним шляхом, вони вимірюються у відсотках або у коефіцієнтах і у сумі складатимуть відповідно 100% або 1. Оскільки інноваційні чинники значно більше впливають на конкурентоспроможність підприємства, а рівень прибутковості напряму впливає на формування інноваційного потенціалу, то за сучасних умов переходу від інвестиційно до інноваційно-керованої економіки частку інноваційного чинника яка передбачає ресурсний потенціал, мотивацію до інноваційного розвитку, ступінь організації інноваційного менеджменту, пропонується розглядати на рівні 30%. Далі за десятибальною шкалою (значення 5 балів надається показнику, що є меншим за базовий, 10 балів – на рівні базового, 15 балів – значення показника, що вищий за базовий), кожний з показників зважується відповідно до його значущості і внеску до підсумкової оцінки. Проте, запропонований підхід може бути лише певним орієнтиром щодо оцінки попиту на новачії для транспортних підприємств у загальній структурі попиту підприємств різних галузей економіки.

Загалом же попит на інновації визначається державною фінансовою політикою, макроекономічною ситуацією, діловою активністю, ефективністю механізму щодо прав інтелектуальної власності, що в кінцевому підсумку і визначатиме формування інноваційного потенціалу і держави, і підприємств для подальшої їх співпраці на основі державно-приватного партнерства у царині інноваційно-інвестиційного розвитку. В цьому аспекті доцільно провідному фінансовому органу країни, що відповідає за розробку державної фінансової політики, повернути функції щодо розробки етапів і заходів у досягненні конкретної мети – формуванні інноваційно-інвестиційної моделі розвитку, що доцільно розглядати як ключовий напрям стратегії економічного розвитку України. Дієвим інструментом у створенні такої моделі має стати національна інноваційна система (НІС), що охоплюватиме комплекс конкретних державних механізмів стосовно розвитку науково-технічного потенціалу, джерел фінансування інноваційних процесів, та науково-виробничої і матеріальної бази щодо впровадження нововведень. Подальшу побудову НІС доцільно проводити з

урахуванням інноваційної стратегії розвитку кожної галузі, що передбачає створення відповідних елементів сучасної інноваційної інфраструктури – технополісів, бізнес-центрів, венчурних фондів, кластерів, тощо. Інноваційна система, як і інноваційно-інвестиційна модель має функціонувати в рамках досконалої нормативно-правової бази, всі складові якої раціонально об'єднати у Інноваційному кодексі в контексті гармонізації цього документу з інноваційним законодавством ЕС.

Висновки. Отже, інноваційна спроможність і технологічна готовність як інтегрованість технологічного процесу щодо вдосконалення для кожного підприємства є не просто невід'ємною, а і пріоритетною та вагомою складовою у забезпеченні його конкурентоспроможності на внутрішньому і зовнішньому ринках. Однак в Україні частка інноваційно-активних підприємств, в тому числі і на транспорті, зменшуються. Проте, зрозуміло, що в перспективі разом і з структурними змінами у виробничих процесах, а, значить, і на транспортних перевезеннях, роль інновацій все більше зростатиме. Тому конкурентоспроможність транспортного підприємства має оцінюватись за відповідною шкалою з урахуванням його потенціалу щодо інноваційного розвитку.

В цілому ж конкурентоспроможність транспортного підприємства, компанії, фірми слід розглядати, на нашу думку, як здатність створювати такі умови свого господарювання, що забезпечуватимуть необхідні фінансові можливості активізувати інноваційну діяльність для стабільного підвищення якості різних видів транспортних послуг, адаптованих до міжнародних стандартів і внутрішнього попиту, і які за ціновими, неціновими (в тому числі і екологічними) характеристиками стануть для споживачів більш привабливими, ніж ті, що надаються конкурентами.

Очікувати ефективних результатів щодо розвитку інноваційної активності підприємств можна лише за умов створення ефективної національної інноваційної системи (НІС), яка є результатом складного комплексу відносин і взаємозв'язків між усіма учасниками інноваційного процесу в країні, що створюють, накопичують, поширюють та використовують нові знання і тим самим забезпечують високий рівень конкурентоспроможності на міжнародному рівні. Таким чином, запровадження НІС може створити необхідні передумови щодо поетапної реалізації завдань у побудові інноваційної моделі розвитку і загалом – у формуванні цивілізованого конкурентного ринкового середовища в Україні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бажал Ю.Л. Економічна теорія технологічних змін. – К.:Заповіт. 1996. – с.129-130.
2. Базилук Я.Б. Конкурентоспроможність національної економіки: сутність та умови забезпечення. Монографія. – К.: НІСД. 2002. – 132с.
3. Варналій З.С., Гармашова О.П. Конкурентоспроможність національної економіки: проблеми та пріоритети інноваційного забезпечення. Монографія. – К.: Знання України. 2013 – 387с.
4. Варналій З.С. Конкуренція і підприємництво: Монографія/З.С.Варналій. – Київ.: Знання України, 2015-463с.
5. Денисенко М.П. Сучасні проблеми інноваційного розвитку економіки України/ М.П.Денисенко, І.В.Воронков// Проблеми науки. – 2013. - №5. – с. 13-18.
6. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації/ Я.А.Жаліло. Я.Б.Базилук та ін. За ред. Я.А.Жаліла. – К.:НІСД, 2005. – 388с.
7. Корпоративні структури в національній інноваційній системі України/За ред. д-ра екон.наук Л.І.Федулової. – К.: вид-во Укр ІНТЕІ, 2007. – 812с.
8. Технологічний імператив стратегії соціально-економічного розвитку України: Монографія/За ред. Л.І.Федулової: НАН України; Ун-т економіки та прогнозування. – К., 2011. – 656с.
9. Обстеження інноваційної діяльності в економіці України за період 2012-2014рр.(за міжнародною методологією), №5, 2015.
10. Про інноваційну діяльність. Закон України від 04.07.2002 №40-IV[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/40-15>.
11. Портер М.Є. Конкуренція/М.Є.Портер; [пер.с англ. О.Л.Пелявського], - Москва: Вільям, 2006-285с.
12. Шумпетер Й.А. Теория экономического развития: исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры/Й.А.Шумпер.-М.:Прогресс, 1982. – 456с.

REFERENCES

1. Bazhal Y.L. The economic theory of technological change. - K.: Testament. 1996. - s.129-130. (Ukr)
2. Bazyliuk Y.B. The competitiveness of the national economy: the nature and conditions of support. Monograph. - K.: NISS. 2002. - 132s. (Ukr)

3. Varnaliy Z.S., Garmashova AP Competitiveness of the National Economy: Problems and Priorities of innovative software. Monograph. - K.: Knowledge Ukraine. 2013 - 387s.
4. Varnaliy Z.S. Competition and Entrepreneurship: Monograph / Z.S.Varnaliy. - Ukraine Kyiv.: Knowledge, 2015-463s. (Ukr)
5. Denisenko M.P. Modern problems of innovation development of economy of Ukraine / M.P.Denysenko, I.V.Voronkov // Problems of science. - 2013. - №5. - with. 13-18. (Ukr)
6. The competitiveness of Ukraine's economy under globalization / Ya.A.Zhalilo. Ya.B.Bazylyuk and others. Ed. by Ya.A.Zhalilo. - K.: NISS, 2005. - 388s. (Ukr)
7. The corporate structure of the national innovation system in Ukraine / Ed. Dr. ekon.nauk L.I.Fedulovoyi. - K.: publishing house Ukr inte, 2007. - 812s. (Ukr)
8. Technological imperative of socio-economic development of Ukraine: Monograph / Edited. L.I.Fedulovoyi: NAS of Ukraine; University of Economics and Forecasting. - K., 2011. - 656s. (Ukr)
9. A survey of innovation in the economy of Ukraine for the period 2012-2014. (For international methodology), №5, 2015. (Ukr)
10. On innovation. Law of Ukraine of 04.07.2002 №40-IV [electronic resource]. - Access: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/40-15>. (Rus)
11. Porter, ME Competition / M.Ye.Porter; [per.s Eng. O.L.Pelyavskoho] - Moscow: William, 2006-285s. (Ukr)
12. YA Schumpeter Theory ekonomicheskoho development Investigation predprynimatskoy profits, capital, credit, interest and conjuncture cycle / Y.A.Shumper.-M.: Progress, 1982. - 456s. (Rus)

РЕФЕРАТ

Баби́ч Л.М. Інноваційна складова як передумова забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі / Л.М.Баби́ч // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті запропоновано використання системного підходу щодо підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі на основі запровадження мотиваційних заходів в системі державного управління щодо активізації інноваційної діяльності

Об'єктом дослідження є інноваційні процеси на підприємствах транспортної галузі.

Мета роботи – розробки рекомендацій щодо формування інноваційно-інвестиційного розвитку в контексті забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі.

Метод дослідження – аналіз та теоретико-методичне обґрунтування засад щодо ефективного впровадження інновацій на підприємствах транспортної галузі.

Розглянуті і запропоновані індикатори стосовно оцінки інноваційно-інвестиційної діяльності на діючих транспортних підприємств, як передумови щодо подальшого підвищення рівня їх конкурентоспроможності. Обґрунтовані пропозиції стосовно запровадження окремих державних засобів впливу з посилення інноваційної активності підприємств транспортної галузі та розробки ефективної національної інноваційної системи як дієвого інструменту у формуванні інноваційної моделі розвитку та цивілізованого конкурентного ринкового середовища в Україні.

Результати статті можуть бути використані при формуванні концептуальних засад організації інноваційно-інвестиційного розвитку та конкурентоспроможності на підприємствах транспорту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЇ, ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ІННОВАЦІЙНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ, ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ІННОВАЦІЙНИЙ ПРОЦЕС, ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИЙ РОЗВИТОК, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ.

ABSTRACT

Babich L.M. An innovative component as a precondition for the competitiveness of enterprises providing transport industry. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article proposes the use of systemic campaign in increasing of the competitive ability of transport enterprise through the introduction of incentive measures in public administration activation of innovation.

The object of the study is innovative processes at the enterprises of transport enterprise.

Purpose - to develop recommendations for the formation of innovation and investment development in the context of the providing competitive ability of transport enterprise.

Method of research - analysis of theoretical and methodological foundations of effective implementation of innovation in transport enterprise.

Considered and proposed indicators to measure innovation and investment activities in existing transport enterprises as a condition to further improve their competitive ability. Substantiated proposals

about use of specific funds to strengthen state influence innovation activity of the transport enterprises and creating an effective national innovative system as a real tool in the formation of an innovative model of development and civilized competitive market environment in Ukraine.

Results of the article can be used to develop the conceptual framework of innovation and investment development of the transport enterprises.

KEY WORDS: INNOVATION, INNOVATION MANAGMENT, INNOVATION POTENTIAL, INNOVATION PROCESS, INNOVATION AND INVESTMENT DEVELOPMENT. COMPETITIVE ABILITY.

РЕФЕРАТ

Баби́ч Л.Н. Инновационная составляющая как предпосылка обеспечения конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли. / Л.Н.Баби́ч // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье предлагается использование системного подхода в повышении уровня конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли на основе внедрения мотивационных мероприятий в системе государственного управления активации инновационной деятельности.

Объектом исследования являются инновационные процессы на предприятиях транспортной отрасли.

Цель работы – разработка рекомендаций по формированию инновационно-инвестиционного развития в контексте обеспечения конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли.

Метод исследования – анализ и теоретико-методическое обеспечение основ эффективного внедрения инноваций на предприятиях транспортной отрасли.

Рассмотрены и предложены индикаторы оценки инновационно-инвестиционной деятельности на действующих транспортных предприятиях как предпосылки для дальнейшего повышения уровня их конкурентоспособности. Обоснованы предложения относительно использования отдельных средств государственного влияния для усиления инновационной активности предприятия транспортной отрасли и создания эффективной национальной инновационной системы как действенного инструмента в формировании инновационной модели развития и цивилизованной конкурентной рыночной среды в Украине.

Результаты статьи могут быть использованы при разработке концептуальных основ организации инновационно-инвестиционного развития транспортных предприятий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИННОВАЦИИ, ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ИННОВАЦИОННЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ, ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОЦЕСС, ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ.

АВТОР:

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

AUTHOR:

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

АВТОР:

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

Yukhimenko P.I. Doctor of Economics, Professor Belotserkovsky Institute of Economics and Management, Professor of Finance, m. Bila Cerkva.

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

ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОГО ПЛАНУВАННЯ НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

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

FEATURES OF FINANCIAL PLANNING TRUCKING COMPANIES

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

ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ НА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

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

Постановка проблеми. Відкритість системної діяльності підприємства як необхідна якість в ринкових умовах та пряма його залежність від взаємодії попиту та пропозиції обумовлюють необхідність створення системи планування і управління підприємством, здатної швидко і ефективно реагувати на ринкові потреби. Ось чому дедалі особливого значення набуває професійність у здійсненні фінансового планування як на окремому підприємстві будь-якої форми власності, так і по кожній окремій галузі. Та все ж першочергова необхідність застосування фінансового планування покликана тим, що для кожного підприємства завжди потрібно передбачати наявність обсягів фінансових ресурсів, в тому числі і конкретних грошових коштів, без яких неможливо забезпечити безперервність свого функціонування. До того ж, організація підприємницької діяльності практично неможлива без обґрунтованих і чіткого виконаних розрахунків показників щодо фінансової перспективи з урахуванням можливих економічних ризиків та змін у чинному фінансовому законодавстві. Отже, без фінансового планування практично не можна досягти того рівня управління фінансово-господарської діяльності підприємства, який забезпечуватиме успіх на ринку, постійне вдосконалення матеріальної бази, соціальний розвиток колективу. Ніякий інший вид планування не матиме для підприємства такого узагальнюючого, глобального значення, бо саме фінанси як системна сукупність економічних відносин, охоплюють усі без винятку сторони і ділянки функціонування підприємства.

Аналіз досліджень. Варто зазначити, що в науковій літературі чи найвідомішими є розробки та публікації таких авторів як Білик М.Д., Поддєрьогін А.М., що достатньо аргументовано і поглиблено досліджували проблему фінансового планування на підприємствах. Проте, вони присвячені теорії та практиці фінансового планування на підприємствах переважно державного сектору [2,12].

Загальні ж проблеми фінансового планування досліджувалися у роботах таких вітчизняних і зарубіжних учених як Джай К., [3], Кузьмін О.Є. [5], Савчук В.П. [8], Слав'юк Р.А. [9], Тарасюк Г.М. [10], Шняк І.М. [14], Ярошкевич Н.Б. [15] та ін.

Та не зважаючи на значний науковий інтерес в науковій і економічній сферах до даної проблеми, залишаються недостатньо вивченими питання, зокрема, щодо методів та організації забезпечення фінансового планування на підприємствах дорожнього - транспортного комплексу, чим і пояснюється обмеженість джерел із спеціальної літератури та практично відсутність офіційних статистичних даних щодо динаміки запровадження фінансового планування на автотранспортних підприємствах [11]. З огляду на це, як теорія, так і практика фінансового планування у транспортній галузі потребують ґрунтовного вивчення та подальшого розвитку.

Метою статті є розробка науково-методичних рекомендацій щодо організації системного фінансового планування як основи в реалізації стратегічних цілей на автотранспортних підприємствах.

Виклад основного матеріалу. Фінансове планування в наукових працях розглядається як процес розробки системи фінансових планів і планових (нормативних) показників щодо забезпечення розвитку всіх видів діяльності необхідними фінансовими ресурсами і підвищення ефективності їх

використання в наступних періодах [2,3,5,9,12]. Слід зазначити, що в теоретичному аспекті стосовно сутності фінансового планування, найбільшої уваги заслуговують ті обґрунтування, що вказують на тісний зв'язок даного процесу із управлінням економікою підприємства, на базі якого і забезпечується підвищення показників ефективності, розширення та оновлення його матеріальної бази, розв'язання соціальних питань, стимулювання інвестиційних процесів тощо. Саме це розуміння фінансового планування, на нашу думку, покладено, в основу такого визначення, як управління процесом утворення, розподілу, перерозподілу і використання фінансових ресурсів на підприємстві, яке реалізується в деталізованих фінансових планах"[8].

Розглядаючи сутність фінансового планування, доцільно зазначити, що цей процес має завжди відображати мету операційної та маркетингової діяльності підприємства, а, значить, базуватись на розробленні (залежно від розміру підприємства, форми господарювання) системи різних за змістом і термінами дії фінансових планів, в кожному з яких відповідно до термінів та поставлених завдань визначатимуться обсяги фінансових ресурсів за джерелами формування і напрямками їх цільового використання.

Залежно від горизонту планування розрізняють короткострокові (до 1 року), поточні (на 1 рік.), - середньо - (від 1 до 3 років) та довгострокові (від 3-5 років) фінансові плани. Різні види фінансових планів вирішують різні завдання внутрішньофірмового планування. Так, в процесі поточного планування окреслюється позиція підприємства на ринку, а також формулюються і вирішуються питання, що стосуються різних аспектів життєдіяльності підприємства, зокрема, визначаються: системи технологічних процесів і структура перевезень; джерела фінансування й прогностичні фінансові результати; фінансові відносини з іншими суб'єктами ринку; система контролю за фінансовим станом підприємства, тощо.

Основними фінансовими документами, які розробляються у ході поточного фінансового планування, є план бухгалтерського балансу, план звіту про фінансові результати та план руху грошових коштів. Інформація, наведена в цих документах, дає можливість контролювати надходження і витрачання коштів підприємством, підтримувати на належному рівні його платоспроможність та ліквідність, а також оцінити очікувані фінансові результати та фінансовий стан підприємства в цілому на кінець планового періоду.

Загалом же фінансовий план – є найважливішим елементом бізнес-плану, який складається з окремих розділами як для обґрунтування конкретних інвестиційних проектів, так і для управління поточною фінансовою діяльністю підприємства.

Таким чином, фінансове планування являє собою розрахунок обсягів фінансових ресурсів за джерелами формування і напрямками використання у відповідності з виробничими і маркетинговими показниками підприємств на відповідний плановий період.

Варто зазначити, що в Україні за роки незалежності фінансове планування розвивалось з урахуванням переважно досвіду попередніх періодів застосування адміністративно-командних методів управління, головним чином, в галузях промисловості, у сільському господарстві, у будівничому комплексі. Що ж стосується підприємств транспорту, то на відміну від зазначених, у транспортній галузі фінансове планування масштабно не застосовувалось. Спочатку були відмічені лише поодинокі випадки складання фінансових планів на окремих автотранспортних підприємствах, що свідчить про те, що фінансове планування довгий час не набувало свого необхідного розвитку як в обґрунтуванні теоретичних засад, так і в напрямку практики їх реалізації.

Певні зрушення намітились лише починаючи з 2000 року, коли фактично на якісно новому рівні розпочалось відродження фінансового планування, передусім, на підприємствах державного сектору. Відповідно до Закону України "Про внесення змін до статті 20 Закону України "Про підприємства в Україні" від 21.09.2000 р. передбачалось, що державне підприємство самостійно складає річний фінансовий план. Обов'язковим воно стало і для акціонерних підприємств, де частка держави у статутному капіталі становить 50 + 1 відсоток. Відповідно до цього закону раніше, а нині згідно із Господарським кодексом, державні підприємства здійснюють поточне фінансове планування, а вимоги до рівня обґрунтованості фінансових планів зростають. Підприємства інших форм власності розробляють і затверджують фінансові плани у порядку і в строки, визначені їхнім власником [1].

У процесі фінансового планування проводиться конкретна ув'язка кожного виду витрат і відрахувань за джерелом фінансування, а потім можуть запроваджуватись заходи щодо можливого коригування цих планів з обов'язковим виконанням контролю. Саме, в такий спосіб виявляється або надлишок грошових надходжень, або їх дефіцит, коли виникає необхідність у додатковій потребі у позикових коштах.

Для збалансування джерел формування фінансових ресурсів підприємствам доцільно скласти шахову таблицю до фінансового плану, де по горизонталі подаються напрями використання коштів, а по вертикалі – джерела (тобто надходження). Таблиця складається шляхом заповнення підсумкових показників з видатків і доходів, а потім по кожній статті видатків вказуються відповідні джерела фінансування. Така таблиця дає можливість збалансувати доходи і витрати по окремих статтях, виявити цільовий характер використання доходів, знайти резерви отримання грошових коштів[8].

Використовуючи чинні в попередні роки методи фінансового планування, кожне перспективне підприємство має працювати над їх удосконаленням та вести пошук щодо застосування нових, більш ефективних. Так, вивчаючи досвід фінансового планування на ПАТ “Автолюкс”, що знаходиться у м.Бровари і надає послуги з транспортних перевезень вантажів та оренди виробничих приміщень, було з’ясовано, що фінансовий план дане підприємство почало розробляти, починаючи з 2013 року, відповідно до таких етапів як: аналіз фінансових результатів діяльності; складання проекту фінансового плану; розгляд і затвердження фінансового плану; виконання фінансового плану. Основу розробки фінансових планів цього підприємства складають договори, укладені зі споживачами послуг і постачальниками матеріально-технічних ресурсів, а саме фінансовий план зокрема, на 2015 рік формувався з такими розділами: прогноз обсягів реалізації; прогноз активів і пасивів; розрахунок точки беззбитковості.

При розробці фінансових планів попередніх років на ПАТ “Автолюкс” використовувались вже відомі методи: метод економічного аналізу дозволив визначити основні закономірності та тенденції руху натуральних і вартісних показників, внутрішні резерви даного підприємства, його платоспроможність; за нормативним методом на основі раніше встановлених норм і техніко-економічних нормативів здійснені розрахунки потреби підприємства у фінансових ресурсах та визначенні джерела їх формування; балансовий метод використовувався для визначення потреби у фінансових ресурсах на майбутні періоди.

Крім зазначених, зроблена також спроба застосування методів оптимізації планових рішень, та економіко-математичного моделювання. Зокрема, була впроваджена модель автоматизації системи бюджетування та розроблені рекомендації, завдяки чому створені умови для ефективного обґрунтування прогнозних розрахунків щодо фінансової стратегії на ПАТ “Автолюкс”. Дана модель може застосовуватися і на будь-якому іншому автотранспортному підприємстві для проведення аналітичних розрахунків попередніх періодів на основі динаміки показників основних форм фінансової звітності стосовно операційної фінансової та інвестиційної діяльності підприємства. Всі розрахунки та аналіз проводяться на основі програмного забезпечення пакету Microsoft Office, програма Excel.

Розробка фінансових планів практикується також, зокрема, і на підприємстві ПАТ “УЖГОРОДСЬЕАТП 12107”, що знаходиться у Закарпатській області і надає практично такі ж транспортні послуги, що і ПАТ “Автолюкс”. Проте, на даному підприємстві застосовують переважно розрахунково-аналітичний метод, не вдаючись до інших, більш на сьогодні ефективних. Тому для поглибленого обґрунтування планових показників підприємства ПАТ «УЖГОРОДСЬКЕ АТП-12107» можна було б запропонувати застосування балансу доходів і витрат при складанні фінансового плану на кожний наступний рік, що має включати такі розділи як I Доходи і надходження; II Видатки і відрахування; III Кредитні взаємовідносини з банками; IV Взаємовідносини з бюджетом, а також підсумки збалансування.

Сам же план доцільно розробляти за системою показників на підставі річних даних щодо руху грошових коштів за видами діяльності, що в даний час підприємство планує на кожний квартал. Крім цього ПАТ «УЖГОРОДСЬКЕ АТП-12107» доцільно планувати і показники прибутків за формою фінансової звітності №2 «Звіт про фінансові результати» і окремо надавати планові розрахунки виручки від реалізації продукції на плановий рік, оскільки такий показник до форми №2 у новій редакції, починаючи з 2014 року, не включається. До того ж на підприємстві можуть розроблятися і основні види бюджетів.

Принагідно слід зазначити, що важливим методом для довгострокового фінансового планування є програмно-цільовий, якій базується на основі використання цільових комплексних програм, що представляють собою систему науково-дослідних, організаційно-господарських та інших заходів, які направлені на досягнення поставленої мети через збалансування джерел формування і напрямів використання ресурсів в рамках програми та з визначенням конкретних виконавців. Так, на період до 2015рр. була розроблена Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту в Україні, основне завдання якої полягало у тому, щоб створити умови з оновлення автобусів великої місткості та таксі як за рахунок коштів бюджетів, так і завдяки

пільговому кредитуванню. Всього ж за термін реалізації Програми, а саме за 2010-2014рр. було заплановано придбати перевізниками десятки тисяч автобусів. Щорічне збільшення питомої ваги автобусів великої місткості впродовж всього періоду дозволило поступово змінити структуру парку автобусів в обласних центрах України до оптимального значення, і забезпечити підвищення якості транспортного обслуговування населення, зменшення екологічного навантаження та потреби в паливі[4].

Таким чином, як позитивний чинник слід вважати, що на сьогодні у фінансовому плануванні у транспортній галузі застосовується програмно-цільовий метод, на основі якого під керівництвом виконавців цієї програми, (як правило, це - головні розпорядники бюджетних коштів) і забезпечується досягнення поставлених цілей, виходячи із фінансових можливостей. Проте, варто вказати на доцільність і подальших розробок цільових програм по транспортній галузі, спираючись на завдання транспортної стратегії України, що визначені на період до 2020 року, а також враховуючи тенденції розвитку цієї галузі, які формуються під впливом внутрішніх, і зовнішніх факторів економічного і політичного змісту[4]. З огляду на зазначене, можна стверджувати, що ефективне застосування програмно-цільового методу у фінансовому плануванні на підприємствах транспорту залишається і надалі актуальним завданням і важливим засобом фінансового механізму.

Таким чином, значення як поточного, так і довгострокового значення фінансового планування полягає в тому, що воно дає можливість визначити життєздатність функціонування підприємства в конкурентному середовищі і, разом з тим, є дієвим інструментом формування інвестиційних процесів з участю в них зовнішніх інвесторів. А це означає, що за нинішніх умов коли східні регіони України потерпають від військової агресії, саме фінансове планування слід вважати чи не найефективнішим засобом системи прозорого інформаційного забезпечення розвитку інвестування в підприємства транспортної галузі. Варто при цьому зазначити, що більшість західних інвесторів мають значний досвід з планування спільної підприємницької та інвестиційної діяльності, проте, вони неохоче сприймають ту інформацію, що не забезпечена всебічним обґрунтуванням при виконанні планових розрахунків. Тому плідна співпраця з ними вимагає всебічного обґрунтування всіх базових умов щодо значення напрямів фінансового планування за всіма видами діяльності, та має базуватися на таких основних принципах, як принцип повноти, прозорості, обґрунтованості, економічності тощо, які є зрозумілими для обох сторін.

Однак поряд з необхідністю дотримання зазначених принципів щодо фінансового планування на автотранспортних підприємствах, в сучасних економічних умовах слід враховувати і інші фактори, які обмежують широке його застосування. Зокрема, окремі автори акцентують свою увагу на деяких причинах, що стали наразі серйозною перешкодою у запровадженні фінансового планування:

по-перше, це відсутність чітких цілей та задач у діяльності підприємства, що мають ставитися керівництвом;

по-друге, це складнощі щодо визначення потреб в поточних видатках (кількість працівників, потужності перевезень, тощо);

по-третє, невміння підприємства самостійно орієнтуватись на ринку з огляду на конкуренцію і відсутність своєчасної і достовірної інформації.;

по-четверте, у багатьох підприємств транспортно-логістичного комплексу немає системи обґрунтування фінансових потоків з різних джерел та напрямків їх застосування [14].

І як результат – майже не враховуються і не визначаються етапи фінансового планування, що мають проводитись у такій послідовності: аналіз інвестиційних можливостей і джерел щодо фінансування підприємства; прогнозування наслідків поточних рішень з метою уникнення кризового стану у наступних періодах; обґрунтування обраного варіанту фінансового плану з ряду можливих рішень; оцінка результатів, досягнутих підприємством, у порівнянні з цілями, визначеними у фінансових планах. І головне, що фінансові плани, якщо і розробляються, то в більшості - на державних підприємствах, інші ж підприємницькі структури, як правило, не ставлять за необхідну мету формування фінансових планів за всіма складовими, обмежуючись лише кошторисом доходів і витрат. Ось чому, досвід застосування фінансового планування на автотранспортних підприємствах свідчить про те, що планування на сьогодні здебільшого не забезпечує значного успіху, який мав би проявлятися в зростанні обсягів перевезень, обсягів прибутків, показників економічного зростання (цей взаємозв'язок спостерігається лише у 6 випадках із 100).

Негативні тенденції виробничих процесів на транспортних підприємствах, що можуть пов'язуватись із характером проведення фінансового планування, в значній мірі підтверджуються і офіційними даними Державної служби статистики, які свідчать про те, що перевезення вантажів за

всіма видами за 2010-2014рр. скоротились майже на 244 млн.т., або ж на 23%. За вказаний період також скоротився і вантажооборот за всіма видами транспорту на суму більш, ніж 89 млрд.т.км. і на кінець 2014 року складав лише 80% від обсягів 2011 року. Все це не могло не позначитись і на фінансових результатах у діяльності підприємств транспорту - за вказаний період поряд із зменшенням обсягів прибутків зменшувалась і кількість самих прибуткових підприємств. Так, якщо у 2011 році частка прибуткових підприємств у транспортній галузі становила майже 70%, то у 2015 році – менш, ніж 50%[11].

Як правило, планування починають використовувати в той період розвитку підприємства, коли після різкого зростання або навіть становлення, виникають проблеми щодо зміцнення досягнутого успіху та забезпечення тривалої стабільності. Загальні ж проблеми, пов'язані з організацією системи фінансового планування на сучасних українських автотранспортних підприємствах, можна відобразити схематично наступним чином (рис.1)

Серед зазначених різних проблем слід виділити зокрема останню, як найвпливовішу, на наш погляд, що виникає через відсутність комплексного підходу у фінансовому плануванні. Комплексність планів означає, що, крім розділів фінансового плану за доходами і витратами, необхідні також реальні плани за прибутками і збитками, рухом заборгованості, плановим балансом. Усі вони повинні складатися у формі, зручній для керівників. Крім того, доцільно використовувати інструменти факторного аналізу, щоб оцінити можливі варіанти розвитку подій при зміні ключових планових показників. Для більшості транспортних підприємств такими показниками під час складання річного плану є виручка, собівартість і прибуток. Водночас не аналізуються такі показники, як рентабельність власного капіталу, рентабельність активів, оборотність активів, запас фінансової стійкості, темп економічного зростання компанії. Дуже часто, і це вже зазначалось, на транспортних підприємствах не формується плановий баланс і не аналізується його структура, не прогнозується динаміка зміни фінансової стійкості й ліквідності. Відсутність такого аналізу на етапі довгострокового планування істотно знижує його ефективність як інструменту управління підприємством.

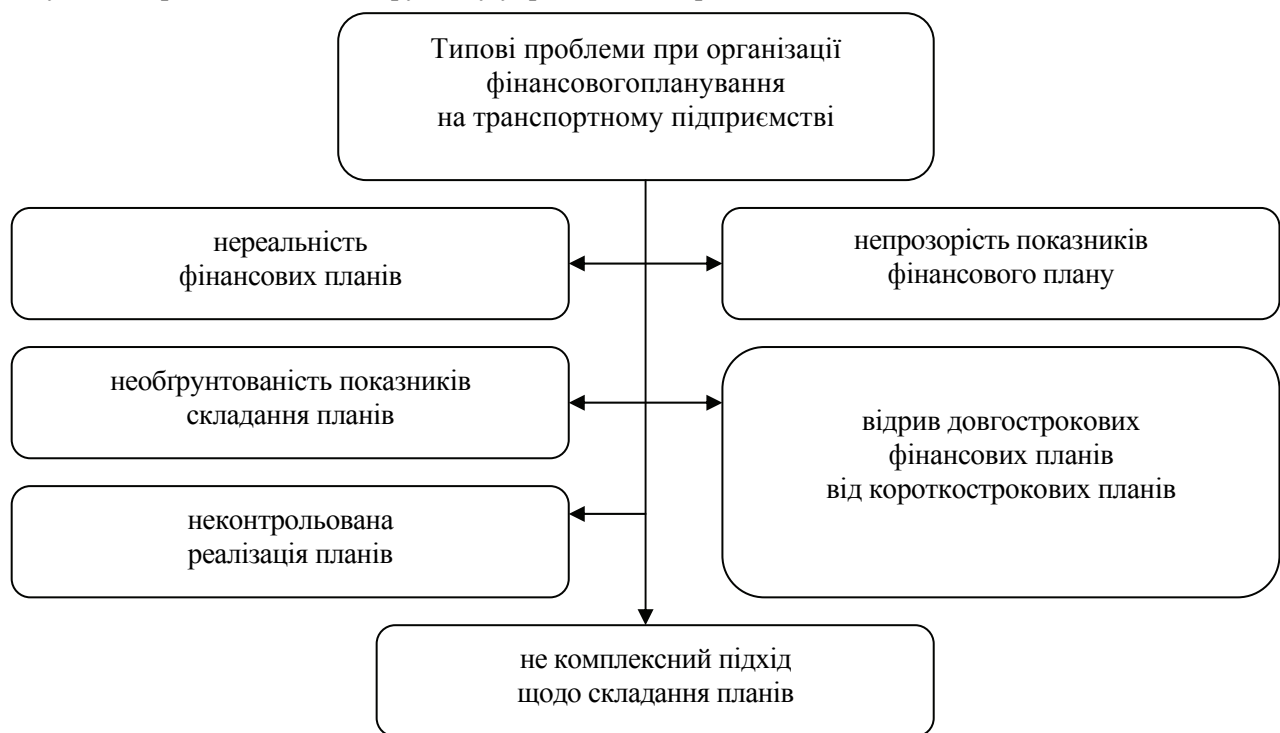


Рисунок 1 – Типові проблеми при організації фінансового планування на автотранспортному підприємстві

Проте, не можна не відмітити, що, в останні 1-2 роки, особливо в умовах зовнішньої військової агресії в окремих регіонах України, кожне підприємство зацікавлене максимально мобілізувати свої власні фінансові ресурси на вирішення різних часто навіть непередбачуваних завдань. Тому все більше підприємств на транспорті самостійно формують мету, завдання, розробляють стратегію і тактику свого розвитку, віднаходять необхідні для їх реалізації ресурси, вирішують організаційно-структурні питання, в тому числі і такі як створення, ліквідація, злиття чи навпаки поділ на окремі структурні підрозділи та

філії, здійснюють реорганізацію та перебудову структури управління тощо. За таких умов посилюється необхідність щодо розробки нових підходів фінансового планування на автотранспортних підприємствах, що, з одного боку, повинно будуватись з урахуванням необхідності узгодження стратегічного, поточного і оперативного фінансового планування, а з іншого - на основі впровадження бюджетування, яке визнане технологією регулярного "наскрізного" планування, контролю і аналізу фінансово-господарської діяльності підприємств. Якщо метою фінансового планування є отримання позитивних фінансових результатів у плановому періоді, то за допомогою бюджетування з'ясовуються шляхи досягнення цих результатів.

Якісно організована, та постійно контрольована система бюджетування автотранспортного підприємства завжди буде важливим елементом ефективного управління його фінансово-господарською діяльністю та сприятиме розв'язанню тактичних завдань щодо реалізації стратегічної мети. Проте, запровадження бюджетного планування на підприємствах транспорту повинно здійснюватися з урахуванням специфіки щодо різних напрямів і видів надання транспортних послуг в контексті фінансової стратегії і фінансової тактики. Ця специфіка повинна враховуватись і при розробці методики фінансового планування потреба у запровадженні якої на підприємствах автотранспорту, існує давно, адже спроби перенесення в практику планування методик, що розроблені і апробовані в західних країнах, практично не дають позитивного результату. Концептуальні ж засади формування фінансових планів в контексті реалізації стратегічної мети на автотранспортному підприємстві представлено на рисунку 2. Побудова алгоритму фінансового планування на автотранспортних підприємствах згідно запропонованої концепції без сумніву сприятиме підвищенню його результативності в усіх напрямках діяльності таких підприємств. Поліпшенню результативності фінансового планування функціонування державних підприємств автомобільного транспорту та їх фінансової стійкості сприятиме і дія Наказу Міністерства економічного розвитку і торгівлі України «Про затвердження Порядку складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб'єкта господарювання державного сектору економіки» від 02.03.2015 №205, згідно з яким, держпідприємства складають розширений фінансовий план, який зокрема, повинен містити і показники фінансової стійкості та ліквідності[6].

Висновки. Отже, метою фінансового планування є визначення планових обсягів фінансових ресурсів і їх подальше ефективне використання щодо забезпечення розширеного відтворення в розвитку кожного підприємства. Проте, довгий час спостерігалась майже повна відмова від фінансового планування, що не забезпечувало збалансування планових обсягів фінансових ресурсів, а, значить, і досягнення поставлених цілей.

На сьогодні за умов різкого зростання цін, високих темпів інфляції перед підприємствами постала об'єктивна потреба самостійно планувати свої перспективи, тому значне коло автотранспортних підприємств вже формують на основі відомих методів фінансові плани, виходячи, передусім, із попиту на свої послуги та з необхідності постійно нарощувати власний виробничий потенціал для забезпечення економічного і соціального розвитку. Однак в значній мірі через поки не сформовану комплексну систему галузевого фінансового планування, що в значній мірі пов'язано з нестабільністю податкового законодавства, на більшості підприємств транспорту не приділяється належної уваги фінансовому плануванню, наслідком чого можна вважати як зменшення обсягів перевезень і обсягів прибутків, так і значні обсяги взаємних неплатежів і в кінцевому рахунку - збільшення кількості збиткових підприємств.

Ось чому слід враховувати, що формування фінансових планів повинно бути тісно пов'язане із завданнями реалізації стратегічних цілей у діяльності кожного автотранспортного підприємства, базуючись при цьому на управлінських рішеннях стосовно обґрунтування можливих ризиків з впливу тих чи інших зовнішніх факторів. Все це має комплексно враховуватись в системі процедур складання, затвердження і контролю за виконанням фінансових планів, що можуть змінюватись, передусім, щодо державних підприємств[12].

Розробка ж цільових програм має ґрунтуватись не лише на концептуальних засадах стратегічного розвитку транспортної галузі, а і на завданнях, що визначені у Програмі діяльності Кабінету Міністрів України, прогнозних і програмних документах економічного і соціального розвитку. Ті ж програми, що базуються переважно на бюджетному фінансуванні і забезпечують протягом декількох років виконання інвестиційних проектів (в тому числі і таких, що здійснюються із залученням державою кредитів від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій) повинні включатися до прогнозних індикативних показників Державного бюджету України на наступні за плановим два бюджетні періоди протягом усього строку реалізації таких програм з урахуванням вимог Бюджетного кодексу України.

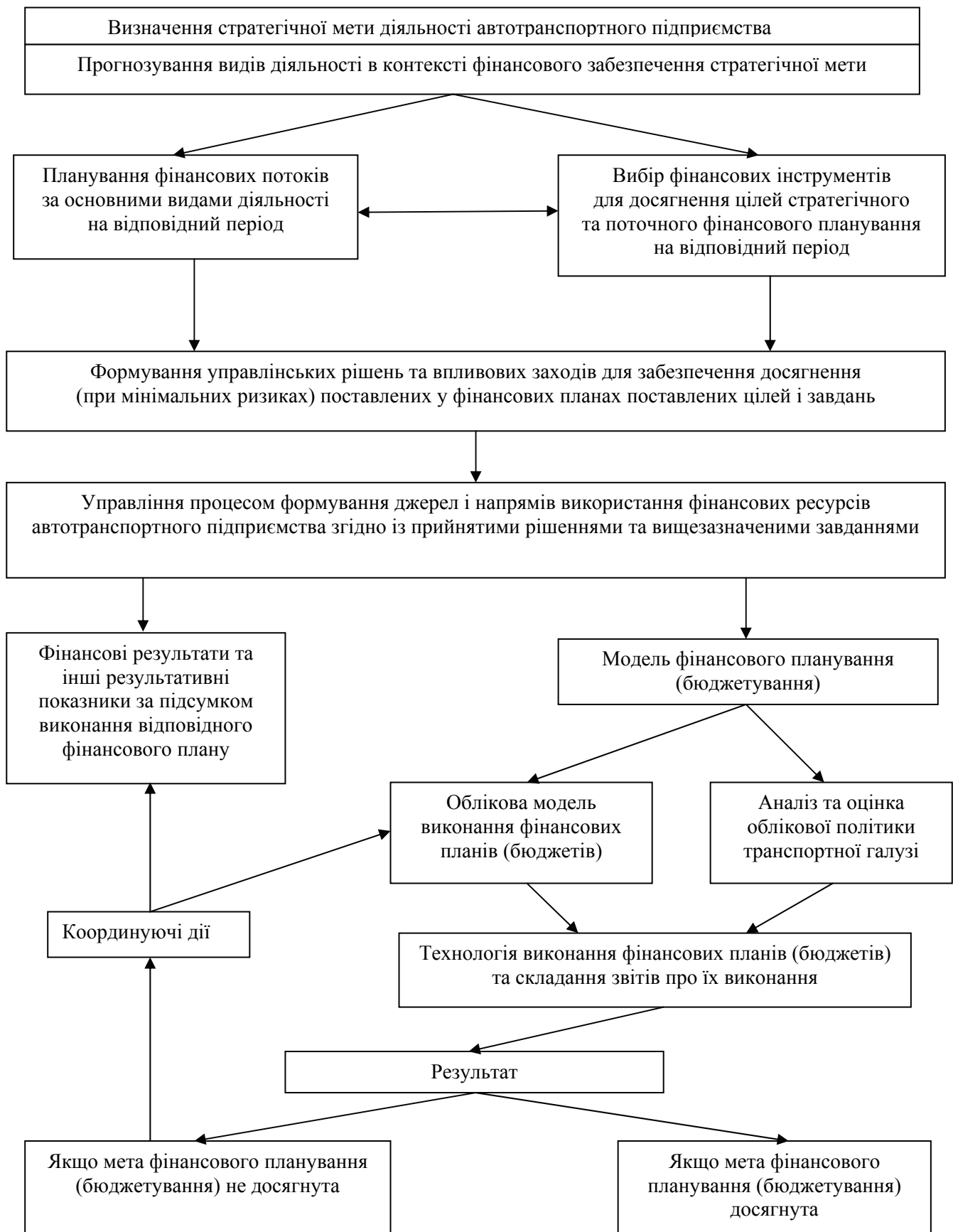


Рисунок 2 – Концепція формування фінансових планів (бюджетів) в контексті реалізації стратегічної мети діяльності автотранспортного підприємства

В цілому ж складання фінансових планів та бюджетів на основі передових методів планування, включаючи програмно-цільовий, та економіко-математичного моделювання, має слугувати надійною основою для внутрішньо фірмового оперативного, поточного та середньострокового планування фінансових ресурсів та розробки фінансової стратегії кожного автотранспортного підприємства відповідно реалізації його стратегічної мети.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Господарський кодекс України [Електронний ресурс] / Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 16.01.2003 № 436-IV – Режим доступу: <http://rada.gov.ua>
2. Білик М.Д. Фінансові проблеми державних підприємств // Фінанси України. – 2004. - №6. – С. 70-82.
3. Джай К. Шим, Джойл Г. Сигел. Основи коммерческого бюджетирования: пер. с англ. / Шим Джай К., Сигел Джойл Г. – СПб.: Пергамент, 1998. -496 с.
4. “Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року” затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011р. за №732-р.
5. Кузьмін О.Є., Олексів І.Б., Фещур Р.В. Планування фінансово-економічних показників діяльності підприємства / О.Є. Кузьмін, І.Б. Олексів, Р.В. Фещур // Фінанси України. – 2005. – №11. – с. 93-103.
6. Про затвердження Порядку складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб'єкта господарювання державного сектору економіки: наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 02.03.2015 №205 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/lavs/show/z0300-15/>
7. “Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року” Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року за №2174-р.
8. Савчук В.П. Фінансовий менеджмент: Підручник / 3-є видання, “ CompanionQronp” – 2008, 884с.
9. Слав'юк Фінанси підприємств: Навч. посібник.- Київ: ЦУЛ, 2002.-460с.
- 10.Тарасюк Г.М., Швоб Л.І. Планування діяльності підприємства: навчальний посібник / Г.М. Тарасюк, Л.І. Швоб. – К.: Каравела, 2003. – 432 с.
- 11.Україна в цифрах 2014 // Статистичний збірник: Державна податкова служба України, 2015, с111-122. www.ukvstat.gov.ua
- 12.Фінанси підприємств: Підручник /А.М. Поддєрьогін, М.Д. Білик, Л.Д.Буряк 5-те вид., перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2004. – 546с., іл.
- 13.Фінансові плани державних підприємств: оновлено процедуру складання, затвердження та контролю (Коментар до наказу Мінеконом розвитку України від 02.03.15 №205 // Все про бухгалтерський облік, №49, 27 травня 2015р.
- 14.Шняк І.М. Фінансове планування на підприємствах в сучасних умовах // intkonf.org.
- 15.Ярошевич Н.Б. Фінанси підприємств: навч. посіб.- К.:Знання, 2012. – 341с.

REFERENCES

1. Economic Code of Ukraine [Electronic resource] / VerkhovnaRada of Ukraine; Code of Ukraine, Law, Code dated 16.01.2003 № 426-IV – <http://rada.gov.ua> (Ukr)
2. M. D. Bilyk Financial problems of state enterprises // Finance of Ukraine. – 2004. - №6.–p.70-82. (Ukr)
3. Jae K. Shim, Joel G. Siegel. Budgeting Basics and Beyond: translate from English/ Jae K. Shim, Joel G. Siegel – SPt.: Pergament, 1998. -496 с. (Rus)
4. “Concept of State Target Program of Economic Development of Road Transport to 2015” approved by the Government of Ukraine dated 03.08.11 №732-r. (Ukr)
5. O.E. Kuzmin, I.B. Oleksiv, R.V. Feschur Planning of The Financial and Economic Indicators of the Enterprise Activity. / O.E. Kuzmin, I.B. Oleksiv, R.V. Feschur// Finance of Ukraine. – 2005. – №11. – p. 93-103. (Ukr)
6. On Approval of the Preparation of Control of the Financial Planning of the Subjects in the Public Sector of Economic: order of Ministry of Economics and Trading of Ukraine dated 02.03.2015 №205. –: <http://zakon3.rada.gov.ua/lavs/show/z0300-15/> (Ukr)
7. “Approval of the transport strategy of Ukraine to 2020” Order of Government of Ukraine dated 20.10.10 № 2174-r. (Ukr)

8. V.P. Savchuk Financial Management: Textbook / 3-d edition, "CompanionQronp" – 2008, 884 p.
9. Slavyuk Finance of Enterprise: Tutorial.- Kyiv: TSUL, 2002.–460 p. (Ukr)
10. G.M. Tarasyuk, L.I. ShtabPlaning of Enterprise Activity: Tutorial. / G.M. Tarasyuk, L.I. Shtab.// – K.: Karavella, 2003. – 432 p. (Ukr)
11. Ukraine in numbers 2014 // Statistical yearbook: State Tax Service of Ukraine, 2015 , p.111-122. www.ukvstat.gov.ua (Ukr)
12. Finance of Enterprise: Textbook / A.M. Podderegin, M.D. Bilyk, L.D. Buryak 5-th edition, remake and added. – K.: KNEU, 2004. – 546 p. (Ukr)
13. Financial plans of state enterprise: updated procedure for preparation, approval and control (Comments to the order of the Ministry of Economics Development of Ukraine dated 02.03.15 №205// All about accounting, №49, 27 May 2015. (Ukr)
14. I.M. Shnyak Financial Planning at the Enterprise in Modern Conditions // intkonf.org. (Ukr)
15. N.B. Yaroshevyh Finance of Enterprise: Tutorial. – K.: Znannya, 2012. – 341 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Баби́ч Л.М. Особливості фінансового планування на автотранспортних підприємствах. / Л.М. Баби́ч // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті запропоновано використання системного підходу у запровадженні фінансового планування на автотранспортних підприємствах.

Об'єкт дослідження – процеси фінансового планування на підприємствах автомобільного транспорту.

Мета роботи - розробка науково-методичних рекомендацій щодо організації системного фінансового планування як основи в реалізації стратегічних цілей на автотранспортних підприємствах.

Метод дослідження – аналіз та теоретико-методичне обґрунтування методичних засобів щодо запровадження фінансового планування на автотранспортних підприємствах.

Обґрунтована можливість застосування концепції формування фінансових планів (бюджетів) в контексті реалізації стратегічної мети діяльності автотранспортного підприємства, що побудована з урахуванням моделі облікової політики на підприємствах автотранспортної галузі. Дана концепція може стати дієвим інструментом при впровадженні фінансового планування та його розвитку автотранспортних підприємств.

Результати статті можуть бути використані при формуванні концептуальних засад організації фінансового планування на підприємствах автомобільного транспорту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: БЮДЖЕТУВАННЯ, МОДЕЛЬ, СТРАТЕГІЯ, ФІНАНСОВЕ ПЛАНУВАННЯ.

ABSTRACT

Babich L.M. Features of financial planning trucking companies. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article proposed the use of a systematic approach in the implementation of financial planning in the transport companies.

Offer research - financial planning processes in the road transport. Objective - to develop scientific guidelines for the organization of the system of financial planning as a basis in the implementation of strategic goals for the transport companies.

Method of research - analysis of theoretical and methodical substantiation of methodological tools for the implementation of financial planning in the transport companies.

The possibility of applying the concept of a financial plan (budget) in the context of the strategic objectives in the activity of the motor transportation enterprise-specific accounting policies in enterprises trucking industry. This concept can be an effective tool in implementing financial planning and development for transport companies.

The results of the article can be used in the formation of the conceptual foundations of the organization of financial planning at the enterprises of motor transport.

KEYWORDS: BUDGETING, MODELS, STRATEGIES, FINANCIAL PLANNING.

РЕФЕРАТ

Бабич Л.М. Особенности финансового планирования автотранспортных предприятий. / Л.М.Бабич // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье предложено использование системного подхода во внедрении финансового планирования на автотранспортных предприятиях.

Объект исследования – процессы финансового планирования на предприятиях автомобильного транспорта.

Цель работы – разработка научно-методических рекомендаций по организации системного финансового планирования как основы в реализации стратегических целей на автотранспортных предприятиях.

Метод исследования - анализ и теоретико-методическое обоснование методических средств по внедрению финансового планирования на автотранспортных предприятиях. Обоснована возможность применения концепции формирования финансовых планов (бюджетов) в контексте реализации стратегической цели в деятельности автотранспортного предприятия с учетом специфики учетной политики на предприятиях автотранспортной отрасли. Данная концепция может стать действенным инструментом при внедрении финансового планирования и его развития на автотранспортных предприятиях.

Результаты статьи могут быть использованы при формировании концептуальных основ организации финансового планирования на предприятиях автомобильного транспорта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: БЮДЖЕТИРОВАНИЕ, МОДЕЛЬ, СТРАТЕГИЯ, ФИНАНСОВОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ.

АВТОР:

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

AUTHOR:

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

АВТОР:

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

Tereshchenko O.O., Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Corporate Finance and Controlling DVNZ "Kievskiy natsionalny University im. Hetman", Kyiv, Ukraine.

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

ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА СУЧАСНОГО УПРАВЛІННЯ

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

THEORY AND PRACTICE OF MODERN MANAGEMENT

Bidnyak M.N., PhD, Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СОВРЕМЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

Бедняк М.Н., доктор технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Еволюція підходів до сучасного управління здійснюється під впливом збільшення масштабів і складності виробничих процесів в умовах глобальних перетворень, розвитку інформаційних технологій, безперервного зростання ролі і значення маркетингу як однієї з найважливіших функцій управління, а також взаємодії природничих і суспільних наук. Це призводить до зовсім нових підходів і значення форм і методів управління. Знання і розуміння логіки розвитку процесу організації управління в умовах нестабільності зовнішнього середовища стає необхідною умовою для підтримки конкурентоспроможності і розвитку організації.

Крім того успіхи в теорії і практиці управління завжди залежали від успіхів в інших, пов'язаних з управлінням галузях, таких як економіка, математика, інформатика, інженерні науки, психологія і соціологія. В міру того, як розвивалися галузі знань, дослідники проблем управління дізнавалися все більше про чинники, що впливають на успіх діяльності організації.

Ці передмови, суть і основні напрями розвитку менеджменту дають підставу для висновку про те, що виникнення наукової системи управління пов'язано з процесами розвитку і ускладнення практики підприємницької діяльності, які в XX столітті перетворилися на найважливіший чинник економічного розвитку провідних країн світу.

Однією з особливостей ситуації, в якій формуються ринкові відносини в Україні, є наявність суттєвого економічного потенціалу, який був створений у минулому не на ринкових принципах.

Сьогодні продуктивність і ефективне його використання можливе лише на основі адекватної ринкової системи управління виробничими суб'єктами. По суті, ми маємо справу з ситуацією, коли причина і наслідок залежно від конкретно-історичних умов міняються місцями. Те, що спочатку було наслідком економічного розвитку починає відігравати роль причини, основи розвитку.

І хоча деякі основні положення традиційного менеджменту до теперішнього часу зазнали істотних змін, вони і тепер не втратили загальнотеоретичної і пізнавальної цінності.

Вивчення і аналіз наукової літератури по досліджуваній проблематиці дозволяє виділити положення, складові основи теорії і практики традиційного управління з урахуванням масштабу вирішуваних ним завдань.

Менеджмент є управлінням бізнесом, а бізнес є унікальною і винятковою справою щодо розвинутого суспільства. Соціальні обов'язки менеджменту, які не можуть бути включені в рамки економічних розрахунків, є швидше перешкодами і обмеженнями, покладеними на менеджмент, чим його цілями і завданнями. Вони повинні виконуватися поза підприємством і за межами нормального робочого дня менеджера. Основне завдання менеджменту – мобілізація сил організації для вирішення відомих і визначених завдань. Критеріями його є ефективність того, що вже робиться і адаптація до зовнішніх змін. Підприємництво і нововведення, окрім систематичного дослідження, знаходилися поза сферою менеджменту. Стимулюючим чинником у виникненні потреб наукового управління була наявність великих і складних виробничих організацій, для яких традиційні системи управління стають не придатними.

Увага на управлінську сторону діяльності і майже повну зневагу підприємництвом, як однієї з функцій менеджменту, відображало реальність властиву економіці першої половини XX сторіччя. Це був період високотехнологічної і підприємницької спадкоємності, період, який вимагав швидше адаптації, чим нововведень, і здатності робити краще, ніж сміливості робити інакше.

Основна увага менеджменту приділялася фізичній праці робітника – кваліфікованому або малокваліфікованому – який розглядався і як один із ресурсів, і як один з основних елементів витрат.

Менеджмент розглядався незалежно від культурних цінностей і особистих поглядів, подібно до елементарних операцій арифметики, законам фізики або інженерним розрахункам.

Менеджмент являвся результатом, наслідком економічного прогресу. Він з'явився, коли бізнес переріс господаря, який робив все сам. Менеджмент виник перш за все на підприємствах, які з самого початку були великими. У ті ж сфери економіки, де переважали невеликі підприємства, менеджмент прийшов пізніше. Деякі з них до теперішнього часу керуються за принципом: господар робить все сам, має в кращому разі лише «помічників». Звичайно, сформульовані положення не є безперечними, але вони відображають традиційний підхід до менеджменту.

Те, що відбувається сьогодні в теорії і практиці управління, можна назвати «тихою управлінською революцією». Її початок співпав зі вступом розвиненого лідерства до інформаційної стадії. На зміну старому, традиційному напрямку в менеджменті приходять нове індивідуалістично-інформаційне розуміння. Суть нової парадигми управління в спеціальній літературі визначається наступним чином: ставка робиться на людину ту, що сама реалізується (на відміну від людини економічної і людини соціальної); фірма розглядається як живий організм, який складається з людей, що об'єднуються спільними цінностями, як «клан»; фірма повинна постійно оновлюватися в постійному прагненні пристосовуватися до зовнішніх чинників, головними з яких є ринок і споживач.

Нова парадигма управління базується на системно-ситуаційному та інформаційному підході (рис.1).



Рисунок 1 - Схема створення, функціонування і розвитку організаційних систем

Головні передумови успіху лежать не в середині, а поза фірмою. Успіх залежить від того, наскільки вдало фірма пристосовується до зовнішнього середовища. Ситуаційний підхід є відповіддю на дію зовнішнього середовища. Організаційні механізми пристосовуються до виявлення нових проблем і прийняття нових рішень.

Втіленням нового підходу стало стратегічне управління, яке базується на плануванні потенціалу фірми, на розробці її стратегії на основі прогнозів майбутнього стану середовища. Зміна ситуації викликає зміну стратегії. Нова концепція управління диктує нові вимоги до персоналу, нову управлінську культуру (прагнення до радикальних змін, готовність до ризику, орієнтацію на освоєння нових можливостей).

Першими, хто успішно спробував зробити практичні висновки з ситуації, яка склалася, в сучасних умовах, були управлінці Японії. Вони раніше інших почали активно дезінтегрувати крупні фірми, скорочувати число рівнів управлінської ієрархії у фірмах, прискорювати на цій базі інноваційні процеси і підвищувати ефективність, що сприяло зростанню продуктивності праці і посиленню позицій японських фірм на світовому рівні.

Важливим кроком в розвитку методології сучасного управління є формування «теорії хаосу». Видана на Заході книга Дж. Гліка «Хаос: становлення нової науки» (1987 р.) здійснила істотний вплив на розвиток методології як природничих, так і гуманітарних наук, а також і на розвиток теорії управління. Питання вивчення і вирішення проблеми хаосу дуже актуальні для розвитку нашої економіки. Глибина економічної кризи і глобальність змін в суспільстві не мають аналогів в новій історії людства. В основу теорії хаосу були покладені дослідження вченого Едвара Лоренса, який виявив, що навіть найдрібніші зміни викликають глибоку дію і потрясіння у всій екосистемі.

Коли ми розбиваємо проблему на частини, це дещо полегшує управління складними процесами, але за це необхідно платити велику ціну, яка майже не видима на поверхні. При цьому, не знаючи на наслідки наших дій, ми втрачаємо бачення цілого, і як результат, менеджери стають заручниками самих систем, якими вони покликані керувати.

В результаті узагальнення змін, що відбулися, в змісті управлінської діяльності підприємствами, викликаних розвитком внутрішнього і зовнішнього середовища їх життєдіяльності, слід виділити наступні положення сучасного менеджменту.

1. Будь-яке важливе завдання в розвиненому суспільстві вирішується в організованих і керованих інституціях і за допомогою їх. Комерційна діяльність була першою з таких інституцій, яка стала згодом прототипом менеджменту в результаті історичної випадковості.

Новою є та обставина, що організації некомерційного характеру все частіше удаються до досвіду «бізнес-менеджменту», щоб навчитися ефективного управління. Так, лікарня, збройні сили, державна адміністрація – всі хочуть вчитися «бізнес-менеджменту». Але це не означає, що «бізнес-менеджмент» може бути просто перенесений на інші установи некомерційного характеру. Навпаки, саме цим установам важливо зрозуміти, що менеджмент починається з визначення та ранжирування цілей. Тому некомерційні організації, університет або лікарня, вимагають управління, що дуже відрізняється від того, яке властиво комерційним фірмам. Зміни в управлінні бізнесом все більше утверджуються в діяльності інших установ, включаючи і урядові організації, державні структури. Те, що є винятковою межею «бізнес-менеджменту», – вимірювання результатів діяльності прибутком, – для некомерційних організацій не є таким. Некомерційні організації потребують застосування критерію, який зробив би для них те, що прибутковість здатна зробити для бізнесу.

2. Підприємницьке нововведення висувається на перший план, стає центром і ядром сучасного менеджменту. На відміну від минулого століття сучасні нововведення так само соціальні, як і технічні. Нововведення все більше і більше ґрунтуються на знаннях будь-якого характеру, а не тільки однієї науки. Вони (нововведення) дуже капіталомісткі, особливо у фазі дослідження і розробки, у фазі впровадження нових товарів, технологій і послуг. Менеджмент повинен допомогти існуючим організаціям стати мобільнішими в справі швидкого впровадження технічних, пізнавальних і організаційних нововведень.

3. Основне завдання управління в розвинених країнах полягає в тому, щоб робити знання продуктивнішими, бо сьогодні основним капітальним ресурсом, головним об'єктом витрат розвинутої економіки є працівник, що володіє глибокими знаннями, використовує в процесі своєї праці те, що він отримав від систематичної освіти.

Продуктивність праці такого освіченого працівника, очевидно, перш за все припускає новизну і якість.

4. Крім засобів і техніки, спільної мови і концепцій менеджменту властиві також культура, система цінностей і переконань. Він є засобом, за допомогою якого дане суспільство (організація) створює свої власні цінності і переконання. Менеджмент сьогодні повинен формувати цінності, і традиції окремих осіб, цілих організацій і суспільства, роблячи їх продуктивнішими. Іншими словами, якщо менеджменту не вдається мобілізувати специфічну культуру спадщини певної країни і народу, то

економічний і соціальний розвиток країн і народів можуть опинитися в кризі, або кажучи іншими словами, «зайти в безвихідь».

І знову ж таким прикладом в даному випадку може служити урок Японії, яка зуміла сторіччя тому мобілізувати свої громадські традиції і культурні цінності на досягнення нових цілей сучасної промислової держави, перетворивши Японію на одну з найбільш розвинених країн світу. Позицію японського робітника можна розглядати як продукт і національно-економічного і національно-соціального розвитку. Якщо його позиція виходить з питання «Чим я можу допомогти?», то позиція американського, західноєвропейського і вітчизняного робітника найчастіше зводиться до відмовки «Це не моя справа». Два різних характери виробничих відносин, дві участі людини в суспільному виробництві кінець кінцем і проясняють багато переваг японської моделі підприємництва.

Продовжуючи цю тему, не зайво прислухатися до думки японських менеджерів. Так, голова однієї з відомих в світі японської суднобудівельної компанії «Мацуї дзосен» Ісаму Ямасіта відмітив в бесіді з журналістами: «Після другої світової війни, коли Японія приступила до реіндустріалізації, люди потягнулися у великі промислові комплекси і існуючий багато століть дух сільської громади почав руйнуватися. Тоді ми відродили стару громаду на своїх промислових підприємствах. І тепер фірми, подібно нашій, є нові громади, де на менеджерів покладений обов'язок створювати умови, в яких люди могли б насолоджуватися громадським життям. Перш за все ми, менеджери, несемо відповідальність за збереження громадського життям». Акіо Моріта в своїй книзі «Зроблено в Японії» пише про це конкретніше: «У кращих японських компаніях секретів або таємниць немає. Найважливіше завдання японського менеджменту полягає в тому, щоб встановити нормальні відносини з працівниками, створити відношення до корпорації як до рідної сім'ї, сформулювати розуміння того, що у робочих і менеджерів одна доля. Компанії, які досягли в країні найбільшого успіху, це ті які зуміли створити віру в те, що у всіх працівників і акціонерів одна доля. Робити ставку на людей треба широко, іноді це вимагає великої сміливості і може виявитися ризикованою справою. Але врешті-решт, якби ви не були розумні і спритні, ваша справа і його доля знаходяться в руках тих людей, яких ви наймаєте. З погляду японського менеджменту, групової логіки і підпорядкування волі лідера».

Отже, менеджмент необхідно розглядати і як точну, і як гуманітарну науку, і як суму результатів, які можна об'єктивно перевірити і підтвердити, і як суму переконань і досвіду.

Ефективне управління – основа економічного і соціального розвитку.

Кожна фірма повинна шукати і вибирати власну модель управління з урахуванням її розміру, характеру продукції, що випускається, характеру середовища, в якому вона існує. Фірма постійно знаходиться в пошуку своєї моделі управління. Це безперервний процес, бо змінюється сама фірма і середовище.

Слід пам'ятати вислів П. Друкера про те, що в світі немає слабо розвинених країн, є тільки слабо керовані країни.

Ці нові положення, звичайно, узагальнені, але вони є дійсним керівництвом для ефективного менеджменту в розвинених країнах.

Почавши своє існування як специфічна характеристика тільки одних, а саме, комерційних інститутів, менеджмент стає загальним, відмінним і суттєвим механізмом розвитку суспільства. Управління і діяльність менеджерів будуть все більше і більше визначати напрямки суспільного розвитку.

В цілому, сучасне управління характеризується: зміною змісту прогнозування та планування; всебічним дослідженням чинників, які впливають на функціонування організації; успішній управлінській діяльності; орієнтацією управління залежно від результатів; розвиненою теорією і практикою маркетингу; розробкою ефективних технологій ухвалення рішень; широким застосуванням економіко-математичних методів в прийнятті управлінських рішень, досягнень інформатики в управлінні; розвиненістю обчислювальних мереж і засобів комунікацій; активною участю персоналу в управлінні.

Безпосередньо технологічні питання тепер не включаються у сферу компетенцій, фахівців з організації і управління. Наприклад, які добрива слід вносити до даного ґрунту вирішує агроном, а фахівець з питань організації і управління вказує на те, як робити, а не що робити, – організовує процес праці, обліку контролю, діловодства, дає оцінку економічної ефективності і рекомендації щодо раціонального використання робочої сили і устаткування.

Отже, завдання управління стають все більш складними, охоплюючи не тільки виробництво, розподіл, обмін, фінансування, але і канали комунікацій, по яких здійснюються ці процеси і вирішення

питань соціального характеру. Все це вимагає аналізу конкретної ситуації по всіх прийнятих чинниках, оцінці ступеня їх впливу на діяльність організацій, з метою розробки, ухвалення і реалізації управлінських рішень. Сучасні менеджери повинні бути дослідниками своїх власних організацій, проектувальниками, що створюють пізнавальні процеси, які роблять можливою самоорганізацію і тому подібне, тобто все необхідне для ефективного управління підприємницькою діяльністю, яка постійно змінюється і оновлюється.

Проведений аналіз передумов виникнення і суті менеджменту підприємства дозволяє зробити висновки про те, що його виникнення обумовлене розвитком промислового виробництва на індустріальному етапі розвитку продуктивних сил суспільства в умовах ринку. В процесі розвитку менеджмент перетворився на найважливіший чинник подальшого прогресу сучасного суспільства. Особливість проблеми менеджменту в соціально-економічних умовах України полягає в тому, що ефективне використання наявного виробничого потенціалу для більшості промислових підприємств, безпосередньо, пов'язано з формуванням виробничого менеджменту як організуючої основи розширення і розвитку підприємництва.

Аналіз основних положень, теорій, практики менеджменту і завдань, які він покликаний вирішувати в процесі організації і здійснення підприємницької діяльності, приводить до висновку про необхідність розробки концепції менеджменту, як основи розвитку сучасного підприємництва, стосовно умов розвитку ринкових відносин в Україні.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Друкер П.Ф. Практика менеджмента М. Издательский дом «Вильямс», 2000-398 с.
2. Друкер Питер Ф. Задачи менеджмента в XXI веке М. Издательский дом «Вильямс» 2001-272 с.
3. Дерлоу, Дес ключові управлінські рішення. Технологія прийняття рішень. К. Всеуито, Наукова думка 2001- 242 с.
4. Адизес И. Управление жизненным циклом корпорации, СП Питер 2007-384 с.
5. М. Месарович, Я Такахара. Общая теория систем: Математические основы М. «Мир» 1987 – 311 с.
6. Дж. Морисей. Целевое управление организацией. М. Сов. Радио 1979- 144 с.
7. Томнсон – мл. Артур , Стринленд III. А., Дж. Стратегический менеджмент : Концепции и ситуации для анализа. М. : Издательский дом «Вильямс» 2008 – 928 с.
8. П.Дойль. Маркетинг – менеджмент и стратеги СПб: Питер 2003- 544с.

REFERENCES

1. Drucker P. F. the Practice of management M. Publishing house "Williams", 2000-398 p. (Rus)
2. Jukebytes F. Objectives of management in the XXI century M. Publishing house "Williams" 2001-272 p. (Rus)
3. Darlow, des key management decisions. Technology decision-making. K. Servico, Scientific thought 2001 - 242 p. (Ukr)
4. Adizes S. Management izmenim cycle Corporation, JV Peter S. 2007-384 p. (Rus)
5. M.Mesarovich, I Takahara. General systems theory: Mathematical foundations M."the World" 1987 – 311c. (Rus)
6. J. Marisa. Target management organization. M. Owls. Radio 1979 – 144p. (Rus)
7. Thomson, Jr. , Arthur Strickland III. A. J. Strategic management : Kontseptsiiia situation for analysis. M. : Publishing house "Williams" 2008 – 928 p. (Rus)
8. P. Doyle. Marketing management and strategy Saint PETERSBURG: Piter 2003 – 544p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Бідняк М.Н. Теорія і практика сучасного управління / М.Н. Бідняк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті розглядається Еволюція підходів до сучасного управління здійснюється під впливом збільшення масштабів і складності виробничих процесів в умовах глобальних перетворень, розвитку інформаційних технологій, безперервного зростання ролі і значення маркетингу як однієї з найважливіших функцій управління, а також взаємодії природничих і суспільних наук. Проведений аналіз передумов виникнення і суті менеджменту підприємства дозволяє зробити висновки про те, що його виникнення обумовлене розвитком промислового виробництва на індустріальному етапі розвитку продуктивних сил суспільства в умовах ринку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЕВОЛЮЦІЯ ПІДХОДІВ, УПРАВЛІННЯ, ПРОДУКТИВНІ СИЛИ, КОНЦЕПЦІЇ МЕНЕДЖМЕНТУ, САМООРГАНІЗАЦІЯ.

ABSTRACT

Bidnyak M.N. Theory and practice of modern management. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article discusses the Evolution of approaches to modern management under the influence of the growing size and complexity of production processes in global changes, information technology development, the continuous growth of the role and significance of marketing as one of the most important functions of management, and the interaction between the natural and social Sciences. The analysis of preconditions of occurrence and nature of management of the enterprise allows to make the conclusion that it is caused by the development of industrial production at the industrial stage of development of the productive forces of society in the conditions of the market.

KEYWORDS: EVOLUTION OF APPROACHES, MANAGEMENT, PRODUCTIVE FORCES, THE CONCEPT OF MANAGEMENT SELF-ORGANIZATION.

РЕФЕРАТ

Бедняк М.Н. Теория и практика современного управления / М.Н. Бедняк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье рассматривается Эволюция подходов к современному управлению осуществляется под влиянием увеличения масштабов и сложности производственных процессов в условиях глобальных преобразований, развития информационных технологий, непрерывного роста роли и значения маркетинга как одной из важнейших функций управления, а также взаимодействия естественных и общественных наук. Проведен анализ предпосылок возникновения и сущности менеджмента предприятия позволяет сделать выводы о том, что его возникновение обусловлено развитием промышленного производства на индустриальном этапе развития производительных сил общества в условиях рынка.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЭВОЛЮЦИЯ ПОДХОДОВ, УПРАВЛЕНИЯ, ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЕ СИЛЫ, КОНЦЕПЦИИ МЕНЕДЖМЕНТА, САМООРГАНИЗАЦИЯ.

АВТОР:

Бідняк Михайло Несторович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри менеджменту і туризму, e-mail: mihaylo.bidnyak@gmail.com, тел: +38067 75 11 540, Україна, 01020, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 241.

AUTHOR:

Bidnyak Michael Nestorovich, PhD, Professor, National Transport University, Head of Department management and tourism Kyiv, e-mail: mihaylo.bidnyak@gmail.com, tel. +380634601909, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova Str., 1, of.241.

АВТОР:

Бедняк Михаил Несторович, доктор технических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой менеджмента и туризм, e-mail: mihaylo.bidnyak@gmail.com, тел: +38067 75 11 540, Украина, 01020, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 241.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Біліченко Віктор Вікторович, доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри автомобілів та транспортного менеджменту Вінницького національного технічного університету, e-mail: bilichenko_v@mail.ru, телефон: (0432) 59-84-38, Україна, 21021, м. Вінниця, вул. Воїнів – Інтернаціоналістів, 7, к.3224.

Бондар Наталя Миколаївна, доктор економічних наук, доцент кафедри «Менеджмент» Національного транспортного університету, e-mail: Ruta2000@ukr.net, телефон: 066-719-23-40.

REVIEWER:

Bilichenko Victor, PhD, Professor, Head of Car and Transport Management Vinnytsia National Technical University, e-mail: bilichenko_v@mail.ru, Phone: (0432) 59-84-38, Ukraine, 21021, m. Vinnytsya, st. Warriors - Internationalists, 7, k.3224.

Natalia Bondar, Doctor of Economics, Associate Professor of "Management" National Transport University, e-mail: Ruta2000@ukr.net, phone: 066-719-23-40

СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ФАКТОРІВ ФОРМУВАННЯ ВАРТОСТІ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

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

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

SYSTEMATIZATION OF FACTORS WHICH FORM THE VALUE OF MOTOR TRANSPORT ENTERPRISE

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

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

СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ФАКТОРОВ ФОРМИРОВАНИЯ СТОИМОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

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

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

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Розвиток української економіки, її інтеграція в світовий ринок здійснює вплив на систему корпоративного мислення щодо управління із використанням вартісного підходу.

Причинами підвищеного інтересу до управління вартістю підприємств є те, що цей метод дозволяє аналізувати і оцінювати результати діяльності суб'єкта господарювання з урахуванням всіх змін, які відбуваються в діловому середовищі, допомагає досягти успіху в конкурентній боротьбі та задовольняє інтереси всіх «зацікавлених осіб» підприємства. Показник «вартість підприємства» в інтегральній формі відображає інтереси власників, інвесторів і менеджерів, оскільки дозволяє врахувати як дохідність, яка є важливою для власників, так і ризики і альтернативні витрати для інституційних інвесторів, характеризуючи якість управління підприємства (якість менеджменту), його фінансове благополуччя і майбутні перспективи.

Концепція управління вартістю передбачає переорієнтацію з виключно бухгалтерських критеріїв оцінки ефективності функціонування підприємства на використання критерію ринкової вартості бізнесу. При цьому система стратегічного управління підприємством повинна бути націлена на забезпечення стійкого росту ринкової вартості бізнесу, а процес прийняття тактичних управлінських рішень – сфокусований на ключових факторах, які впливають на зміну вартості.

Для управління вартістю підприємства важливим є розуміння того, які саме параметри діяльності фактично визначають вартість бізнесу, встановлення їх пріоритетності та підпорядкованості. Таким чином, необхідно розробити систему факторів вартості і досягнути такого рівня її деталізації, при якому кожний фактор пов'язується з показниками, які є базовими при прийнятті стратегічних і тактичних рішень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Засновниками концепції управління вартістю є А. Раппапорт і Дж.Штерн, які продовжили дослідження нобелівських лауреатів М.Міллера і Ф.Модільяні. Значний вклад в розвиток концепції управління вартістю був внесений Б.Стюартом, Т. Коуплендом, Т.Колером і Дж. Мурріна. Теоретичні та методичні аспекти управління вартістю підприємств представлені в працях таких відомих іноземних і вітчизняних вчених як: О.В. Брезіцька [2], А.Г. Грязнова, С.В. Валдайцев, О.Г. Мендрул [6], Т.В. Момот, В.А. Панков, С.В. Рассказов, Г.І. Сичова, С.І. Тарасенко [8], О.О. Терещенко, М.Г. Чумаченко, Г.О. Швиданенко, Н.В. Шевчук, О.М. Щербракова, та інші.

Не зважаючи на значний інтерес до питання визначення вартості підприємства, відсутня єдність поглядів науковців до класифікації факторів, які впливають на розмір вартості бізнесу з урахуванням його специфіки.

Формулювання цілі статті. Мета статті полягає у встановленні ключових факторів, які впливають на величину ринкової вартості підприємства і відображають особливості діяльності автотранспортних підприємств.

Виклад основного матеріалу статті з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Керівникам і менеджерам підприємства необхідно знати, які елементи щоденних операцій, а також стратегічних рішень створюють і максимізують вартість бізнесу. Визначення факторів вартості дозволяє встановити їх пріоритетність та обґрунтувати напрямки перерозподілу ресурсів.

Правильне визначення факторів вартості потребує дотримання трьох важливих принципів [5]:

1. Фактори вартості повинні бути безпосередньо пов'язані зі створенням вартості для акціонерів і з необхідною деталізацією доведені до всіх рівнів підприємства включно до самого нижнього.

2. При встановленні цільових нормативів і при оцінці результатів діяльності фактори вартості необхідно виражати як фінансовими, так і операційними ключовими показниками діяльності.

3. Фактори вартості повинні відображати як поточну діяльність, так і довгострокові перспективи зростання.

Сукупність факторів, які впливають на вартість підприємства достатньо значна. Ці фактори за місцем виникнення можна класифікувати на фактори зовнішнього та внутрішнього середовища, тобто ті, які залежать і не залежать від діяльності підприємства [1,3,4,8].

Під зовнішнім середовищем транспортного підприємства розуміють сукупність факторів, які впливають на управлінські рішення і не контролюються підприємством. Зовнішнє середовище містить дві складові: макросередовище (віддалене оточення) та мікросередовище (ближнє оточення).

Основними факторами зовнішнього макросередовища, які відображають загальні умови функціонування підприємств, впливаючи на розмір їх вартості є:

- політико-правові (політична стабільність в країні, структура державного управління, нормативно-законодавчі акти);
- економічні (темпи зростання економіки, рівень інфляції, цінова та кредитно-грошова політика, стратегія зовнішньоекономічних відносин тощо);
- соціально-культурні (демографічна структура населення, існуючі в суспільстві традиції, цінності, норми поведінки, соціальні відносини);
- науково-технічні (наукові винаходи, досягнення конструкторів та дизайнерів);
- природні (стан навколишнього середовища; вплив транспорту на екологію; відношення суспільства до діяльності, яка забруднює довкілля; доступність (дефіцит) сировини).

Політико-правові фактори визначають інвестиційну політику транспортних підприємств; характеризують кількість бар'єрів в діяльності підприємств; встановлюють «правила гри» на національному, транспортному ринках. Економічні та соціально-культурні фактори впливають на якість та обсяг транспортних послуг. Під дією науково-технічних факторів у перевізників з'являється можливість використовувати більш досконалі транспортні засоби, у пасажирів – можливість швидше і комфортніше досягти місця призначення. Природні фактори впливають на зацікавленість транспортних підприємств в раціональному використанні наявних матеріальних ресурсів, екологічних транспортних засобів тощо.

До зовнішнього мікросередовища належать фактори, які прямо впливають на основну діяльність підприємства, або знаходяться під її безпосереднім впливом, а саме:

- споживачі транспортної продукції;
- конкуренти;
- постачальники матеріальних ресурсів (транспортних засобів, запасних частин, деталей, паливно-мастильних матеріалів тощо);
- посередники (організації, які надають консалтингові, інформаційні, рекламні послуги, банки, кредитні та страхові організації);
- контактні аудиторії (інвестиційні компанії, засоби масової інформації, державні органи влади, суспільні організації тощо).

Сила впливу факторів зовнішнього мікросередовища визначає обсяги реалізації та ціни на транспортні послуги, розміри інвестиційних та поточних витрат, прибутковість діяльності підприємства. Чим сильніший вплив цих факторів, тим менше можливостей мають підприємства для збільшення прибутковості, а відповідно – і своєї вартості. Змінивши власну стратегію розвитку підприємство може впливати на фактори зовнішнього мікросередовища, збільшуючи свою вартість.

Під внутрішнім середовищем розуміють сукупність факторів, які характеризують економічний потенціал підприємства і є керованими. До економічного потенціалу підприємства належать наступні складові: виробнича, фінансова, маркетингова, організаційна, кадрова, інформаційна, інвестиційна.

Отже, можна виділити наступні групи внутрішніх факторів:

- виробничі (стан матеріально-технічної бази підприємства, наявність виробничих запасів, техніко-технологічні особливості організації);
- фінансові (фінансово-економічні результати діяльності підприємства, рівень фінансової стійкості тощо);
- маркетингові (частка ринку, частка постійних клієнтів, наявні та потенційні конкуренти, конкурентоспроможність підприємства, його послуг, витрати на маркетингові заходи);
- організаційні (структура управління, соціальний клімат, рівень трудової дисципліни, мотивація праці, соціальна відповідальність тощо);
- кадрові (чисельність персоналу у розрізі окремих категорій, демографічний склад працівників, освітньо-кваліфікаційні характеристики, інтелектуальний капітал);
- інформаційні (кількість і якість інформації, каналів її поширення, можливості розширення й підвищення вірогідності інформаційної бази тощо);
- інвестиційна (частка відрахувань на інноваційний розвиток підприємства та впровадження інновацій).

Фактори внутрішнього середовища є результатом прийняття управлінських рішень керівництвом підприємства. Удосконалення технічних характеристик підприємства, покращення якості транспортних послуг, підвищення кваліфікації персоналу дозволяє конкурувати на ринку, розширювати сферу своєї діяльності, а отже і покращувати фінансовий стан, що збільшує вартість підприємства. Більш конкурентоспроможне підприємство буде мати більшу вартість, оскільки займатиме лівову частку ринку послуг і буде фінансово стабільним.

В економічній літературі фактори впливу на вартість підприємства переважно розглядаються з позиції підходу до підприємства, як до об'єкту купівлі-продажу, тобто товару. Оскільки ринкова вартість будь-якого товару формується під впливом двох основних факторів: попиту і пропозиції, даний підхід розповсюджується і на підприємство.

Зі сторони попиту, який формується під впливом зовнішніх чинників і залежить від платоспроможності потенційних інвесторів, діє основний фактор – корисність підприємства, яка визначається характером майбутніх доходів, часу їх отримання, ступенем ризику та ліквідності бізнесу. Ціни пропозиції, перш за все, визначаються витратами на створення аналогічних підприємств, а також - ринковою кон'юктурою, ступенем контролю за власністю, який можна отримати купуючи частку або ціле підприємство в індивідуальну приватну власність, специфікою об'єкта оцінки.

Підприємства обирають власну ринкову поведінку під впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, формуючи елементи грошового потоку і діють в межах моделі корпоративного управління, якій підпорядковується внутрішньогосподарське управління вартістю.

Економічна практика останніх десятиліть довела, що вартість бізнесу напряму пов'язана з величиною грошових потоків, що генеруються підприємством. Таким чином, вартісний підхід до управління бізнесом передбачає концентрацію менеджменту на довгострокових грошових потоках.

Якщо вартість підприємства визначається на основі грошових потоків, то нова вартість створюється лише у випадку, коли підприємство отримує таку віддачу на інвестований капітал, яка перевищує затрати на його залучення. Якщо рентабельність інвестованого капіталу менша за середньозважений розмір витрат на його отримання, тоді підприємство отримує прибуток, але не в змозі забезпечити адекватну віддачу на вкладені інвесторами кошти. З позиції інвесторів, підприємство втрачає вартість, а, відповідно, в довгостроковій перспективі йому не вдасться залучити необхідний капітал і воно не втримається в бізнесі.

Таким чином, вартість підприємства формується під впливом зовнішніх і внутрішніх факторів, які визначають розмір його грошового потоку та вартість капіталу.

Грошові надходження та виплати на підприємстві відображаються за видами його діяльності: операційні, інвестиційні та фінансові. При формуванні вартості підприємства основну увагу необхідно приділити факторам, які впливають на операційний грошовий потік.

Згідно з [7] на розмір чистого грошового потоку від операційної діяльності впливають наступні зміни: розміру прибутку, суми амортизаційних відрахувань, розміру дебіторської заборгованості, запасів товарно-матеріальних цінностей, залишків короткострокових фінансових

зобов'язань, резерву майбутніх витрат і платежів, суми отриманих доходів у рахунок майбутніх періодів.

Факторами другого порядку зміни чистого грошового потоку від операційної діяльності є: обсяг та структура реалізації послуг, рівень тарифів, питомі змінні витрати, сума постійних витрат, ставка оподаткування прибутку; вартість амортизованих активів, середня норма амортизації активів; зміна обсягу та вартості запасів товарно-матеріальних цінностей; зміна швидкості інкасації дебіторської заборгованості та періоду погашення кредиторської заборгованості.

При формуванні вартості АТП необхідно основну увагу приділити виявленню факторів, які здійснюють суттєвий вплив на його кінцеві результати. До таких факторів можна віднести розмір обсягів реалізації послуг та витрат, рівень тарифів.

Обсяг та якість транспортної роботи оцінюються системою техніко-експлуатаційних показників (ТЕП), які можна умовно поділити на дві групи. За допомогою ТЕП першої групи оцінюють ступінь використання рухомого складу. До них належать коефіцієнти технічної готовності та випуску автомобілів на лінію; вантажопідйомність рухомого складу, статичний і динамічний коефіцієнти її використання; середній пробіг з вантажем за їздки і середня відстань перевезень; коефіцієнт використання пробігу; тривалість роботи автомобіля в наряді і простою при навантажувально-розвантажувальних роботах; середня технічна і середня експлуатаційна швидкість руху. Показники цієї групи являються первинними характеристиками транспортного процесу. Друга група показників об'єднує результативну інформацію: кількість їздок, загальний пробіг і пробіг з вантажем, кількість відпрацьованих авто годин; обсяг перевезень та вантажообіг.

На розмір витрат підприємства впливає багато різних факторів, які об'єднують в дві групи: структурні та функціональні. Структурні – це фактори, які визначають величину затрат у зв'язку із організаційно-виробничою структурою підприємства, структурою транспортних послуг (загальний обсяг виробництва транспортних послуг і їх номенклатура; діапазон діяльності АТП, ступінь освоєння ним різних сегментів ринку транспортних послуг; технології перевезень та технічного обслуговування і ремонту автомобілів). Функціональні фактори розглядаються у зв'язку із інтенсивністю і особливостями діяльності АТП (ступінь включення робочої сили у надання транспортних послуг, ступінь використання автомобілів, як активної частини основних засобів тощо).

Ціни на транспортні послуги та інші види послуг, які виконують автотранспортні підприємства є переважно вільними і формуються самими перевізниками з урахуванням ситуації на ринку. В практичній діяльності при встановленні цін на автотранспортні послуги повинні враховуватися, перш за все, три основні орієнтири – собівартість надання послуги, середні ціни на ринку та гранична платоспроможність клієнтів.

Факторами впливу на розмір грошового потоку від інвестиційної діяльності є зміна: виручки від реалізації основних засобів, нематеріальних активів, довгострокових фінансових активів, раніше викуплених акцій підприємства; суми одержаних процентів і дивідендів за довгостроковими цінними паперами, інвестицій на придбання основних засобів, нематеріальних активів, на капітальне будівництво, на придбання довгострокових фінансових активів; кількості викуплених власних акцій підприємства.

Факторами другого порядку формування чистого грошового потоку від інвестиційної діяльності є: зміна кількості та вартості реалізованих і придбаних основних засобів; зміна загальної суми та структури фінансових вкладень, зміна рівня прибутковості окремих видів фінансових вкладень; кількість споруджуваних об'єктів, обсяг виконаних робіт за кожним об'єктом, кошторисна вартість виконаних робіт.

Факторами впливу на формування величини грошового потоку від фінансової діяльності є зміна: суми довгострокових і короткострокових кредитів, суми цільового фінансування і надходжень, суми одержаних дивідендів і процентів від короткострокових фінансових вкладень, надходжень від емісії акцій, виплат за довгостроковими кредитами та позиками, суми виплачених дивідендів акціонерам підприємства тощо.

Після встановлення ключових факторів вартості на підприємстві необхідно налагодити таке управління, яке би забезпечило результати діяльності, які відповідають цільовим установкам на всіх рівнях: загального керівництва підприємством, на рівні структурної одиниці, на рівні групи робочих місць. Таким чином, кожний підрозділ повинен мати свій набір факторів вартості та перелік ключових показників діяльності, які є вимірниками цих факторів. Треба відмітити, що кількість

показників діяльності повинна бути обмеженою 5-10 [5]. Систему виміру вартості, фактори вартості і цільові нормативи потрібно перетворити на підприємстві в поточні дії та рішення.

Перелік факторів вартості необхідно періодично переглядати, оскільки порядок їх пріоритетності може змінитися із змінами ринкових умов і розвитком навичок самого підприємства. При цьому фактори вартості необхідно розглядати комплексно. З цієї причини необхідно аналізувати різні сценарії розвитку подій, щоб краще зрозуміти взаємозв'язок між факторами вартості. Фактори вартості і сценарії додають управлінню вартістю реалістичність, оскільки пов'язують дії менеджерів з їх наслідками для вартості підприємства. Всі ці елементи складають вартісне мислення, без якого неможливе справжнє управління вартістю.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Вартість підприємства є комплексним показником, що характеризує як внутрішній стан підприємства, так і вплив на нього зовнішніх чинників. Таким чином, формуючись під впливом внутрішніх і зовнішніх факторів, вартість підприємства є інтегрованим фінансовим показником, що на сьогодні став потужним інструментом в стратегічному управлінні. Аналіз факторів, що впливають на вартість підприємства, стає важливим завданням, вирішення якого є необхідним для отримання обґрунтованої оцінки вартості бізнесу.

Ключові фактори вартості мають динамічний характер, тому на автотранспортних підприємствах необхідно розробляти систему моніторингу і аналізу інформації про стан внутрішнього і зовнішнього середовища для контролю за їх впливом на формування ринкової вартості підприємства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Березін О.В. Стратегія підприємства: навчальний посібник / О.В. Березін, М.Г. Безпарточний. – К. : Ліра-К, 2010. – 224 с.

2. Брезіцька О.В. Управління вартістю: фактори формування вартості підприємства [Електронний ресурс] / О. В. Брезіцька // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури (економічні науки). – 2011. – № 31. – Режим доступу: <http://jrnl.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/346>

3. Гончарова Н. П., Федонін О. С., Швиданенко Г. О. Управління підприємствами: сучасні тенденції розвитку: Монографія. За заг. ред. Федоніна О. С. – К.: КНЕУ, 2006.

4. Даценко Г.В. Чинники зовнішнього та внутрішнього фінансового середовища підприємств безпосереднього і непрямого впливу / Г.В. Даценко // Вісник Хмельницького національного університету. – Економічні науки. – 2010. – № 6. – С. 198-202.

5. Коупленд Т. Стоимость компании: оценка и управление / Т. Коупленд, Т. Коллер, Дж. Муррин.; пер. с англ. – [2-е изд., стер.]. – М.: Олимп-Бизнес, 2002. – 576 с.

6. Мендрул О.Г. Управління вартістю підприємств : Монографія / О. Г. Мендрул. – К.: КНЕУ, 2002. – 272 с.

7. Савицька Г.В. Економічний аналіз діяльності підприємства: Навчальний посібник.- 3-те вид., випр. і доп.- К.: Знання, 2007. – 668с.

8. Тарасенко С.І. Формування системи факторів вартості підприємства / С.І. Тарасенко // Культура народів Причорномор'я. – 2006. – № 80. – С. 149-153.

REFERENCES

1. Berezin A.V., Bezpartochnyy M.G. Strategiya pidpriemstva [Business Strategy]. Tutorial. Kyiv, Lear-K Publ., 2010, p. 224. (Ukr)

2. Brezitska O.V. Upravlinnya vartistyu: faktory formuvannya vartosti pidpriemstva [Management of value: factors, which form value of enterprise]. Problemy pidvishchennya efektyvnosti infrastruktury (ekonomichni nauky) - Problems of increasing the efficiency of infrastructure (economic sciences). 2011, issue 31. Available at: <http://jrnl.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/346> . (Ukr)

3. Goncharova N.P., Fedonin O.S., Shvydanenko G.A. Upravlinnya pidpriemstvamy: suchasni tendencyii rozvytku [Management of enterprises: the modern trend of development]. Kyiv, KNEU Publ., 2006. (Ukr)

4. Datsenko G.V. Chynnyky zovnishnogo ta vnutrishnogo finansovogo seredovysha pidpriemstva bezposerednyogo ta nepryamogo vplyvu [Factors external and internal financial environment of enterprises of direct and indirect effects]. Visnyk Khmelnyckogo nacionalnogo universytetu [Bulletin of Khmelnytsky National University]. Economics. 2010, issue 6, pp. 198-202. (Ukr)

5. Kouplend, T., Koller, T. and Murrin, Dzh. (2002), Stoimost kompanii: otsenka i upravlenie [The cost of the company: valuation and management], Olimp-Biznes, Moscow, Russia, 576 p. (Rus)
6. Mendrul A.G. Upravlinnya vartistyu pidpriemstv [Management of value of enterprises]. Monograph. Kyiv, KNEU Publ., 2002, p. 272. (Ukr)
7. Savitska G.V. Ekonomichnyi analiz diyalnosti pidpriemstva [Economic analysis of enterprise]. Kyiv, Knowledge Publ., 2007, p. 668. (Ukr)
8. Tarasenko S.I. Formuvannya systemy faktoriv vartosti pidpriemstva [Formation of the system of value factors of enterprise]. Kultura narodiv Prichernomoriya [The Culture of folk of Black Sea], 2006, issue 80, pp. 149-153. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Систематизація факторів формування вартості автотранспортного підприємства / В.В. Бойко, Н.В. Любарська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті проведено аналіз та систематизовано фактори, що впливають на формування вартості автотранспортних підприємств.

Об'єкт дослідження – фактори вартості підприємства.

Мета дослідження – розвиток концептуальних основ формування системи факторів, що впливають на величину ринкової вартості підприємства і відображають особливості діяльності автотранспортних підприємств.

Метод дослідження – історичний метод (при дослідженні підходів до формування системи факторів вартості підприємства); метод аналізу і синтезу (для уточнення сутності поняття «фактори вартості підприємства», обґрунтування ролі, принципів і підходів до формування системи факторів, що впливають на вартість підприємства); методи групування та класифікації (для систематизації факторів вартості підприємства).

У статті визначено, що створення та максимізація вартості бізнесу відбувається за рахунок впливу на елементи щоденних операцій та стратегічних рішень, тобто фактори вартості.

Запропоновано розглядати підприємство, як об'єкт купівлі-продажу, тобто товар, вартість якого формується під впливом двох основних факторів: попиту і пропозиції.

Проведено аналіз факторів вартості за місцем виникнення: факторів зовнішнього середовища, що містить дві складові: макросередовище та мікросередовище, а також факторів внутрішнього середовища.

Встановлено, що підприємства обирають власну ринкову поведінку під впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, формуючи елементи грошового потоку і діють в межах моделі корпоративного управління, якій підпорядковується внутрішньогосподарське управління вартістю. Зроблено висновок, що вартість підприємства формується під впливом зовнішніх і внутрішніх факторів, які визначають розмір його грошового потоку та вартість капіталу. Грошові надходження та виплати на підприємстві запропоновано відображати за видами його діяльності: операційні, інвестиційні та фінансові.

Результати статті спрямовані на оптимізацію механізму управління вартістю сучасного підприємства та можуть бути впроваджені для управління підприємствами автомобільного транспорту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВАРТІСТЬ, ВАРТІСТЬ ПІДПРИЄМСТВА, УПРАВЛІННЯ ВАРТІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА, ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ВАРТОСТІ, ГРОШОВИЙ ПОТІК.

ABSTRACT

Boyko V.V., Liubarska N.V. Systematization of factors which form the value of motor transport enterprise. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv. National Transport University. 2015. – Issue 3 (33).

The article analyzed and systematized factors, which form the value of motor transport enterprise.

The object of study - factors of value.

The aim - to develop conceptual foundations of the system of factors that affect on the market value of the company and reflect the peculiarities of trucking companies.

The method of research - historical method (at research of approaches to forming the system of value factors); method of analysis and synthesis (to clarify the essence of the concept of "factors of value" rationale

the role, principles and approaches to forming a system of factors that affect the value of the enterprise); clustering and classification methods (for organizing factors of value).

The article stipulates that create and maximize the value of business is due to exposure to the elements of daily operations and strategic decisions, which are the value factors.

A company regarded as an object of sale or goods whose value is influenced by two main factors: supply and demand.

The analysis of value factors at the place of occurrence: external factors, which contain of two components: macro and microenvironment, and internal factors.

Found that firms choose their own market behavior influenced by factors of external and internal environment, forming components of cash flow and operating within a corporate governance model, which is subject to internal value based management. It is concluded that the value of the company formed by external and internal factors that determine the size of its cash flow and cost of capital. Cash receipts and payments the company offered its display by types of activity: operating, investing and financing.

Results of articles aimed at optimizing the value based management of modern enterprise and can be used for implementing of management of motor transport enterprises.

KEY WORDS: VALUE, ENTERPRISE VALUE, ENTERPRISE VALUE MANAGEMENT, FACTORS OF COST, CASH FLOW.

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Систематизация факторов формирования стоимости автотранспортного предприятия / В.В. Бойко, Н.В. Любарская // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье проведен анализ и систематизированы факторы, влияющие на формирование стоимости автотранспортных предприятий.

Объект исследования - факторы стоимости предприятия.

Цель исследования - развитие концептуальных основ формирования системы факторов, которые влияют на величину рыночной стоимости предприятия и отражают особенности деятельности автотранспортных предприятий.

Метод исследования - исторический метод (при исследовании подходов к формированию системы факторов стоимости предприятия); метод анализа и синтеза (для уточнения сущности понятия «факторы стоимости предприятия», обоснование роли, принципов и подходов к формированию системы факторов, влияющих на стоимость предприятия); методы группировки и классификации (для систематизации факторов стоимости предприятия).

В статье определено, что создание и максимизация стоимости бизнеса происходит за счет воздействия на элементы ежедневных операций и стратегических решений, то есть факторы стоимости.

Предложено рассматривать предприятие как объект купли-продажи, то есть товар, стоимость которого формируется под влиянием двух основных факторов: спроса и предложения.

Проведен анализ факторов стоимости за местом возникновения: факторов внешней среды, которые содержат две составляющие: макросреда и микросреда, а также факторов внутренней среды.

Установлено, что предприятия определяют собственное рыночное поведение под влиянием факторов внешней и внутренней среды, формируя элементы денежного потока и действуют в рамках модели корпоративного управления, которому подчиняется внутрихозяйственное управление стоимостью. Сделан вывод о том, что стоимость предприятия формируется под влиянием внешних и внутренних факторов, которые определяют размер его денежного потока и стоимость капитала. Денежные поступления и выплаты на предприятии предложено отражать по видам его деятельности: операционные, инвестиционные и финансовые.

Результаты статьи направленные на оптимизацию механизма управления стоимостью современного предприятия и могут быть внедрены для управления предприятиями автомобильного транспорта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СТОИМОСТЬ, СТОИМОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ, УПРАВЛЕНИЕ СТОИМОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЯ, ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ СТОИМОСТИ, ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК.

АВТОРИ:

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

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

AUTHOR:

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

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

АВТОРЫ:

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

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

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

МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІАГНОСТИКИ ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

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

Парфентьева О.Г., Національний транспортний університет, Київ, Україна

METHODOLOGICAL SUPPORT ECONOMIC DIAGNOSTICS FOR POTENTIAL DEVELOPMENT OF COMPANY

Boiko V. V., candidate of Economics, National transport university, Kiev, Ukraine

Parfentyeva O. G., National transport university, Kiev, Ukraine

МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДИАГНОСТИКИ ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

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

Парфентьева О.Г., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Сучасні тенденції розвитку економічних відносин в Україні потребують від менеджерів підприємств своєчасних обґрунтованих управлінських рішень. Розуміння фахівцями потенційних можливостей щодо розвитку суб'єкта господарювання створює підґрунтя для його ефективної, стійкої роботи в мінливих умовах зовнішнього середовища. Для дослідження можливостей підприємства у різних сферах його функціонування застосовується методичний апарат економічної діагностики, основним завданням якої є розпізнавання проблем розвитку підприємства і пошук напрямків їх можливого розв'язання для подальшого забезпечення прибуткового і стабільного функціонування.

Вище зазначене формує необхідність здійснення діагностики потенціалу розвитку підприємства, методичне забезпечення якої включає значну кількість засобів та інструментів проведення, для підвищення рівня ефективності управлінських рішень.

Аналіз і огляд останніх досліджень. В економічній літературі існує значна кількість методичних підходів щодо проведення економічної діагностики підприємства, запропонованих вітчизняними та зарубіжними науковцями такими, як І.М. Ансофф, О.О. Гетьман, А.М. Болюх, В.З. Бурчевський, М.І. Горбатюк, О.А. Дмитренко, Т.О. Загорна, В.М. Івахненко, О.Є. Кузьмін, Є.В. Мних, О.І. Олексюк, І.М. Репіна, О.С. Федонін, В.М. Шаповал, Г.О. Швиданенко, Б.Г. Шелегедата ін. При цьому відсутня єдність думок стосовно класифікації методів економічної діагностики та їх практичного застосування для цілей дослідження потенціалу розвитку підприємств.

Метою даної статті є ідентифікація методів економічної діагностики для дослідження потенціалу розвитку підприємств та перспектив їх використання в управлінні діяльністю суб'єктів господарювання автомобільного транспорту.

Основна частина. Методологія економічної діагностики складається із методу як загального підходу до досліджень і конкретної методики як сукупності спеціальних методів (приймів), які застосовуються для обробки і аналізу економічної інформації.

В економічній діагностиці використовується діалектичний метод пізнання, який передбачає:

- вивчення економічних процесів в динаміці, що дає можливість визначати їх швидкість розвитку;
- дослідження економічних процесів у взаємозв'язку, що обумовлює необхідність комплексного підходу до вивчення господарської діяльності дає можливість правильно оцінити результати роботи, виявити резерви в економіці підприємства.

Метод економічної діагностики – сукупність способів вивчення і виміру відхилень параметрів діяльності та узагальнення впливу факторів на зміну результатів діяльності підприємства для їх покращення.

Таким чином, метод діагностики потенціалу розвитку підприємства можна сформулювати як сукупність способів вивчення і виміру відхилень параметрів (показників, характеристик) діяльності, які визначають повноту використання потенціалу розвитку підприємства та вибору напрямків для підвищення його рівня.

Основним елементом методу діагностики є науковий інструментарій. Він включає в себе поєднання загальнонаукових і специфічних прийомів дослідження стану підприємства. В економічній діагностиці застосовуються прийоми, які запозичені зі статистики, математики, бухгалтерського обліку та програмування тощо. Проте економічна діагностика використовує свої специфічні інструменти дослідження.

Згідно проведеного аналізу наукових праць [8, 10] при діагностиці потенціалу розвитку підприємства використовуються такі три основні підходи: ресурсний, структурний, цільовий.

1. Ресурсний підхід орієнтований на визначення потенціалу розвитку підприємства як сукупності фізичних і вартісних оцінок його окремих елементів. Цей підхід передбачає застосування методів, які дозволяють використовувати вартісну оцінку потенціалу підприємства.

Методи, які використовуються для оцінки ринкової вартості підприємства поєднуються в три традиційні підходи [8, 10]: майновий, порівняльний та дохідний. Використання методів майнового підходу дозволяє визначити вартість потенціалу за сумою витрат на його створення та використання. Методи порівняльного підходу дають можливість оцінити потенціал підприємства на базі зіставлення із аналогами, що вже були об'єктами ринкових угод. За дохідним підходом вартість потенціалу визначається як теперішня вартість чистих вигод від його майбутнього використання.

2. Структурний підхід орієнтований на визначення раціональної структури потенціалу підприємства, виходячи з певних встановлених нормативних співвідношень.

3. Цільовий підхід спрямований на визначення відповідності наявного потенціалу розвитку підприємства досягненню поставлених цілей.

Структурний та цільовий підходи діагностики потенціалу розвитку підприємства передбачають застосування інструментарію економічного і стратегічного аналізів.

В науковій літературі [3, 5, 7] існують різні підходи до класифікації способів і прийомів економічної діагностики, які ґрунтуються на методах економічного аналізу. За одним із таких підходів в основу класифікації закладають рівень об'єктивності, за яким розрізняють формалізовані та неформалізовані методи діагностики.

В основу формалізованих методів діагностики покладені науково-обґрунтовані, на базі проведення дослідження за допомогою аналізу статистичної інформації, та доведені аналітичні залежності. Неформалізовані методи ґрунтуються на інтуїції та попередньому досвіді аналітиків.

Формалізовані методи поділяються на логіко-економічні, економіко-математичні, економетричні методи та методи теорії прийняття рішень.

Логіко-економічні методи призначені для елементарного оброблення і оформлення інформації та широко застосовуються в діагностиці стану підприємств. До цих методів належать: відносні і середні величини, показники варіації, ряди динаміки, групування, порівняння, балансові, табличні, графічні.

Для отримання узагальненої характеристики сукупності однорідних явищ за будь-яким показником як рівень ознаки в розрахунку на одиницю сукупності визначають середні величини. Відносні величини визначають як відношення одного показника до іншого, прийнятого за базу порівняння. Для вимірювання відхилень певних ознак від середньої величини застосовуються показники варіації. Для дослідження сукупності значень певних показників, які належать до деяких послідовних інтервалів або моментів часу використовуються прийоми оброблення динамічних рядів. Групування дозволяє звести економічні показники в однорідні групи за певними ознаками з метою систематизації матеріалу для аналітичного опрацювання. Порівняння надає можливість здійснювати зіставлення аналітичних показників з метою визначення загальних і специфічних ознак економічних явищ, тенденцій і закономірностей їх розвитку. Для відображення і оформлення матеріалів діагностики використовуються балансовий, табличний і графічний методи. Балансовий метод дозволяє відобразити співвідношення, пропорції груп взаємопов'язаних показників. Табличний метод використовується як раціональна і зручна форма представлення інформації та результатів оцінки за допомогою аналітичних таблиць. Графічний метод дозволяє особливим способом наочного зображення і узагальнення аналітичної інформації про стан і діяльність підприємства за допомогою геометричних фігур, малюнків чи схематичних карт.

На практиці виникає потреба в паралельній поглибленій оцінці та визначенні не тільки величини зміни показника, але й причини її зміни. Економіко-математичні методи дозволяють

прискорити проведення економічної діагностики, сприяють повнішому врахуванню впливу факторів на результати діяльності та підвищенню точності обчислень і включають методи детермінованого та стохастичного факторного аналізу, теоретичні, дескриптивні, предикативні та нормативні методи.

Теоретичні моделі дозволяють вивчати загальні властивості економіки і її окремих елементів дедукцією висновків із формальних передумов. Вони важливі для розуміння можливих властивостей об'єкта діагностики. Це макроекономічні та мікроекономічні моделі, в тому числі моделі теорії фірми та теорії ринків. Дескриптивні методи мають описовий характер, дозволяють структурувати та ідентифікувати взаємозв'язки між основними та опосередкованими показниками (подання фінансових звітів у різноманітних аналітичних розрізах, система аналітичних коефіцієнтів). Предикативні методи використовуються для прогнозування доходів та витрат підприємства, його майбутнього економічного стану (побудова прогностичних звітів, ситуаційний аналіз). Нормативні методи дають змогу порівнювати фактичні результати діяльності підприємства з очікуваними.

В економічній літературі широко пропонуються факторні моделі для діагностики імовірності банкрутства підприємств. Детермінований факторний аналіз характеризується такими особливостями: на зміну результативного показника впливають тільки ті факторні показники, які об'єднані в факторній моделі, тобто аналітик абстрагується від впливу на зміну результативного показника інших факторів. Стохастичний аналіз є доповненням і поглибленням детермінованого факторного аналізу і призначений для вирішення таких основних завдань: встановлення самого факту наявності (або відсутності) статистично значимого зв'язку між ознаками, які досліджуються; прогнозування невідомих значень результативних показників за конкретними значеннями факторних ознак; виявлення причинних зв'язків між показниками, вимір їхньої щільності та порівняльний аналіз ступеня впливу. Стохастичні моделі передбачають наявність випадкових впливів на показники, які досліджуються і тому використовують економетричні методи для їх описування.

Економетричні методи використовуються для вивчення багатомірних статистичних сукупностей тоді, коли змінення показників можна представити як випадковий процес. Основа цих методів – економічна модель, під якою розуміють схематичне представлення економічного процесу за допомогою наукової абстракції, відображення характерних рис. До цих методів належать: кореляційний, регресійний, дисперсійний та кластерний аналізи.

Регресійний аналіз дозволяє встановити форму зв'язку між результативним показником і факторами у вигляді рівняння регресії. За допомогою кореляційного аналізу визначається вид і щільність зв'язку між двома і більше показниками та явищами через кількісну оцінку цього зв'язку. Проведення дисперсійного аналізу дозволяє оцінити різницю між групами даних, підтвердити або заперечити гіпотезу про те, що дві вибірки даних належать до однієї генеральної сукупності. Метод кластерного аналізу дозволяє побудувати класифікацію декількох об'єктів через поєднання їх в групи (кластери) на основі критерію мінімуму відстані в просторі певних показників, які описують ці об'єкти.

Методи теорії прийняття рішень використовують поняття та методи математики, статистики, економіки, менеджменту та психології з метою вивчення закономірностей вибору людьми шляхів вирішення задач та проблем, а також способів дослідження бажаного результату. Ці методи дають змогу оптимізувати величину показників із урахуванням умов господарювання та обмежень на ресурси і тим самим виявити додаткові та невикористані резерви виробництва шляхом порівняння величини досліджуваних показників за оптимальним варіантом із їхнім фактичним або плановим рівнем. До методів теорії прийняття рішень належать: методи дослідження операцій (теорія ігор, сітьові методи планування), методи математичного програмування, імітаційне моделювання та нейролінгвістичне моделювання.

Методи дослідження операцій використовують з метою отримання об'єктивної кількісної оцінки запропонованих цілеспрямованих дій, альтернативних варіантів та вибору найкращого з них. Методи математичного програмування слугують основним засобом вирішення завдань оптимізації виробничо-господарської діяльності. Їх цінність для економічної діагностики полягає в тому, що вони дозволяють отримувати оцінки планових завдань, дефіцит у виробничих ресурсів, визначати ліміти технічних і матеріальних ресурсів. Імітаційне моделювання спрямоване на синтез результатів аналітичного пізнання елементів системи, в результаті чого формалізуються та ідентифікуються закони і закономірності, стабільні властивості елементів і зв'язків у процесі функціонування та розвитку досліджуваних явищ і процесів. Широке застосування у фінансовій діагностиці знайшли нейролінгвістичні методи, які дозволяють формалізувати представлення економічної системи в умовах невизначеності ринкових факторів і нечітких параметрів.

Для діагностики ринкових позицій підприємства, його управлінського потенціалу, корпоративної культури широко застосовуються неформалізовані методи, які ґрунтуються на індивідуальних чи колективних оцінках.

До індивідуальних експертних оцінок належать метод інтерв'ю та аналітичні записки. Метод інтерв'ю передбачає отримання відповідей за розробленим переліком запитань в процесі розмови між психологом чи соціологом та суб'єктом. Формування аналітичних записок ґрунтується на відсутності впливу на аналітика будь-якого нав'язливого попереднього судження.

Колективні експертні оцінки є комплексними методами, оскільки передбачають проведення індивідуальних експертних оцінок, а також статистичну обробку отриманих результатів. При колективній експертизі використовують методи дискусії, «мозкового штурму» та Дельфі.

Для проведення дискусії організовують «круглі столи» та інші заходи, під час яких експерти узгоджують свої позиції. Метод «мозкового штурму» передбачає вирішення проблеми на основі стимулювання творчої активності, при якому учасникам обговорення пропонують висловлювати якомога більшу кількість варіантів рішення, в тому числі самих фантастичних. Потім із загального числа висловлених ідей відбирають найбільш вдалі, які можуть бути використані на практиці. Метод Дельфі включає в себе узагальнення оцінок експертів, що стосуються перспектив розвитку того чи іншого економічного суб'єкта. Особливість метода складається в послідовному, індивідуальному та анонімному опитуванні експертів, що виключає їх контакт між собою.

Специфіка діагностики потенціалу розвитку підприємства визначає використання крім розглянутих вище методів економічного аналізу ще й методів стратегічного аналізу, які передбачають вивчення об'єкта за параметрами, що визначають його майбутній стан.

Методи стратегічного аналізу використовуються з метою виявлення позитивних і негативних факторів, які можуть вплинути на формування та реалізацію потенціалу розвитку підприємства в існуючому середовищі. Мета використання таких методів полягає у визначенні, які стратегії слід вибирати у конкретних ринкових умовах. За допомогою методів стратегічного аналізу можна оцінити потенціал розвитку та інноваційний потенціал підприємства.

Аналіз джерел [1, 2, 5, 6, 8, 9, 10] дозволив встановити, що в процесі дослідження зазвичай застосовуються наступні методи стратегічного аналізу: PEST-аналіз, SWOT-аналіз, SPACE-аналіз, GAP-аналіз, PIMS-аналіз, модель Мак-Кінсі та матриця БКГ.

Для виявлення політичних, економічних, соціальних та технологічних аспектів внутрішнього середовища, які впливають на бізнес компанії застосовується PEST-аналіз. SWOT-аналіз – дозволяє визначити слабкі та сильні сторони підприємства, а також його ринкові загрози та можливості. SPACE-аналіз дає змогу оцінити позицію підприємства на ринку, проаналізувати характеристики діяльності підприємства та визначити його оптимальну стратегію. GAP-аналіз вивчає стратегічне розходження між бажаним - чого підприємство хоче досягнути в своєму розвитку - і реальним - чого фактично може досягти підприємство, не змінюючи свою поточну політику. PIMS-аналіз заснований на використанні емпіричної моделі, що пов'язує стратегічні змінні (ринкова частка, якість продукції) та ситуаційні змінні (швидкість зростання ринку, стадії розвитку галузі, інтенсивність потоків капіталу) і дозволяє вивчити рівень впливу обраної стратегії на величину прибутковості підприємства. Модель Мак-Кінсі пропонує готові варіанти стратегії підприємства і є способом аналізу та оцінки внутрішніх факторів, які впливають на майбутнє підприємства. Матриця БКГ розробляється на основі дослідження актуальності продукції підприємства, його частки на ринку і дозволяє визначити не тільки стратегічні позиції кожної стратегічної зони господарювання організації, але і дати рекомендації щодо балансу потоку готівки з точки зору перспектив стратегічної зони господарювання.

Для визначення величини резервів в діагностиці застосовують ряд методів: прямого рахунку, порівняння, детермінованого факторного аналізу, функціонально-вартісного аналізу, математичного програмування тощо.

Узагальнена класифікація методів діагностики потенціалу розвитку підприємства представлена на рис. 1.

Як показали дослідження, діагностика потенціалу розвитку підприємства має значний методичний апарат та інструментарій традиційного економічного аналізу. Значна частина методичних підходів, які використовуються в економічній діагностиці є досягненням теорії стратегії та теорії вартості. Більшість діагностичних процедур частково або повністю виконуються із застосуванням пакетів прикладних програм – як стандартних, так і спеціальних.

Висновки. Сформовані положення сприяють подальшому розвитку теоретичних і методичних основ економічної діагностики потенціалу розвитку підприємств. В процесі проведеного

дослідження виявлено, що діагностика потенціалу розвитку підприємств являє собою комплексний процес оцінки його наявності та ефективності використання. При її проведенні можуть бути застосовані найрізноманітніші методи, вибір яких залежить від конкретних напрямків діяльності в розрізі функціональних підсистем підприємства.

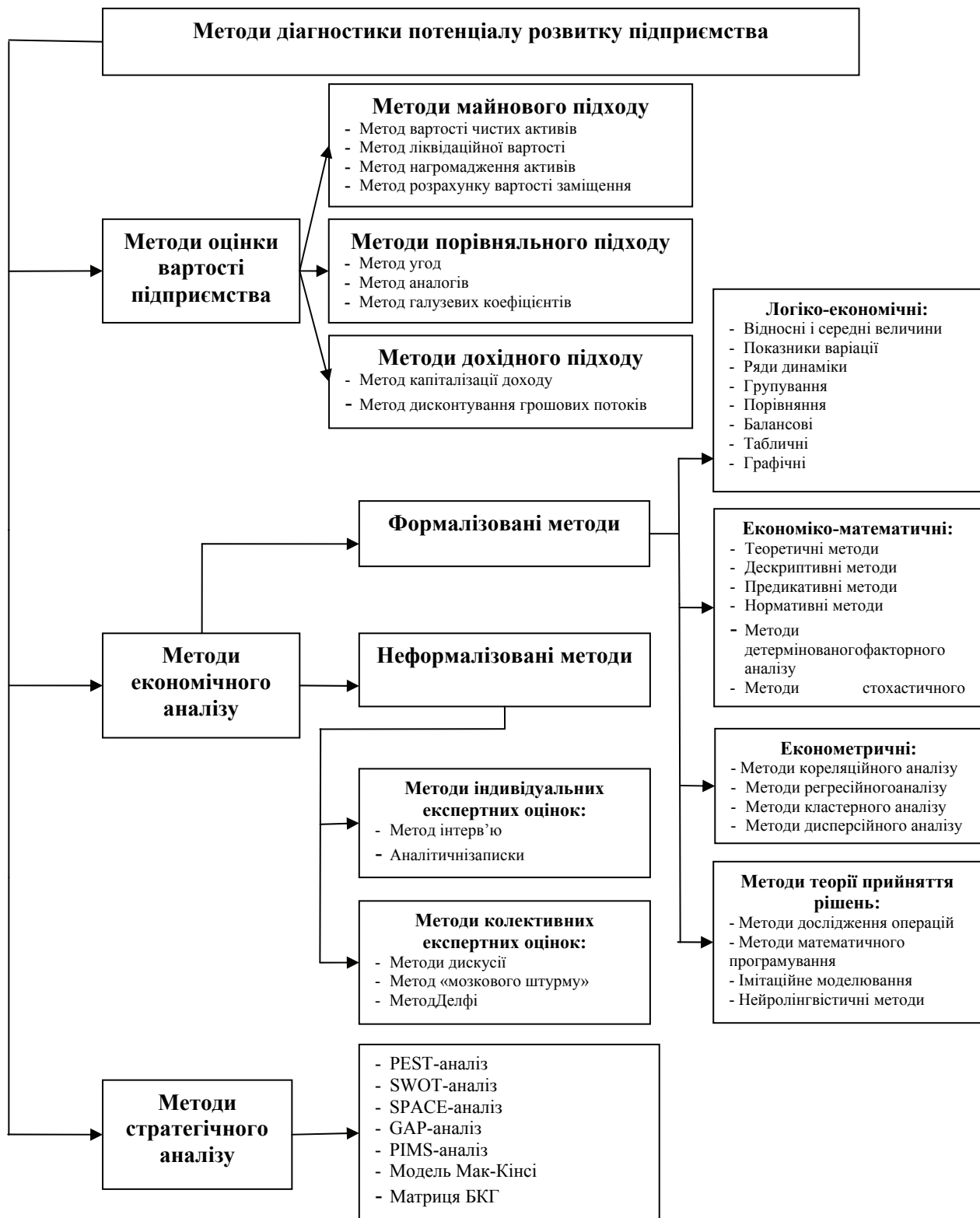


Рисунок 1 - Класифікація методів діагностики потенціалу розвитку підприємства

Вибір методів діагностики потенціалу розвитку підприємства дає можливість оцінити повноту та ефективність його використання і розробити комплекс заходів, які дозволять використати ресурси і можливості підприємств для підвищення його ефективності діяльності, ринкової стійкості в умовах невизначеності.

Діагностика потенціалу розвитку підприємства потребує наявності методики її проведення, сформованої системи критеріїв, які спроможні відобразити стан потенціалу розвитку підприємства, оптимальні та граничні значення меж його змін з урахуванням чинників, що впливають на нього в той чи інший період часу.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Ансофф И.М. Стратегическое управление: [навч.посіб.] / И.М. Ансофф. - М.: Экономика, 1989. - 519 с.
2. Гетьман О.О. Економічна діагностика: [навч.посіб.] / О. Гетьман, В. Шаповал. – К. : Центр навчальної літератури, 2007. – 307 с.
3. Економічний аналіз: [навч. посіб.] / [М. А. Болюх, В. З. Бурчевський, М. І. Горбаток та ін.] за ред. акад. НАНУ, проф. М. Г. Чумаченка. — К. : КНЕУ, 2003. — 556 с.
4. Загорна Т.О. Економічна діагностика: [навч.посіб.] / Тетяна Олегівна Загорна. – К. : Центр учбової літератури, 2007. – 400 с.
5. Івахненко В.М. Курс економічного аналізу: [навч.посіб.] / Валентин Михайлович Івахненко. – К. : Знання, 2006. – 261 с.
6. Кузьмін О.Є. Економічна діагностика: [навч.посіб.]/ О. Кузьмін, О. Мельник. – К. : Знання, 2012. – 318 с.
7. Мних Є.В. Економічний аналіз: [підруч.]/ Євген Володимирович Мних. – К. : Центр учбової літератури, 2003. – 412 с.
8. Федонін О.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: [навч.посіб.] / Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І. – К. : КНЕУ, 2004. – 316 с.
9. Швиданенко Г.О. Бізнес – діагностика підприємства: [навч.посіб.] / [Швиданенко Г.О., Дмитренко А.І., Олексюк О.І.] – К. : КНЕУ, 2008. – 344 с.
- 10.Шелегеда Б.Г. Экономическая диагностика: [курс лекций]/ Б. Шелегеда, Н. Касьянова. – Донецьк. : ДИЭХП, 2002. – 114 с.

REFERENCES

1. M. I. Ansoff Strategic management. / S.M. Ansoff. - M. : Economics, 1989. - 519 p. (Rus)
2. Getman, A. A., Economic diagnostics / O. Getman, V. Shapoval. – K. : Center educational literature, 2007. – 307 p. (Ukr)
3. Economic analysis / [by M. A. Baluch, V. S. Barczewski, M. I. humpback that in.] ed. NASU, Prof. M. G. Chumachenko. — K. : KNEU, 2003. — 556 S. (Ukr)
4. Zagorny T. A. diagnostics of Economic / Zagorny Tatiana Olegovna. – K. : Center educational literature, 2007. – 400 p. (Ukr)
5. Ivakhnenko V. M. a Course in economic analysis / ValentinMikhailovichIvakhnenko. – K. : Knowledge, 2006. – 261 p. (Ukr)
6. Kuzmin A. Is. Economic diagnostics / O. Kuzmin, O. Melnyk. – K. : Knowledge, 2012. 318 p. (Ukr)
7. Mnich.In. Economic analysis / Mnich Eugene. – K. : Center of educational literature, 2003. – 412. (Ukr)
8. Fedon A. C. Potential of enterprise: formation and evaluation / Faden A. S., Repina, I. M., and oleksiuk O. I. – K. : KNEU, 2004. – 316 p. (Ukr)
9. Shvydanenko G. A. Business enterprise diagnostics / Shvydanenko G. A., Dmitrenko I. A., A. oleksyuk I. – K. : KNEU, 2008. – 344 p. (Ukr)
10. Shelegeda.G. Economic diagnosis: Course of lectures / B. Shelegeda, N. Kasyanov. – Donetsk. : DEHP, 2002. – 114 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Методичне забезпечення економічної діагностики потенціалу розвитку підприємства / В.В. Бойко, О.Г. Парфентьева // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті проаналізовано погляди деяких вчених – економістів та запропоновано свою позицію щодо методологічних підходів до економічної діагностики підприємства.

Основним елементом методу діагностики є науковий інструментарій. Він включає в себе поєднання загальнонаукових і специфічних прийомів дослідження стану підприємства.

При діагностиці потенціалу розвитку підприємства використовуються ресурсний, структурний та цільовий підходи.

При класифікації методів діагностики в основу класифікації закладають рівень об'єктивності, за яким розрізняють формалізовані та неформалізовані методи діагностики.

Формалізовані методи поділяються на логіко – економічні, економіко – математичні методи та методи економічної і математичної статистики.

Неформалізовані методи ґрунтуються на індивідуальних чи колективних оцінках.

Формалізовані та неформалізовані методи включаються в методи економічного аналізу.

Також окремо виділяють методи оцінки вартості підприємства, що містять методи майнового підходу, методи порівняльного підходу, методи дохідного підходу та методи стратегічного аналізу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МЕТОД, МЕТОДОЛОГІЯ, ЕКОНОМІЧНА ДІАГНОСТИКА.

ABSTRACT

Boyko V., Parfentyeva E. Methodological support economic diagnostics for potential development of company. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article analyzes the views of some economists and offered its position on methodological approaches to economic diagnostics of the enterprise.

The main element of the diagnostic method is scientific instrumentation. It includes a combination of General scientific and specific methods of research of the state enterprise.

At diagnostics of potential of enterprise development used resource, structural, and targeted approaches.

In the classification of methods of diagnosis the classification provide a level of objectivity that distinguish between formalized and non-formalized methods of diagnosis.

Formal methods are divided into logical – economic, economic – mathematical methods and methods of economic and mathematical statistics.

Informal methods are based on individual or collective assessments.

Formalized and non-formalized methods are included in methods of economic analysis.

Also separately distinguish the methods of valuation of a company containing property methods approach, comparative approach methods income approach methods and techniques of strategic analysis.

KEY WORDS. METHOD, METHODOLOGY, ECONOMIC DIAGNOSTICS.

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Методическое обеспечение экономической диагностики потенциала развития предприятия / В.В. Бойко, О.Г. Парфентьева // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье проанализированы взгляды некоторых ученых – экономистов и предложены свою позицию относительно методологических подходов к экономической диагностике предприятия.

Основным элементом метода диагностики является научный инструментарий. Он включает в себя сочетание общенаучных и специфических приемов исследования состояния предприятия.

При диагностике потенциала развития предприятия используются ресурсный, структурный и целевой подходы.

При классификации методов диагностики в основу классификации закладывают уровень объективности, по которым различают формализованные и неформализованные методы диагностики.

Формализованные методы подразделяются на логико-экономические, экономико-математические методы и методы экономической и математической статистики.

Неформализованные методы основаны на индивидуальных или коллективных оценках.

Формализованные и неформализованные методы включаются в методы экономического анализа.

Также отдельно выделяют методы оценки стоимости предприятия, содержащие методы имущественного подхода, методы сравнительного подхода, методы доходного подхода и методы стратегического анализа.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. МЕТОД, МЕТОДОЛОГИЯ, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДИАГНОСТИКА.

АВТОРИ:

Парфентьева Елена Геннадіївна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, alenagr@ukr.net, тел. +380674429414, Україна 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1к. 313.

Бойко Вікторія Валеріївна, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, tori704@bigmir.net, тел. +380975770025, Україна 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1к. 313.

AUTHORS:

Parfentyeva E., National transport university, assistant Professor, Department of Economics, alenagr@ukr.net phone +380674429414, 01010 Ukraine, Kyiv, st. Suvorov, 1K. 313.

Boyko V., National transport University, associate Professor, Department of Economics, tori704@bigmir.net phone +380975770025, 01010 Ukraine, Kyiv, st. Suvorov, 1K. 313.

АВТОРЫ:

Парфентьева Елена Геннадьевна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, alenagr@ukr.net тел. +380674429414, Украина 01010, г. Киев, вул. Суворова, 1к. 313.

Бойко Виктория Валерьевна, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, tori704@bigmir.net тел. +380975770025, Украина 01010, г. Киев, вул. Суворова, 1к. 313.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

Grechan A.P., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor, National University, professor, Department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., the President of the Academy of investment in science and construction of Ukraine, Ph.D., Economics (Dr.), professor, Kyiv, Ukraine.

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В КОНТЕКСТІ СУЧАСНОЇ ПАРАДИГМИ «НОВОГО ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ»

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

MANAGEMENT TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF MODERN PARADIGM OF "NEW PUBLIC MANAGEMENT"

Bondar N.M., D.Sc., National Transport University, Kiev, Ukraine

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННОЙ ПАРАДИГМЫ «НОВОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ»

Бондарь Н.Н., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Однією з важливіших функцій держави в умовах ринкової економіки є надання суспільних благ – суспільних товарів та послуг. Концепція «суспільних благ», що була сформульована П. Самуельсоном [1] та Р. Масгрейвом [2], базується на тезі, що пропозиція товарів та послуг, які є важливими для суспільства та економіки у цілому, повинна забезпечуватись державою. Ринок забезпечити їх надання суспільству у необхідній кількості не здатний через обмежену мотивацію, оскільки споживають такі блага усі, незалежно від того, сплачують вони за це або ні [3, С.272-273]. Саме до таких суспільних благ належать об'єкти транспортної інфраструктури: автомобільні магістралі, залізничні колії, морські порти, аеропорти. Потреба у втручанні держави у забезпечення розвитку об'єктів транспортної інфраструктури як суспільних благ пояснюється неможливістю відокремити об'єкти суспільних благ з метою заборонити користуватись ними окремим суб'єктам, а трансакційні витрати, пов'язані із суспільними благами, не забезпечують ринковим суб'єктам необхідного прибутку. Факт постачання державою суспільних благ не означає, що держава безпосередньо їх виробляє: вона може закуповувати товар або послуги у приватних компаній, обираючи при цьому такого постачальника на конкурентній основі.

Протягом останніх десятиліть спостерігається світова тенденція зниження ролі держави у забезпеченні виробництва. Дана тенденція пов'язана із зміною розуміння ролі держави в економіці та входженням бізнесу у сфери економіки, де раніше зберігалось виключно державна монополія. Постає питання дослідження теоретичного підґрунтя такої зміни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Сучасна парадигма «нового державного управління», яка стала базою адміністративних реформ у багатьох країнах світу, знайшла свій прояв у низці сучасних концепцій управління: «нового державного менеджменту» (Дж. Худ [4,5], Д. Осборн, Т. Габлер [6]); «політичних мереж» (М. Йохансен, Х. Ландберг [7]); «нового способу управління» (Дж. П'єрр [8], Г. Тайсман [9]).

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Ціллю статті є дослідження еволюції наукової думки щодо місця держави у розвитку транспортної інфраструктури, виявлення особливостей транспортної політики держави у сучасному періоді, обґрунтування сфер державного впливу, систематизація основних завдань, вирішення яких забезпечує реалізацію НТС країни у контексті парадигми «нового державного управління»

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Кардинальні зміни у державному управлінні економікою, що раніше спиралось на бюрократичні механізми, розпочались у 80-х роках ХХ століття. У відповідь на кризові явища у державному управлінні, зумовлені бюрократією, ієрархією, централізацією, єдністю управління та адміністрування, виникла концепція «нового державного менеджменту» (New Public Management, NPM) [3, С.212-213]. В її основі – положення теорії раціонального вибору (Дж. Бьюкенен, Г. Таллок) [10], ринкові посилення відносно суспільних благ, що підкреслюють конкурентність та можливість

вибору, обмін ресурсами та оптимальність, а також менеджералістські доктрини, які проголошують «свободу управління» та вимірювання ефективності діяльності. Результатом упровадження «нового державного менеджменту» стали адміністративні реформи, що мали місце у США, Великобританії, Канаді, Японії тощо.

У цій концепції ринкова модель поведінки вважається прийнятною для усіх рівнів державного управління. Їхня мотивація та оцінка ефективності здійснюється так, якби вони були учасниками операцій на ринку. Основні положення цієї концепції сформульовані Дж. Худом [5, С.182-184]:

- з точки зору менеджменту відмінності між державним та приватним секторами відсутні, отже державними та приватними організаціями можна управляти більш-менш однаково;
- існує потреба перетворення великих бюрократичних структур у напівавтономні агентства, що здатні конкурувати та приймати ризикові рішення, а також у відокремленні політико-консультативних функцій від функцій надання послуг та регуляторних функцій;
- об'єктом уваги стає ефективність результату управління, що зумовлює потребу скорочення витрат та підвищення прибутковості державних організацій;
- менеджеріальне управління повинно супроводжуватись зниженням ролі управлінського контролю та удосконаленням механізмів відповідальності;
- при організації суспільних послуг перевага повинна віддаватися приватному бізнесу, конкурентному постачанню та контрактній системі;
- у державному управлінні необхідно стимулювати розвиток нових менеджеріальних інформаційних систем;
- відношення до споживача суспільних послуг передбачає ринкові характеристики: до споживача відносяться як до покупця суспільних послуг.

Основна увага надається децентралізації та деконцентрації. Останнє визначається необхідністю введення у державне управління конкуренції.

Включення ринкових механізмів у державне управління змінює ставлення держави до оточуючого середовища: вона стає більш чутливою до змін середовища, потреб суспільства у якісних та своєчасних суспільних послугах, що поставляються йому державою. Держава прагне виконувати вже не адміністративні функції, а керівні. Термін «керування» («governance») у «новому державному менеджменті» є антонімом поняття «адміністративне управління». При цьому вимагається збільшення ступеня економії державних витрат (мінімізації входів), підвищення ефективності (максимізації виходів) та дієвості (покращення результатів) з метою більш ефективного та результативного вирішення адміністративними органами своїх завдань.

Виникнення ж концепції «політичних мереж» (policy network) зумовлено критикою концепції «нового державного менеджменту» через надто високий рівень економії державних витрат, знехтуванням місця держави у забезпеченні суспільства суспільними послугами. На протидію їй концепція «політичних мереж» спирається на комунікаційні процеси постіндустріального суспільства та демократичну практику сучасних країн. Теоретичною базою формування даної концепції є теорія міжорганізаційних відносин [11], теорія зацікавлених груп або стейкхолдерів [12], теорія суспільного вибору [10].

Політичну мережу розуміють як набір відносно стабільних взаємовідносин, які за природою є неієрархічними та взаємозалежними, пов'язують різноманітних акторів, які поділяють відносно політики спільні інтереси і які обмінюються ресурсами для того, аби просунути ці інтереси, визнаючи, що кооперація є найкращим способом досягнення спільних цілей. Політичні мережі мають низку властивостей, що відрізняють їх від інших форм управлінської діяльності у сфері суспільних потреб та інтересів, зокрема [7, С.21-26].:

- являють собою таку структуру управління суспільними справами, яка пов'язує державу та громадянське суспільство;
- формуються для вироблення угод під час процесу обміну ресурсами між акторами, зацікавленими у такому обміні;
- з точки зору вироблення політичних рішень учасники мережі не розміщуються за структурою певної ієрархії, а мають рівні права з точки зору формування спільного рішення конкретного питання;
- являють собою договірну структуру, що складається з набору контрактів, які виникають на основі узгоджених формальних та неформальних правил комунікації;
- учасники політичної мережі мають спільний кооперативний інтерес.

Отже, у цілому політична мережа являє собою систему державних та недержавних утворень у певній сфері політики, які взаємодіють між собою на основі ресурсної залежності з метою досягнення спільної згоди за певним, цікавим для усіх учасників мережі політичним питанням, використовуючи при цьому формальні та неформальні норми [3, С.239-240].

Низка ідей «політичних мереж» склали основу іншої концепції державного управління – «нового способу управління» («governance»), що поєднує державу з іншими агентами, які приймають участь у процесі схвалення рішень щодо суспільних питань, і враховує ще й політичний аспект. Поняття «governance» використовується вже у новому розумінні – як спосіб «управління без уряду», що підкреслює рівноправний характер спілкування у політичних мережах урядових та неурядових структур. Згідно цієї концепції:

- державне управління розглядається як функція суспільної координації, виконувати яку покликані не тільки професійні управлінці, а й структури та інститути громадянського суспільства. При цьому мова йде не стільки про вплив, скільки про участь;
- державні справи, державні органи та організації стають більш публічними та відкритими для суспільних дискусій. Останні стають важливим ресурсом вироблення політико-правових рішень;
- основою вироблення політичних та організаційно-управлінських рішень є прагнення досягнення спільного блага, спільного інтересу, які визначаються державою та суспільством;
- державне управління суспільними справами оцінюється з точки зору не тільки ефективності, а й за політико-моральними критеріями, етичним кодексом;
- процес політико-правової діяльності стає насиченим новими формами та механізмами (запроваджуються суспільні експертизи, суспільні форуми тощо).

Загальний зміст концепції «нового способу управління» («governance») полягає у втрачанні державним управлінням попередньої жорсткості, деталізації та регламентованості, воно базується переважно на горизонтальних, ніж вертикальних зв'язках між урядовими органами, асоціаціями громадянського суспільства, бізнесом і передбачає діалог між державними та недержавними структурами, зацікавленими у спільних зусиллях для досягнення прийняттого для усіх результату, а тому здатна більш ефективно задовольняти суспільні потреби [3, С.249-252]. Основою концепції є співпраця – особливий тип відносин між державою та приватним секторами, що передбачає вироблення єдиної платформи взаємодії із спільними ризиком та відповідальністю за суспільство.

Як видно, концептуальні положення парадигми «нового державного управління» відповідають змінам, що відбуваються й у державній транспортній політиці, як складової загальної державної економічної політики.

Визнаючи важливість транспорту для забезпечення соціально-економічного зростання та національної безпеки уряди більшості країн вдаються до розробки національної транспортної стратегії (НТС), яка приймається за основу при проведенні галузевих реформ, спрямованих на підвищення ефективності функціонування та безпеки експлуатації транспортних засобів, покращення рівня транспортного обслуговування населення, захист оточуючого середовища від забруднюючих викидів, зменшення аварійності тощо [13].

Питання розроблення та підтримки НТС досліджуються багатьма вченими. Так, факторами, що впливають на діяльність транспорту, науковці розглядають фінансову ситуацію в країні, правове регулювання інтермодальних наземних перевезень, вимоги щодо захисту оточуючого середовища. Рухомою силою розвитку транспорту вони визначають технології [14]. Е. Рено та У. Хайман вивчають питання забезпечення ефективної бюджетної підтримки стратегії розвитку транспорту [15].

Фахівці Світового банку Дж. Лі та Дж. Хайн звертають увагу, що умовою формування успішної НТС є її взаємозв'язок з поставленими цілями та обраною політикою: цілі повинні відповідати інтересам суспільства; політика – відображати принципи досягненні поставлених цілей; стратегія – визначати спосіб, у який поставлені цілі мають бути досягнуті із дотриманням програмних принципів [16, С.3-4]. Погоджуючись із зазначеними висновками, формування НТС у країнах з декількома адміністративними рівнями, на думку автора дисертації, має базуватись на консенсусі поглядів не тільки державних, регіональних та місцевих органів влади щодо основних цілей та принципів галузевої політики, а й передбачати вибір на рівні таких органів влади найбільш прийнятних способів задоволення потреб споживачів транспортних послуг та узгодження рішень з основними зацікавленими сторонами (постачальниками транспортних послуг, їх клієнтами, промисловими асоціаціями, населенням, тощо) (рис.1). Це забезпечить схвалення стратегії, яка буде відображати реальні потреби розвитку галузі, регіону та місцевих громад і матиме ресурсне забезпечення та підтримку суспільства. Механізм розроблення НТС повинен передбачати наявність

для кожного адміністративного рівня відповідних «входів»: сигналів про існуючі проблеми та ресурсів, що можуть бути мобілізовані для їх розв'язання.

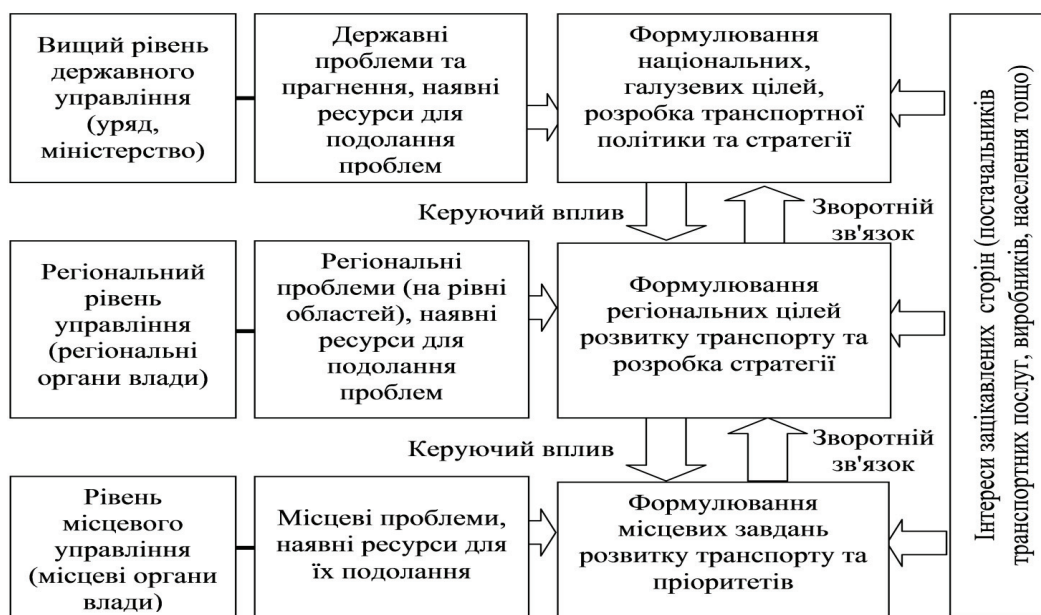


Рисунок 1 – Концептуальний багаторівневий підхід до розроблення національної транспортної стратегії (удосконалено автором)

На думку автора, при розробленні НТС повинні враховуватись:

- стан розвитку транспортної галузі, її ресурсне забезпечення. Увага приділяється показникам діяльності, стану матеріально-технічної бази;

- забезпеченість матеріальними, трудовими та фінансовими ресурсами за видами транспорту; баланс розподілу ресурсів між видами транспорту й транспортною інфраструктурою. Виявлення дисбалансу свідчить про проблемні місця, усунення яких дозволить підвищити ефективність функціонування галузі; проблеми регіону у транспортному забезпеченні, виявити з них такі, що можуть бути вирішені на рівні регіону, і такі, що потребують підтримки з боку держави;

- проблеми розвитку, що мають місце за видами транспорту. Виявляються на основі дослідження забезпеченості суспільних потреб в обсягах та якості транспортного обслуговування за видами транспорту, ступеня їх задоволення;

- оцінка рівня розвитку транспорту на основі міжнародних порівнянь. Слугує основою для розробки заходів, спрямованих на виявлення та усунення слабких місць у міжнародній конкурентоспроможності галузі;

- внутрішня норма доходності проектів за видами транспорту. Необхідною є інформація за так званими маргінальними проектами: кращими проектами, що були відхилені або реалізація яких була заморожена з причини нестачі коштів для фінансування, та проектами з низькою нормою прибутку, які були реалізовані (як правило, останні проекти пов'язані з регульованими тарифами і мають соціальне навантаження). Для реалізації проектів обох типів доцільно залучати капітал приватного сектору, зокрема на засадах державо-приватного партнерства;

- оцінка соціального, екологічного та економічного ефекту реалізованих проектів. Соціальний ефект може визначатись у вигляді економії часу, яку отримали споживачі транспортних послуг від кращої організації та прискорення руху транспортних засобів; зменшення кількості аварій та постраждалих осіб від аварій на транспорті в результаті удосконалення дорожнього руху, транспортних розв'язок та облаштування пішохідних переходів тощо. Екологічний ефект – у зменшенні обсягів викидів забруднень в оточуюче середовище, зниженні рівня шуму від руху транспортних засобів на швидкісних магістралях тощо. Економічний ефект – у сумі прибутку, одержаної економії поточних витрат, підвищення ділової активності у регіоні в результаті реалізації проекту. Це дає змогу виявити, як різні типи реалізованих проектів забезпечили досягнення поставлених цілей.

Аналіз результатів досліджень реалізації транспортної політики у низці країн світу, які проводились фахівцями Світового банку [16, 17, 18], науковцями Національної академії державного управління (Вашингтон, штат Колумбія) та Університету Північної Кароліни (інститут досліджень транспорту) [19], дав змогу сформулювати низку завдань, які повинні бути розв'язані у таких сферах державного впливу, як: інституціональна політика, нормативно-правова регламентація, ліцензування, контроль; планування розвитку галузі та інвестиційній політиці; політика ціноутворення, рівня відшкодування витрат у державному секторі, оподаткування та субсидування. Систематизований перелік відповідних завдань наведений у Таблиці 1.

Таблиця 1 – Сфери державного впливу та основні завдання, вирішення яких забезпечує реалізацію національної транспортної стратегії країни у контексті парадигми «нового державного управління» (розроблено автором на основі джерел [16,17, 18, 19, 20])

Сфери державного впливу	Основні завдання
Інституціональна політика	• визначення ролі, меж та форми участі уряду та приватного сектору в розробці й експлуатації транспортної інфраструктури та наданні транспортних послуг; • визначення меж компетенції центральних державних, регіональних та місцевих органів, інших органів влади щодо впливу на розвиток транспорту і транспортної інфраструктури; • визначення функцій державного сектору (наприклад, розробка політики, планування, регулювання, інвестиції, експлуатація тощо) та способів організації їх виконання
Нормативно-правова регламентація, ліцензування та контроль	• встановлення правил регулювання, ліцензування та регламентації управління у сфері інфраструктури та надання транспортних послуг; • визначення сфер, де можуть конкурувати державні та приватні послуги, а також прийнятний рівень конкуренції; забезпечення організації моніторингу та контролю за підтримкою рівня конкуренції; • визначення способів сприяння розвитку транспортних послуг та інфраструктури, вирішення питань транспортного розвитку міст та усунення заторів; • встановлення способів та методів захисту суспільної безпеки та оточуючого середовища від несприятливого впливу транспорту
Планування розвитку галузі та інвестиційна політика	• обрання критеріїв екологічної безпеки, економічної та (або) фінансової ефективності, які мають застосовуватись під час планування державних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури, об'єктів, послуг; • визначення механізму контролю (дозволи, вимоги, обмеження на іноземні інвестиції тощо), який повинен застосовуватись для інвестицій приватного сектору.
Політика ціноутворення, рівня відшкодування витрат у державному секторі, оподаткування та субсидування	• формулювання принципів регулювання тарифів на державні транспортні послуги і користування інфраструктурою, що перебуває у державній власності та визначення важелів управління до формування тарифів на послуги, що надаються приватним сектором та умов їх застосування; • визначення припустимого рівня відшкодування витрат у державному секторі транспортної інфраструктури; вибір способу побудови зборів для відшкодування витрат, встановлення джерел покриття дефіциту; • встановлення видів податків та рівня ставок оподаткування, що застосовуються до державної та приватної транспортної інфраструктури та послуг; • визначення умов, за яких доцільно застосовувати націоналізацію та приватизацію об'єктів галузі; • визначення умов доцільності використання урядових субсидій, механізму їх застосування та управління ними.

Визначальною передумовою ефективності функціонування транспортної інфраструктури є достатність інвестиційних ресурсів, необхідних як для підтримання її діючих потужностей, так й подальшого їх нарощування. Через стратегічний характер, високу капіталомісткість та необхідність забезпечення доступності транспорту незахищеним верствам населення (останнє є складовою соціальних гарантій держави) інвестиції у транспортну інфраструктуру стають нерентабельними, і, відповідно, не створюють зацікавленості у приватних інвесторів. Це зумовлює провідну роль держави в інвестиційному забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури.

Результати робіт, проведених спеціалістами ради транспортних досліджень Національної ради з наукових досліджень, що входить до Національної академії наук США [19], Школи економічних досліджень університету Манчестера [21] підтверджують тісний зв'язок між обсягами державних інвестицій у транспортну інфраструктуру та довгостроковим економічним зростанням економіки країни у цілому. Крім того, бюджетні інвестиції визнаються одним з найефективніших варіантів політики стимулювання ділової активності, підтримки виробництва та зайнятості в країні [15]. Саме тому уряди країн приділяють велику увагу державному інвестуванню в об'єкти транспортної інфраструктури.

Однією з основних світових тенденцій останніх двох десятиліть у розвитку галузей інфраструктури є активне залучення у галузь урядами країн приватного капіталу у різних формах: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури. Зростання обсягу приватних інвестицій супроводжується відповідним зменшенням загального обсягу державних капіталовкладень. Так, у країнах Євросоюзу ця частка протягом десяти років зростала з 3,6% у 2002 році до 4,1% від ВВП у 2009 році. У наступні роки вона скорочується і в 2014 році вона становила вже тільки 3,11% від ВВП.

Практика спільної участі державного та приватного сектору у вирішенні суспільно значимих завдань набула назву державно-приватного партнерства (ДПП) (англійською – Public-Private Partnership (PPP) – публічно-приватного партнерства.

У світовій практиці існує значний досвід застосування ДПП у транспортній інфраструктурі. Успішними стали проекти у сфері залізничного транспорту: Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія – Швеція). На засадах ДПП були закінчені й такі складні проекти, як Сіднейський портовий тунель, міст Конфедерації у Канаді, національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві, окремі гілки метрополітену у Лондоні тощо [103, 345]. Проектами ДПП, що реалізуються сьогодні Євросоюзом у структурі Транс'європейських транспортних мереж є: у Португалії – міст «Васко да Гама», у Греції – аеропорт Спата (Афіни), міст на Коринфському каналі тощо. Великобританія ж активно застосовує механізми ДПП для закупівлі рухомого складу для забезпечення суспільного пасажирського транспорту.

Використання механізму ДПП у забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури поширено у багатьох країнах світу, політика урядів яких спирається на положення згадуваної вище парадигми «нового державного управління», за якої держава розглядається:

- як гарант, що забезпечує виробництво та надання певних послуг;
- як інститут, що створює необхідні межі для процесів суспільної активності та спонукає громадян до самостійного вирішення проблем;
- як інститут нагляду, що здійснюється на основі встановлених правил суспільної, та, насамперед, економічної діяльності;
- як виробник робіт та послуг для суспільства, якщо це зумовлено питаннями безпеки або якщо держава їх може надати з меншими витратами, ніж інші виробники [22].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Державна транспортна політика більшості країн світу виходить з пріоритету недержавного сектору, а саме: якщо певні функції можуть виконувати недержавні органи – держава не має права в них втручатись. До того ж вона спрямована на: зниження державних витрат; підвищення якості надання послуг; зростання довіри до влади з боку приватного сектору і суспільства. Основними ж її принципами є: надання гарантій та розподіл відповідальності; активізація бізнесу та суспільства у цілому; ефективність та економічність.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Самуэльсон, П. Э. Экономика : пер. с англ. / П. Э. Самуэльсон, В. Д. Нордхаус – 18-е изд. – М. и др. : Вильямс, 2010. – 1358 с.
2. Масгрейв, Р. А. Государственные финансы: теория и практика / Р. А. Масгрейв, П. Б. Масгрейв: пер. с 5-го англ. изд. [1989]. – М.: Бизнес Атлас, 2009. – 716 с.

3. Государственное управление и политика: Учеб. пособ. / Под ред. Л. В. Сморгунова. – СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 2002. – 564 с.
4. Hood, C. Public Administration and Public Policy: Intellectual Challenges for the 1990s. / C. Hood // Australian Journal of Public Administration, 1989, №48: P.346–358
5. Hood, C. Administrative Argument / C. Hood, M. Jackson – Dartmouths Publishing, 1991.– 221 pp.
6. Osborne, D. Reinventing Government. How the Entrepreneurial Spirit Is liiinsforming the Public Sector. / D. Osborne, T. Gaebler – New York [etal.], 1992 – 405 p.
7. Johanson, M. Network strategies for regional growth / edited by M. Johanson and H. Lundberg – Basingstoke, England : Palgrave Macmillan, 2011. 243 p.
8. Pierre, J. Governing complex societies : trajectories and scenarios / J. Pierre, G. Peters – Houndmills, Basingstoke, Hampshire ; New York, N.Y. : Palgrave Macmillan, 2005, 158 p.
9. Teisman, G. Managing complex governance systems : dynamics, self-organization and coevolution in public investments / edited by G. Teisman, A. van Buuren and L. Gerrits – New York ; London : Routledge, 2009, 278 p.
10. Buchanan, J. The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy / J. M., Buchanan, G. Tullock. – University of Michigan Press, 1962 – 384 pp.
11. Rodes, R. Policy Network in British Politics. A Critique of Existing Approaches/ Rodes R., Marsh D. // Policy networks in British government / edited by D. Marsh and R. Rodes.– Oxford ; New York : Clarendon Press ; Oxford University Press, 1992. – 295 p.
12. Freeman, E. Stakeholder management and CSR: questions and answers / E. Freeman, A. Moutchnik // Umwelt Wirtschafts Forum, September 2013, Volume 21, Issue 1–2, pp 5–9
13. Бондар, Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
14. Strategies for change – State Departments of Transportation: National Research Council (U.S.). Transportation Research Board. Washington, D.C. : National Academy Press, 1995. – 371 pp.
15. Reno, A.T. Guidelines for effective maintenance–budgeting strategies // A. T. Reno, William A. Hyman, M. E. Shaw. – Washington, D.C. National Academy Press 1994.– 366 pp
16. Lee, J. Preparing a National Transport Strategy. Suggestions for Government Agencies in Developing Countries [Електронний ресурс] / J. Lee, J. L. Hine. Transport Paper TP–19. World Bank. Transport Sector Board, Washington, DC. – 2008. – 55 pp. – Режим доступу : http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/tp-19_NTS.pdf.
17. Estache, A. Public–Private Partnerships in Transport [Електронний ресурс] / A. Estache, E. Juan, L. Trujillo // Policy Research Working Paper № 4436 / The World Bank, Sustainable Development Vice–Presidency, 2007, December. – 26 p. – Режим доступу: http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2007/12/12/000158349_20071212085739/Rendered/PDF/wps4436.pdf.
18. Safe, Clean, and Affordable... Transport for Development. Prepared by the Transport Sector Board. World Bank. WASHINGTON, D.C. 2013. – 113 pp.
19. Research on the Relationship Between Economic Development and Transportation Investment: NCHRP Report 418. [Електронний ресурс] – Washington, Transportation Research Board National Research Council, 1998. – 63 pp. – Режим доступу: <http://www.trb.org/Transportationgeneral/Transportationgeneral2.aspx>
20. Strategies for change – State Departments of Transportation: National Research Council (U.S.). Transportation Research Board. Washington, D.C. : National Academy Press, 1995. – 371 pp.
21. Haque, M.E. Public Investment in Transportation and Communication and Growth: A Dynamic Panel Approach. / M E. Haque, D. H. Kim. – Centre for Growth and Business Cycle Research, School of Economic Studies, University of Manchester, Manchester, 2012. – 24 pp.
22. Гаман-Голутвина, О. В. Меняющаяся роль государства в контексте реформ государственного управления: отечественный и зарубежный опыт [Электронный ресурс] / О. В. Гаман-Голутвина // Полис, 2007. № 4. С. 24–45.– Режим доступа: <http://www.wpec.ru/text/200704241811.htm>.

REFERENCES

1. Samuelson, P. E. *Ekonomika* [Economy]. M.: Vilyams, 2010. – 1358 p. (Rus)
2. Masgreyv, R. A. *Gosudarstvennyye finansyi: teoriya i praktika* [Public Finance: Theory and Practice]. M.: Biznes Atlas, 2009. – 716 p. (Rus)
3. *Gosudarstvennoe upravlenie i politika* [Government and Politics]. – SPb.: Izd-vo S.-Peterb. un-ta, 2002. – 564 p. (Rus)

4. Hood, C. Public Administration and Public Policy: Intellectual Challenges for the 1990s. / C. Hood // Australian Journal of Public Administration, 1989, №48: P.346–358
5. Hood, C. Administrative Argument / C. Hood, M. Jackson – Dartmouths Publishing, 1991.– 221 pp.
6. Osborne, D. Reinventing Government. How the Entrepreneurial Spirit Is Transforming the Public Sector. / D. Osborne, T. Gaebler – New York [et al.], 1992 – 405 p.
7. Johanson, M. Network strategies for regional growth / edited by M. Johanson and H. Lundberg – Basingstoke, England : Palgrave Macmillan, 2011. 243 p.
8. Pierre, J. Governing complex societies : trajectories and scenarios / J. Pierre, G. Peters – Houndmills, Basingstoke, Hampshire ; New York, N.Y. : Palgrave Macmillan, 2005, 158 p.
9. Teisman, G. Managing complex governance systems : dynamics, self-organization and coevolution in public investments / edited by G. Teisman, A. van Buuren and L. Gerrits – New York ; London : Routledge, 2009, 278 p.
10. Buchanan, J. The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy / J. M., Buchanan, G. Tullock. – University of Michigan Press, 1962 – 384 pp.
11. Rodes, R. Policy Network in British Politics. A Critique of Existing Approaches/ Rodes R., Marsh D. // Policy networks in British government / edited by D. Marsh and R. Rodes.– Oxford ; New York : Clarendon Press ; Oxford University Press, 1992. – 295 p.
12. Freeman, E. Stakeholder management and CSR: questions and answers / E. Freeman, A. Moutchnik // Umwelt Wirtschafts Forum, September 2013, Volume 21, Issue 1–2, pp 5–9
13. Bondar, N.M. *Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva* [Development of a transport infrastructure of Ukraine on principles of public-private partnership]. K.: NTU, 2014. 336 p. (Ukr)
14. Strategies for change – State Departments of Transportation: National Research Council (U.S.). Transportation Research Board. Washington, D.C. : National Academy Press, 1995. – 371 pp.
15. Reno, A.T. Guidelines for effective maintenance–budgeting strategies // A. T. Reno, William A. Hyman, M. E. Shaw. – Washington, D.C. National Academy Press 1994.– 366 pp
16. Lee, J. Preparing a National Transport Strategy. Suggestions for Government Agencies in Developing Countries [Електронний ресурс] / J. Lee, J. L. Hine. Transport Paper TP–19. World Bank. Transport Sector Board, Washington, DC. – 2008. – 55 pp. – Режим доступу : http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/tp-19_NTS.pdf.
17. Estache, A. Public–Private Partnerships in Transport [Електронний ресурс] / A. Estache, E. Juan, L. Trujillo // Policy Research Working Paper № 4436 / The World Bank, Sustainable Development Vice–Presidency, 2007, December. – 26 p. – Режим доступу: http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2007/12/12/000158349_20071212085739/Rendered/PDF/wps4436.pdf.
18. Safe, Clean, and Affordable... Transport for Development. Prepared by the Transport Sector Board. World Bank. WASHINGTON, D.C. 2013. – 113 pp.
19. Research on the Relationship Between Economic Development and Transportation Investment: NCHRP Report 418. [Електронний ресурс] – Washington, Transportation Research Board National Research Council, 1998. – 63 pp. – Режим доступу: <http://www.trb.org/Transportationgeneral/Transportationgeneral2.aspx>
20. Strategies for change – State Departments of Transportation: National Research Council (U.S.). Transportation Research Board. Washington, D.C. : National Academy Press, 1995. – 371 pp.
21. Haque, M.E. Public Investment in Transportation and Communication and Growth: A Dynamic Panel Approach. / M E. Haque, D. H. Kim. – Centre for Growth and Business Cycle Research, School of Economic Studies, University of Manchester, Manchester, 2012. – 24 pp.
22. Gaman-Golutvina, O. V. *Menyayushchaya rol gosudarstva v kontekste reform gosudarstvennogo upravleniya: otechestvennyiy i zarubezhnyiy opyt* [The changing role of the state in the context of public administration reform: domestic and foreign experience]. // Polis, 2007. № 4. pp. 24–45. – Режим доступа: <http://www.wpec.ru/text/200704241811.htm>. (Rus)

РЕФЕРАТ

Бондар Н.М. Управління розвитком транспортної інфраструктури в контексті сучасної парадигми «нового державного управління» / Н.М. Бондар // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).
Об'єкт дослідження – еволюція процесу управління розвитком транспортної інфраструктури.

Мета роботи – вивчення еволюції ролі держави у забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури, обґрунтування сфер державного впливу, виявлення основних завдань, вирішення яких забезпечує реалізацію НТС країни у контексті парадигми «нового державного управління»

Метод дослідження – монографічний.

Стаття присвячена дослідженню еволюції поглядів на місце держави у забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури як об'єкта суспільного блага. Виявлено, що через значні бюджетні обмеження сучасна держава вимушена залучати до вирішення суспільно значимих завдань, зокрема пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури, приватних інвесторів. Запропоновано багаторівневий підхід до розроблення національної транспортної стратегії, який передбачає взаємоузгоджене прийняття відповідних рішень державними, регіональними, місцевими органами влади та зацікавленими сторонами (населенням, бізнесом, інвесторами). Систематизовано сфери державного впливу та виявлені основні завдання, вирішення яких забезпечує реалізацію НТС країни у контексті парадигми «нового державного управління».

Результати статті можуть бути упроваджені у розробленні державної стратегії розвитку транспортної інфраструктури України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНФРАСТРУКТУРА, ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА, УПРАВЛІННЯ, РОЗВИТОК.

ABSTRACT

Bondar N.M. Managing the development of transport infrastructure in the context of the modern paradigm of "new public management". Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The object of study - the evolution of the management of the development of transport infrastructure.

Purpose - to study the evolution of the state's role in ensuring the development of transport infrastructure, study areas of state influence, identifying the main tasks which ensures the implementation of the NTS country in the context of the paradigm of "new public management"

Method of research - monographic.

The article investigates the evolution of views on the place of the state in ensuring the development of transport infrastructure as the object of the public good. It was revealed that due to significant budget constraints forced to attract the modern state to the solution of socially significant problems, particularly related to the development of transport infrastructure by private investors. Proposed multi-level approach to the development of a national transport strategy, comprising mutually agreed to take appropriate decisions by state, regional and local authorities and stakeholders (public, business, investors). Systematized the sphere of influence of the state and identified the major tasks that ensures the implementation of the NTS country in the context of the paradigm of the "new public management".

Our results can be incorporated into the development of public transport infrastructure development strategy of Ukraine.

KEYWORDS: INFRASTRUCTURE, PUBLIC POLICY, GOVERNANCE, DEVELOPMENT.

РЕФЕРАТ

Бондарь Н.М. Управление развитием транспортной инфраструктуры в контексте современной парадигмы «нового государственного управления» / Н. Н. Бондарь // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

Объект исследования – эволюция процесса управления развитием транспортной инфраструктуры.

Цель работы – изучение эволюции роли государства в обеспечении развития транспортной инфраструктуры, определение сфер государственного влияния, систематизация основных задач, решение которых обеспечивает реализацию НТС страны в контексте парадигмы «нового государственного управления»

Метод исследования - монографический.

Статья посвящена исследованию эволюции взглядов на место государства в обеспечении развития транспортной инфраструктуры как объекта общественного блага. Виявлено, что из-за значительных бюджетных ограничений современное государство вынуждено привлекать к решению общественно значимых задач, в частности связанных с развитием транспортной инфраструктуры,

частных инвесторов. Предложено многоуровневый подход к разработке национальной транспортной стратегии, предусматривающий взаимосогласованное принятие соответствующих решений государственными, региональными, местными органами власти и заинтересованными сторонами (населением, бизнесом, инвесторами). Систематизированы сферы государственного влияния и выявлены основные задачи, решение которых обеспечивает реализацию НТС страны в контексте парадигмы «нового государственного управления».

Результаты статьи могут быть внедрены в разработке государственной стратегии развития транспортной инфраструктуры Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНФРАСТРУКТУРА, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА, УПРАВЛЕНИЕ, РАЗВИТИЕ.

АВТОР:

Бондар Наталія Миколаївна, доктор економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту, e-mail: Ruta2000@ukr.net, тел. +380667192340, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к.240.

AUTHOR:

Bondar Nataliia N., Doctor of economics, National Transport University, associate professor department of management, e-mail: Ruta2000@ukr.net, тел. +380667192340, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 240.

АВТОР:

Бондарь Наталия Николаевна, доктор экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента, e-mail: Ruta2000@ukr.net, тел. +380667192340, Украина, -01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к.240.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

Chubukova O. Y., Doctor of economics, professor, Head of Department of Economic Cybernetics and Marketing, Kyiv National University of Technologies and Design, Kiev, Ukraine

Bednyak M. N., Doctor of Engineering, professor, Head of the Department of Management, National Transport University, Kiev, Ukraine.

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНО-БУДІВЕЛЬНОГО ПРОЦЕСУ ЗА РАХУНОК ВИКОРИСТАННЯ КОНЦЕПЦІЙ ТА ПОСЛУГ ДЕВЕЛОПЕРСЬКИХ КОМПАНІЙ

Бондаренко С.В., доктор економічних наук, проф. Національний транспортний університет, Київ, Україна

Яценко І.В., кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, Київ, Україна

IMPROVING THE EFFICIENCY OF INVESTMENT AND CONSTRUCTION BY USING THE CONCEPT AND SERVICES DEVELOPER COMPANIES

Bondarenko E.V., Doctor of Economics, professor. National Transport University, Kyiv, Ukraine

Yatsenko I.V., PhD, Associate Professor, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА ЗА СЧЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОНЦЕПЦИИ И УСЛУГ ДЕВЕЛОПЕРСКИХ КОМПАНИЙ

Бондаренко Е.В., доктор экономических наук, проф. Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Яценко И.В., кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Українське законодавство ще не має визначення для процесу, що відбувається на будівельному ринку і має назву девелопмент. Але учасники інвестиційно-будівельного процесу – девелопери, які ще не встигли закарбувати себе на сторінках діючого законодавства України, активно просувають свої концепцію та послуги на будівельному ринку. Тому не помітити їх, як учасників будівельного процесу, досить складно, їх поява та діяльність – новітня тенденція в розвитку інвестиційно-будівельного процесу в Україні. Важливим є питання щодо актуальності концепції їх діяльності для забудовників, замовників, інвесторів та інших учасників будівельного ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні питання щодо процесу девелопменту, як новітньої тенденції в розвитку інвестиційно-будівельної діяльності в Україні, розглянуті в літературі[1,2,4] загалом присвяченій інвестуванню, тому мають суто теоретичний характер. Концептуальність діяльності девелоперських компаній створює практичні переваги, що отримує інвестор за умов співпраці з девелоперською компанією. Функції по управлінню проектом на різних його етапах, що девелоперська компанія виконує за дорученням інвестора ретельно конкретизовано та систематизовано в роботі Н.С.Доценко-Белоус [3]. Девелоперська діяльність набирає темпів розвитку ринку України, тому потребує більш практичного та поглибленого вивчення.

Постановка задачі. Задача полягає в доцільності окремого економічного висвітлення ключової концепції процесу девелопменту, що займає не мало важливе місце в будівельно-інвестиційному циклі, для подальших наукових розробок цього явища.

Виклад основного матеріалу. Більшість спеціалістів вважають, що девелопмент є найбільш складною з усіх можливих операцій на ринку нерухомості, оскільки в одному проекті суміщені і риелтерські, і будівельні, і архітектурні і фінансові операції. В цілому цей процес включає до себе підбір команди учасників проекту, дослідження ринку, маркетинг, проектування, будівництво, фінансування, бухгалтерський облік, управління майном. Не зважаючи на те, що такий сплав видів діяльності є новим для України, за кордоном він встиг себе зарекомендувати як високодохідний та високо ризиковий.

Девелопери – учасники інвестиційно-будівельного процесу, що здійснюють управління проектом від ідеї (концепції) до її реалізації.

Девелопмент – це управління проектом, що девелопер здійснює на замовлення інвестора, виконуючи функції по управлінню проектом, який, якщо розглядати діяльність в будівельній галузі, складається з передпроектної стадії, стадії проектування, стадії будівництва та стадії експлуатації побудованого об'єкта. Зазвичай інвестор наймає девелопера, щоб той на відведеній земельній ділянці побудував будівлю «під ключ» та, можливо, заповнив її орендарями. Вибір девелопера здійснюється,

як правило, за допомогою тендера. Іноді до девелопменту відносять і будівництво нерухомості під себе, але така діяльність не має за мету отримання прибутку.

Для інвестора доцільність використання послуг девелоперських компаній виявляється вже на передпроектній стадії реалізації проекту на етапі формування концепції проекту та професійної команди, що здійснюватиме його. За результатами аналізу ринку нерухомості управляюча компанія допоможе інвестору правильно сформулювати концепцію проекту, що складається з наступних основних елементів: призначення об'єкту (для власних потреб або комерційних цілей), функціональне використання об'єкту, архітектурні, споживчі, інженерні вимоги до будівлі, інвестиційна, управлінська, будівельна концепції проекту, юридичні параметри проекту, повне технічне завдання, ескізна пропозиція. Формування професійної команди вміщує наступні елементи: проведення тендеру серед проектувальників та відбору серед консультантів, управляючих об'єктом, юристів, брокерів, розробка пакету тендерної документації для будівництва, попередній відбір серед підрядників та проведення з ними перемовин. Підсумком цього етапу є затверджена та погоджена комплексна концепція проекту, та ретельно підібрана команда проектувальників, підрядників і консультантів, що готова розпочати реалізацію проекту.

З позиції інвестора, ключовим елементом проекту є його фінансовий аналіз, що дозволяє в кінці оцінити ефективність здійснених інвестицій. Інвестиційним аналізом проекту, що теж проводиться на передпроектній стадії, займається управляюча компанія, розробляючи різні сценарії бюджету проекту з урахуванням оцінки і прогнозу та бізнес-план, що включає: фінансовий аналіз, юридичний аналіз, організаційний аналіз, часовий аналіз. Підсумком цього етапу є повний пакет всіх дозволів та погоджень, що необхідні для подальшого проектування та будівництва.

Управляюча компанія бере на себе розробку та реалізацію стратегії щодо залучення фінансових коштів до проектів нерухомості та виконує наступні функції: розробку інвестиційної стратегії проекту, здійснення рекомендацій щодо структури фінансування проекту, розробку кредитної заявки, аналіз потенційних можливостей проекту, розробку інвестиційної пропозиції, аналіз потенційної можливості залучення інвестиційних коштів в проект, презентація проекту, проведення перемовин з зацікавленими фінансовими установами, розробка контрактів. В підсумку інвестор отримує повний пакет документів, необхідний для залучення зовнішніх фінансових ресурсів. Крім того, управляюча компанія бере на себе функції реалізації інвестиційної стратегії проекту шляхом пошуку та залучення в проект інвестиційних та кредитних партнерів.

У випадку, якщо проект реалізується інвестором в комерційних цілях, управляюча компанія здійснює комплекс послуг щодо розробки та реалізації стратегії продажу об'єкту або надання в оренду. На етапі маркетингу об'єкту нерухомості девелопер допомагає інвестору реалізувати основну мету проекту-досягнення максимальної ефективності здійснених інвестицій. Саме тут інвестор найбільш ярко відчуває переваги концепції управління будівельними проектами, що реалізується девелоперською компанією.

Інвестор проекту, залучивши професійну команду до управління ним, переслідує наступні цілі: уникнути необхідності створення та утримання власної служби замовника для виконання функцій управління проектом, професійно сформулювати стратегію проекту та технічне завдання, забезпечити контроль за розробкою проекту та програмою будівництва, забезпечити контроль за оптимізацією, мінімізацією бюджету проекту, максимально скоротити терміни будівництва, забезпечити контроль за дотриманням якості будівництва, забезпечити досягнення максимальної фінансової ефективності Проекту, забезпечення захисту інтересів інвестора перед підрядником, проектувальниками, консультантами та державними органами, уникнути ситуації, коли підрядник, користуючись відсутністю професійного досвіду у інвестора, традиційно намагається чи то збільшити бюджет (за рахунок додаткових робіт), чи то (при фіксованому бюджеті) зменшувати свої витрати за рахунок низької якості матеріалів та робіт.

Таким чином, додаткові витрати на оплату управляючої компанії компенсуються обґрунтованістю та жорстким контролем за бюджетом будівництва, гарантією термінів та якості а також надійним захистом інтересів інвестора при реалізації проекту.

Один з ключових принципів девелопмента – створення сильної команди консультантів, що будуть працювати на різних стадіях проекту – від маркетингового дослідження до реалізації площ та експлуатації будівлі. Залучення таких спеціалістів коштує дорого, але, як показує досвід, окупається. Це є справедливим для будь-якої стадії проекту.

Висновки. Таким чином, девелопер повинен забезпечити та запустити складний багатосходинковий процес створення нового продукту – об'єкта нерухомості, звільнивши від цих турбот забудовника. Він включає до себе підбір команди учасників проекту, дослідження ринку,

маркетинг, проектування, будівництво, фінансування, бухгалтерський облік, управління майном. Цей бізнес вимагає порівняно великих інвестицій з тривалим циклом, а вироблений ним продукт спроможний тривалий час створювати регулярні потоки грошової маси. Але він повинен без затримки реагувати на зміни в технологіях, економіці, демографії, архітектурі, законодавстві, соціальній сфері.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Міжнародні і правові аспекти інвестиційної діяльності в Україні: Монографія / Федоренко В.Г., Чувардинський О.Г., Іткін О.Ф. та ін.; За наук. кер. і ред. Федоренко В.Г. – К.: Наук. світ, 2002. – 505 с.
2. Федоренко В.Г., Бондаренко Є.В. Будівництво та інвестиції в Україні. – К.: Знання, 2008.
3. Доценко-Белоус Н.С. Правовая энциклопедия инвестирования строительства. Практическое пособие. – К.: Юридическая практика, 2006. – 544 с.
4. Інвестування: Підручник / Гриньова М.В., Коюда В.О., Лепейко Т.І. та ін. – К.: Знання, 2008. – 438 с.

REFERENCES

1. International and legal aspects of investment activity in Ukraine: Monograph / VG Fedorenko, Chuvardynsky AG, AF Itkin etc.; For science. Coeur. and ed. VH Fedorenko..- K.: Science, World, 2002.-505 p. (Ukr)
2. Fedorenko MG, Bondarenko EV Construction and investment in Ukraine – K.: Knowledge, 2008. (Ukr)
- 3..Dotsenko – Belous NS Pravovaya Encyclopedia of investment construction. Practical posobyie.-K.: Legal, 2006.-544 p. (Rus)
4. Investing: Textbook / Grinyova MV Koyuda VA, Lepeyko T, and. and in.-K.: Knowledge, 2008.- 438 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Бондаренко Є.В. Підвищення ефективності інвестиційно-будівельного процесу за рахунок використання концепції та послуг девелоперських компаній / Є.В. Бондаренко, І.В. Яценко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті висвітлюється проблема інвестиційно-будівельного процесу з метою підвищення його ефективності, пропонується використання послуг девелоперських компаній, також запропоновується інвестору використовувати фінансовий аналіз, що дозволяє в кінці оцінити ефективність здійснення інвестицій. Підсумком таких дій є реалізація інвестиційної стратегії запропонованих проектів шляхом пошуку та залучення в ньому інвестиційних та кредитних партнерів.

Об'єкт дослідження – інвестиційно-будівельний процес.

Мета роботи – висвітлення ключової концепції процесу девелопменту, що займає не мало важливе місце в будівельно-інвестиційному циклі, для подальших наукових розробок цього явища.

Метод дослідження – статистичний аналіз економічних показників будівельно-інвестиційної галузі.

Девелопмент – це управління проектом, що девелопер здійснює на замовлення інвестора, виконуючи функції по управлінню проектом, який, якщо розглядати діяльність в будівельній галузі, складається з передпроектної стадії, стадії проектування, стадії будівництва та стадії експлуатації побудованого об'єкта. Зазвичай інвестор наймає девелопера, щоб той на відведеній земельній ділянці побудував будівлю «під ключ» та, можливо, заповнив її орендарями. Вибір девелопера здійснюється, як правило, за допомогою тендера. Іноді до девелопменту відносять і будівництво нерухомості під себе, але така діяльність не має за мету отримання прибутку.

Результати статті можуть бути використанні в інвестиційно-будівельній галузі.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – девелопер повинен забезпечити та запустити складний багатосходовий процес створення нового продукту – об'єкта нерухомості, звільнивши від цих турбот забудовника.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЙНО-БУДІВЕЛЬНИЙ ПРОЦЕС, ДЕВЕЛОПЕРСЬКА КОМПАНІЯ, ІНВЕТОР, ПРОЕКТ, КОНЦЕПЦІЯ.

ABSTRACT

Bondarenko E.V., Yatsenko I.V. Improved investment and construction process through the use of the concept and service development companies. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

In the article the problem of investment – the construction process in order to increase its effectiveness, proposed use of real estate companies, as zaproponovuyetsya investors use financial analysis, allowing the end to evaluate the effectiveness of investment. The result of such action is to implement investment strategies proposed projects by searching for and involvement in its investment and loan partners.

Object of research – investment and construction process.

Purpose – to highlight key concepts development process that takes place not least in the construction and investment cycle for further scientific development of this phenomenon.

Method research – a statistical analysis of the economic indicators of construction – the investment industry.

Development – a project management that the developer has commissioned investor, serving as project management, which, if we consider the activity in the construction industry, consists of pre-stage design stage, under construction and the operation phase of the facility. Usually investor hires a developer that he allocated land to build a building "turnkey" and possibly fill its tenants. The choice of the developer, as a rule, by the tender. Sometimes referred to real estate development and construction of real estate for themselves, but such activities are not intended to profit.

The results of the article can be used in investment – the construction industry.

Projected assumptions about the object of study – the developer must provide and run bahatoshodynkovyy complex process of creating a new product – the property, freed from worries of the developer.

KEYWORDS: INVESTMENT AND CONSTRUCTION PROCESS, DEVELOPER, INVESTOR, PROJECT CONCEPT.

РЕФЕРАТ

Бондаренко Е.В. Повышение эффективности инвестиционно строительного процесса за счет использования концепции и услуг девелоперских компаний / Е.В. Бондаренко, И.В. Яценко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье освещается проблемы инвестиционно – строительного процесса с целью повышения его эффективности, предлагается использование услуг девелоперских компаний, также запропоновується инвестору использовать финансовый анализ, позволяющий в конце оценить эффективность осуществления инвестиций. Итогом таких действий является реализация инвестиционной стратегии предложенных проектов путем поиска и привлечения в нем инвестиционных и кредитных партнеров.

Объект исследования – инвестиционно-строительный процесс.

Цель работы – освещение ключевой концепции процесса девелопмента, что занимает не мало важное место в строительно-инвестиционном цикле, для дальнейших научных разработок этого явления.

Метод исследования – статистический анализ экономических показателей строительно – инвестиционной отрасли.

Девелопмент – это управление проектом, девелопер осуществляет по заказу инвестора, выполняя функции по управлению проектом, который, если рассматривать деятельность в строительной отрасли, состоит из предпроектной стадии, стадии проектирования, стадии строительства и стадии эксплуатации построенного объекта. Обычно инвестор нанимает девелопера, чтобы тот на отведенном земельном участке построил здание «под ключ» и, возможно, заполнил ее арендаторами. Выбор девелопера осуществляется, как правило, с помощью тендера. Иногда к девелопменту относят и строительство недвижимости под себя, но такая деятельность не имеет целью получение прибыли.

Результаты статьи могут быть использованы в инвестиционно – строительной отрасли.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – девелопер должен обеспечить и запустить сложный многоступенчатый процесс создания нового продукта – объекта недвижимости, освободив от этих забот застройщика.

Ключевые слова: инвестиционно-строительный процесс, девелоперская компания, инвестор, проект, концепция.

АВТОРИ:

Бондаренко Євген Валентинович - доктор економічних наук, професор НТУ, +380679677813, 01010 Україна м. Київ, вул Суворова 13, кв 109

Яценко Ігор Володимирович - кандидат економічних наук, доцент НТУ, +380672324205, 02095 Україна, м.Київ, вул. Лаврухіна 10, кв 86

AUTHOR:

Bondarenko Eugene V. - doctor of economics, professor of NTU, +380679677813, 01010 Ukraine, Kyiv, Suvorova street 13 apt. 109

Igor Yatsenko - phd, associate professor of NTU, +380672324205, 02095 Ukraine, Kiev, st. Lavrukhina 10 apt. 86

АВТОРЫ:

Бондаренко Евгений Валентинович - доктор экономических наук, профессор НТУ, +380679677813, 01010 Украина г.Киев, ул Суворова 13, кв 109

Яценко Игорь Владимирович - кандидат экономических наук, доцент НТУ, +380672324205, 02095 Украина, г. Киев, ул. Лаврухина 10, кв 86

РЕЦЕНЗЕНТИ

Петрович Володимир Васильович – д.т.н. професор кафедри будівництва і експлуатації доріг НТУ

Мова Віктор Васильович – д.е.н. професор кафедри обліку і аудиту КДАВТ

REVIEWER

Petrovic Vladimir – Doctor of technics. Professor of the Department of Construction and operation of roads NTU

Mova Victor Vasilievich – Doctor of economics. Professor of the Department of Accounting and Auditing Kyiv State Academy of Water Transport.

ВПЛИВ ПОЛІТИЧНИХ РІШЕНЬ НА МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

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

IMPACT OF POLITICAL SOLUTIONS FOR THE INTERNATIONAL TRANSPORTATION

Volynets L.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ВЛИЯНИЕ ПОЛИТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Волинец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми.

Розвиток зовнішньоекономічних зв'язків, міжнародної торгівлі безпосередньо залежить від стану роботи транспорту, від того, яким чином транспорт, як надзвичайна важлива сфера суспільного виробництва, може забезпечити економічні зв'язки України з іншими країнами світу. Роль і місце транспорту у забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності залежить від місця України у світовому співробітництві, від наявності постійно діючих міждержавних політичних, економічних, соціальних зв'язків, від можливостей використання новітніх досягнень науки і техніки для впровадження вдосконалених транспортних засобів та раціональних технологій перевезень. Географічне розташування території України дає змогу на відміну від багатьох країн Європи розвивати транспортні зв'язки в усіх напрямках, використовуючи практично всі види транспорту. Транспортні системи з використанням залізничного, автомобільного, водного, авіаційного транспорту мають розвинуту мережу магістральних сполучень, здатні забезпечити внутрішні та транзитні перевезення пасажирів та вантажів, а також зовнішньоекономічні транспортні зв'язки України з іншими державами [3]. Але на розвиток міжнародних перевезень впливає безліч чинників та законодавчих рішень. У більшості випадків вони негативно впливають на розвиток перевезень, але досить важливо суб'єкту господарської діяльності пристосуватися до змін, знайти альтернативні шляхи сполучення з кінцевим одержувачем з мінімальними втратами та точно в час.

Аналіз основних досліджень і публікацій.

Питання впровадження транспортної логістики в міжнародну діяльність підприємств мають свою специфіку і потребують особливого підходу до вирішення. Найбільш докладно роль логістики в організації міжнародних перевезень описують вчені: Б.А. Анікін, Д.Дж. Бауерсокс, Г.Л. Бродецький, А.М. Гаджинський, Т.О. Колодязєва, Р.Р.Ларіна, В.С. Лукинський, Л.Б. Миротин, Ю.М. Неруш, К.М. Таньков, О.М. Тридід.

Метою статті є дослідження стану та проблем транспортної сфери, а також визначення основних шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу.

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших сфер підприємницької діяльності, оскільки у процесі господарювання кожна фірма потребує перевезення матеріалів, сировини, готової продукції, при цьому вони використовують власний автотранспорт або користуються послугами автотранспортних підприємств [1].

Головним завданням розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. є визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем. Для сучасного економічного стану України характерним є підвищення ролі транспорту, який забезпечує життєдіяльність населення, функціонування і розвиток економіки держави, збереження її обороноздатності, можливість досягнення зовнішньоекономічних цілей країни.

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль в соціально-економічному розвитку країни. На сьогодні більш як 100 тис. автомобільних перевізників надають послуги з перевезення 52 % пасажирів та 64 % вантажів [5].

Сучасна світова економіка розвивається колосальними темпами, економічні відносини стають більш комплексними багатоплановими і багатоступінчастими. У забезпеченні сталого розвитку цих відносин основну роль відіграє транспорт. На даний момент транспортна логістика має багаторівневу складну структуру, а логістичні ланцюжки вражають своєю довжиною та різноманітністю, залучаючи в процес доставки вантажу від виробника до кінцевого споживача різні види транспорту. В умовах конкуренції на ринку міжнародних автомобільних перевезень, основним завданням Міністерства інфраструктури є надання максимального сприяння українським автомобільним перевізникам на державному рівні.

На шляху вирішення даної задачі головною метою є організація максимально-ефективної взаємодії між органами державної влади та громадськістю.

Автомобільний транспорт у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, однак структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами та питомими витратами палива, екологічними показниками не відповідають сучасним вимогам. Нажаль, більшість рухомого складу, що знаходиться в експлуатації не відповідає вимогам екологічності. Більшість європейських країн вимагають від українських перевізників використання автомобілів категорії Євро-4 та вище, але оновлювати свій рухомий склад в час кризи майже неможливо, тому для українських перевізників російський ринок є досить привабливим. Крім того, Російська Федерація є транзитною країною до багатьох країн, з якими Україна має економічні зв'язки.

Тому, наказ президента Російської Федерації В.Путіна від 01.01.2016 року № 1, значно погіршив становище українських перевізників в порівнянні з іншими. Так міжнародні транзитні автомобільні та залізничні перевезення вантажів з України до Республіки Казахстан через територію РФ здійснюються з території Республіки Білорусь. Для автоперевізників це означає, що згідно з нововведеннями водії не мають права перетинати україно-російський кордон, натомість можуть заїжджати на територію РФ через Білорусь і лише за умов наявності облікових талонів та спеціальних засобів ідентифікації ГЛОНАСС (пломб) [5].

Крім того, українському перевізникові необхідно проїжджати додаткову відстань, що обов'язково відобразиться на вартості перевезення, а для споживача вартості продукту, так російська сторона не в змозі забезпечити необхідним обладнанням для виконання умов, які сама прописала у вищезазначеному наказі. Тому співробітники митних органів Російської Федерації оформлюють переміщення товарів до Республіки Казахстан тільки в митному супроводі, під конвоем. Вартість конвоя за одну машину 350 доларів США.

В оперативному порядку органи влади намагалися знайти альтернативні доставки вантажу до країн Середньої Азії. Над розробкою цього маршруту в надзвичайно стислий термін працювала велика кількість людей, адже необхідно розуміти чи зможуть порти обслуговувати новий потік вантажу, чи відповідають під'їдні дороги стандартам, чи зможуть в разі необхідності запустити додаткові паромні переправи і чи вистачить квоти дозволів Республіки Азербайджан та Грузії задовольнити потреби перевізників в даному напрямку.

Тому, 15 січня 2016 року в Іллічівську відбулось урочисте відправлення першого демонстраційного рейсу контейнерного поїзда за маршрутом Україна - Грузія - Азербайджан - Казахстан – Китай. Даний маршрут є новим напрямом «Шовкового шляху» та альтернативним шляхом доставки вантажів з Заходу на Схід в обхід території РФ [5].

У складі поїзда відправлено 10 вагонів та 20 сорокафутових контейнерів парку філії «ЦТС «Ліски» ПАТ «Українська залізниця». Очікується, що загалом тривалість маршруту до станції Достик на кордоні Казахстану і Китаю становитиме 11-12 діб. В подальшому вантажі будуть відправлені до крупних промислових міст КНР (Чженжоу, Чунцин, Ляньюньгань). Тестовий рейс відправлено спеціально для відпрацювання маршруту та налагодження спільної роботи операторів поїзда в кожній з країн-учасниць.

Загалом технологічні характеристики дозволяють відправляти до 40 вагонів з 80-ю 20-футовими або з 40-ка 40-футовими контейнерами. Поїзд може перевозити всі без винятку вантажі. Таким маршрутом уже зацікавились вітчизняні відправники картону, каменю, керамічної плитки, гумовотехнічних виробів, металоконструкцій, меблів, продуктів харчування та сільськогосподарської продукції [1].

Саме для пошуку альтернативного шляху було залучено мультимодальні перевезення з залученням декількох видів транспорту.

Мультимодальні вантажоперевезення - це внутрішньодержавні та міжнародні перевезення вантажу змішаним транспортом, коли перевезення вантажу до пункту призначення здійснюється двома або більше видами транспорту на підставі єдиного договору.

Мультимодальні перевезення це перевезення одного і того ж вантажу різними видами транспорту. Види використовуваного транспорту можуть поєднуватися в будь-яких комбінаціях: автомобільні, залізничні, морські та авіаперевезення [2].

При мультимодальних перевезеннях використовуються комбіновані вантажні зв'язки, які здійснюються за допомогою різних засобів транспорту: залізничного, автомобільного, морського, авіаційного.

Оператор змішаного (мультимодальний) перевезення (МТВ) означає будь-яку особу, яка від власного імені або через іншу діє від його імені особа укладає договір змішаного перевезення і виступає як сторона договору, а не як агент, або від імені вантажовідправника чи перевізників, що беруть участь в операціях змішаного перевезення, і приймає на себе відповідальність за виконання договору.

Необхідною умовою функціонування мультимодальній системи є наявність інформаційної системи, за допомогою якої здійснюється виконання замовлення (договору перевезення), тобто планування, управління і контроль всього процесу доставки вантажу завдяки випереджаючої, що супроводжує і завершує процес доставки інформації.

В даний час у світовій практиці широко застосовуються різні системи електронного обміну даними, ступінь використання яких визначає рівень конкурентоспроможності різних логістичних транспортних систем на світовому ринку транспортних послуг. Принцип впровадження нових форм взаємодії особливо важливий для функціонування змішаних перевезень системи, оскільки ефективність такої системи істотно залежить від її організації. Гарантом і організатором взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга в системі є оператор міжнародної мультимодальній доставки вантажів[4].

Наявність оператора визначає ряд характерних ознак, що відносяться до комерційно-правовому аспекту функціонування змішаних перевезень системи:

- 1) єдиний транспортний документ міжнародного зразка;
- 2) доставка від дверей до дверей або в інших кордонах, передбачених єдиним транспортним документом;
- 3) єдина відповідальність за виконання договору і збереження вантажу;
- 4) єдина наскрізна ставка фрахту.

У мультимодальній системі завдяки емерджентним ефекту результат діяльності системи виявляється вище, ніж сума певних приватних результатів.

Важливим принципом ефективної взаємодії всіх ланок транспортного ланцюга є готовність партнерів до кооперації на основі розуміння своєї ролі в логістичній транспортній системі. Можливість застосування передових технологій перевізного процесу визначається рівнем розвитку транспортної інфраструктури, яку можна розділити на два основні елементи - термінали й транспортні шляхи.

При змішаних роздільних перевезеннях, як правило, найбільша увага приділяється розвитку інфраструктурних перевізників. У логістичному транспортній системі першорядна увага приділятиметься терміналам, оскільки ефективність такої системи і сама можливість її функціонування (через різної потужності вантажопотоків і швидкості доставки) залежить від наявності місця в транспортній системі та функцій терміналів, що забезпечують обробку матеріальних потоків. Комплексний розвиток транспортної інфраструктури базується на стандартизації комплектів вантажів (тарі), транспортних засобів, вантажно-розвантажувальних машин і механізмів.

Висновки.

Досліджені проблеми автомобільного транспорту, що виникають в умовах загострення економічної ситуації в країні, а особливо коли це супроводжується політичною кризою та протистоянням з сусідньою країною потрібно враховувати при плануванні своєї діяльності. Збільшення інвестицій в галузь, вдосконалення тарифної політики, розвиток міжнародних перевезень, реалізація проектів будівництва доріг на умовах концесії, будівництво та ремонт доріг, проведення ринкових реформ - все це сприятиме ефективному розвитку автомобільної транспортної галузі. Всі вищенаведені чинники втрачають свою значимість, коли форс мажорні обставини диктують умови, які ставлять перевізників в край не вигідне положення для виконання своєї діяльності.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Аникин, Б.А. Логистика / Б.А. Аникин, А.Н. Федоров и др. – М.: Инфра3М, 1997. – 327 с.
2. Гаджинский А.М. Основы логистики / А.М. Гаджинский. – М.: Маркетинг, 1999. – 408 с.
3. Кальченко А.Г. Логістика: навч. посібник / А. Г. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2000. – 148 с.
4. Крикавський, Є.В., Логістика: компендіум і практикум навчальний посібник / Є.В. Крикавський, Н.І. Чухрай, Н.В. Чернописька. – К.: Кондор, 2006. – 340 с.
5. <http://mtu.gov.ua>

REFERENCES

1. Anikin. B.A. Logistika / B.A. Anikin. A.N. Fedorov i dr. – M.: Infra3M. 1997. – 327 p. (Rus)
2. Gadzhinskii A.M. Osnovy logistyky/ A.M. Gadzhinskii. Moscow: Marketyng, 1999 (Rus)
3. Kalchenko A.G. Logistyka: navch. posibnyk/ A.G. Kalchenko. Kyiv: KNEY, 2000. 148 p. (Ukr)
4. Krykavskiy, Ye.V., Logistyka: kompendium i praktykum navchalnyj posibnyk / Ye.V. Krykavskiy, N.I. Chuxraj, N.V. Chornopyska. – K.: Kondor, 2006. – 340 p. (Ukr)
5. <http://mtu.gov.ua>

РЕФЕРАТ

Волинець Л.М. Вплив політичних рішень на міжнародні перевезення України / Л.М. Волинець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В даній статті визначено та охарактеризовано значення політичних рішень для ринку міжнародних перевезень. Здатність перевізників пристосовуватися до нових умов введення своєї діяльності. Лише при швидкій переорієнтації на нові шляхи доставки та використання мультимодальних перевезень забезпечить доставку вантажу та пасажирів «just in time», з мінімальними витратами на перевезення.

Об'єкт дослідження – вплив політичних рішень на діяльність автомобільних перевізників у міжнародному сполученні.

Мета роботи дослідження стану та проблем транспортної сфери, а також визначення основних шляхів їх вирішення.

Методи дослідження – теоретичні та емпіричні методи пізнання, аналіз і спостереження.

Результати статті можуть застосовуватись для продовження теоретико-методологічних досліджень.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – впровадження новітніх технологій, які допоможуть швидко перепрофілювати свою діяльність на нові маршрути або залучення декількох видів транспорту та пришвидшать потрапляння вантажу від місця виникнення до місця збуту, а можливо перехід об'єкта дослідження в нову площину.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИКА, ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, КОНКУРЕНТНІ ПЕРЕВАГИ ТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА, ЛОГІСТИЧНИЙ ЛАНЦЮГ, МУЛЬТИМОДАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

ABSTRACT

Volynets L.M. Influence of policy decisions on international transportation. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

This article defines and describes the importance of policy-making for the international transport market. The ability of carriers to adapt to the new conditions of the introduction of its activities. Only with the rapid shift towards new ways of delivery and use of multimodal transport will provide delivery of cargo and passengers «just in time», with minimal traffic.

The object of study - the impact of political decisions on the activities of road carriers in international traffic.

Purpose of the study is the state and problems of the transport sector, as well as the determination of the main ways to solve them.

Methods of research - theoretical and empirical methods of knowledge, analysis and observation. The results of the article can be used to continue the theoretical and methodological research.

Forward-looking assumptions for the development of the object of study - the introduction of new technologies that help to quickly restructure its activities on the new routes and attracting more transport

modes and speed up getting the goods from the place of origin to the point of sale, and possibly shift the object of study in the new plane.

KEY WORDS: TRANSPORT LOGISTICS, LOGISTICS SYSTEM, COMPETITIVE ADVANTAGES OF THE TRANSPORT COMPANIES, LOGISTICS CHAIN, MULTIMODAL TRANSPORT.

РЕФЕРАТ

Волинец Л.М. Влияние политических решений на международные перевозки / Л.М. Волинец // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В данной статье определено и охарактеризовано значение политических решений для рынка международных перевозок. Способность перевозчиков приспосабливаться к новым условиям ведения своей деятельности. Только при быстрой переориентации на новые пути доставки и использование мультимодальных перевозок обеспечит доставку груза и пассажиров «just in time», с минимальными затратами на перевозки.

Объект исследования - влияние политических решений на деятельность автомобильных перевозчиков в международном сообщении.

Цель работы исследование состояния и проблем транспортной сферы, а также определение основных путей их решения.

Методы исследования - теоретические и эмпирические методы познания, анализ и наблюдения. Результаты статьи могут применяться для продолжения теоретико-методологических исследований.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - внедрение новейших технологий, которые помогут быстро перепрофилировать свою деятельность на новые маршруты или привлечения нескольких видов транспорта и ускорят попадание груза от места возникновения до места сбыта, а возможно переход объекта исследования в новую плоскость.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ЦЕПЬ, МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, УПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫМИ ПОТОКАМИ.

АВТОРИ:

Волинец Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

AUTHOR:

Volynets Ludmila M., Ph.D., associate professor, Natinal Trasport University, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1. n

АВТОРЫ:

Волинец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Базелюк А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, Київ, Україна.

REVIEWER:

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Technological University of Chernihiv, head of finance , Kyiv, Ukraine.

Baziluk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University, professor, head of finance , Kyiv, Ukraine.

**УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМ ТА ІНФОРМАЦІЙНИМ ПОТОКАМИ НА ПРИКЛАДІ
ДЕПАРТАМЕНТУ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО РИНКУ
ТА АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІНІСТЕРСТВА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

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

Онищенко К.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

**MANAGEMENT MATERIAL AND INFORMATION FLOWS FOR EXAMPLE OF THE
DEPARTMENT OF STRATEGIC DEVELOPMENT OF ROAD SECTOR AND MOTOR
TRANSPORTATION THE MINISTRY OF INFRASTRUCTURE OF UKRAINE**

Volynets L.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Onyshchenko K.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

**УПРАВЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНЫМ ПОТОКОМ НА ПРИМЕРЕ ДЕПАРТАМЕНТА
СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО РЫНКА И АВТОМОБИЛЬНЫХ
ПЕРЕВОЗОК МИНИСТЕРСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ**

Волинец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет,
Киев, Украина

Онищенко К.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми.

Логістичний підхід спрямована на підвищення конкурентоспроможності не лише окремих підприємств, але й регіону, галузі, держави. Першооснову логістики становлять чотири головні складові: економічні та технологічні основи, технічне і математичне забезпечення. Логістична стратегія у світових країнах розглядається як об'єднання дослідницьких центрів, консультаційних відділів, банків інформації, навчальних центрів, фінансових установ. У Європі існують понад 20 національних асоціацій логістики [4]. Аналіз стану логістичних утворень у розвинених країнах свідчить про високу ефективність застосування цієї концепції. У США логістична концепція розглядається у системі державного управління як ефективний мотиваційний підхід управління ресурсами і витратами.

Незважаючи на існуючі теоретико-методологічні розробки вчених, сучасний розвиток національної економіки вимагає осмислення проблем логістичних концепцій на державному рівні у форматі якості товару, праці, життя. Адже політика, яку формує держава безпосередньо впливає на діяльність бізнесу. Тому доречно розглядати питання управління матеріальними та фінансовими потоками на державному рівні, зокрема на прикладі Міністерства інфраструктури України.

Аналіз основних досліджень і публікацій.

Вагомий внесок в дослідження, виникнення, сучасне розуміння і розвиток логістики та застосування логістичних концепцій на підприємствах внесли вчені: Б.А. Анікін, Д.Дж. Бауерсокс, Г.Л. Бродецький, Д.Л. Вордлоу, А.І.Воркут, Т.А. Воркут, А.М. Гаджинський, В.М. Дегтяренко, В.В. Дибська, В.С. Лукинський, Л.Б. Миротин, Ю.М. Неруш, О.М. Родніков, В.І. Сергєєв та інші.

Метою статті є розкриття сутності потоків, їх взаємодія між собою на державному рівні та важливість узгодження матеріального, інформаційного та фінансового потоку для покращення роботи державних органів виконавчої влади.

Виклад основного матеріалу.

Основним завданням державного регулювання та контролю у сфері автомобільного транспорту є створення умов безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів, надання додаткових транспортних послуг. Але, для того, щоб ефективно виконувати відповідні завдання необхідно грамотно управляти матеріальним потоком, який неможливий без інформаційного та фінансового потоку.

Систематизація наукових праць свідчить, що підхід до управління матеріальними потоками промислового підприємства – це сукупність принципів і методів управління процесами просування матеріальних потоків [3].

В основі процесу управління матеріальними потоками лежить обробка інформації, що циркулює в логістичних системах. Інформаційний потік – це сукупність циркулюючих у логістичній системі, між логістичною системою та зовнішнім середовищем повідомлень, необхідних для управління і контролю за логістичними операціями.

Перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом територіями іноземних держав або транзитом через їхні території здійснюється автомобільними перевізниками згідно з вимогами міжнародних договорів України та на підставі належним чином оформлених відповідних дозволів, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України [2].

Згідно з Наказом Міністерства транспорту України від 20.08.2004 № 757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» », зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 31 серпня 2004 року за № 1075/9674 (із змінами), основним документом, який дозволяє виконання комерційних перевезень вантажів або пасажирів по території будь-якої держави іноземним транспортним засобом є «Дозвіл» (дозвіл на виконання міжнародних автомобільних перевезень вантажів / пасажирів по території іноземної держави).

Обмін такими дозвільними документами між державами здійснюється відповідно до положень двосторонніх міжурядових Угод в галузі міжнародних автомобільних перевезень. На сьогоднішній день по міжнародним автомобільним перевезенням вантажів Україна уклала подібні угоди з 44 державами світу [2].

У подібних умовах глобалізації необхідний пошук ефективних логістичних рішень, здатних врахувати складний характер конфігурації ланцюгів поставок, географічні масштаби господарських операцій, та інтеграцію матеріальних, інформаційних і фінансових потоків.

Саме вищезазначені дозволи на рівні Міністерства інфраструктури України Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень розглядаються як матеріальні та супутні йому інформаційні і фінансові потоки.

Важливе місце займає кількість дозволів на проїзд автомобільного транспортного засобу з однієї країни в іншу протягом визначеного періоду, тобто квота. Квота дозволів для України на наступний рік визначається компетентними органами іноземних держав згідно з міжнародними договорами України з питань міжнародних автомобільних перевезень [2].

Взаємодія матеріального, інформаційного, фінансового потоків, час та місце кожного з них в системі взаємовідносин між суб'єктами.

На першому етапі відбувається узгодження умов. Узгодження квоти дозволів для перевезення пасажирів і вантажів з урахуванням потреби автомобільних перевізників здійснює Міністерство інфраструктури України з профільними Міністерствами інших країн. Щорічно шляхом листування відповідно до Протоколу останньої Змішаної Комісії з питань міжнародних вантажних і пасажирських автомобільних перевезень (далі-Комісія) встановлюється попередній розмір квоти. Однак, сторона може звернутися до іншої з проханням розглянути можливість збільшення об'єму дозволів для вітчизняних перевізників. Якщо дане питання не вирішується в Робочому порядку, то тоді проводиться чергове засідання вищезазначеної Комісії. Також існує ряд країн, з якими зустріч відбувається щорічно і контингент квот щорічно змінюється [1].

Щоб здійснити обмін в повному обсязі, встановлений час і місце, він супроводжується потужним інформаційним потоком. На даному етапі підтримується зв'язок відповідальної особи в Міністерстві з виконавцем в іншій країні. Щоб перейти до наступного етапу, потрібно дочекатися підтвердження від іншої сторони, адже необхідне розуміння в якому обсязі друкувати українські дозволи для іноземних перевізників. На даному етапі відбувається обмін інформацією також з Посольствами всіх країн, а при необхідності ще й з Міністерством закордонних справ України.

Також не можна виключати форс мажорні чинники, наприклад пропозицію про зменшення кількості загальної квоти, що негативно вплине в майбутньому та роботу перевізників.

Далі уповноважений орган на підставі інформації, наданої Міністерством інфраструктури України, здійснює організацію замовлення на виготовлення бланків дозволів на в'їзд (ввезення) та рух територією України вантажного транспортного засобу у міжнародному автомобільному, а також бланків дозволів для здійснення відповідних перевезень пасажирів територією України згідно з вимогами наказу Міністерства транспорту України від 09 лютого 2004 року № 75 «Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним

транспорт у міжнародному сполученні», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22 червня 2004 року за № 759/9358 (із змінами).

Під час другого етапу, Міністерство інфраструктури України щороку, не пізніше 20 грудня здійснює з компетентними органами іноземних держав обмін бланків дозволів. На цьому етапі необхідно правильно побудувати маршрути доставки цих дозволів до України, адже з деякими країнами обмін відбувається в обсязі більше 200 000 штук на рік. Тому в деяких випадках організовуються кільцеві маршрути, в деяких маятникові, а ті, де квоту можна передати дипломатичними каналами, доставляється за допомогою командирської пошти до Міністерства закордонних справ, для подальшої передачі Міністерству.

Отримані бланки дозволів Міністерство інфраструктури України передає в повному обсязі до уповноваженого органу для їх подальшого обліку, оформлення та видачі автомобільним перевізником.

На цьому етапі необхідно налагодити інформаційний потік з Державною фіскальною службою, щоб надати їм зразки дозволів квоти майбутнього року, щоб вони врахували це в роботі і безперешкодно пропускали перевізників з дозволами нової квоти.

Оформлення та видача дозволів проводяться в пунктах видачі дозволів уповноваженого органу та її територіальних органів (далі - пункт видачі дозволів).

Дозволи для перевезення вантажів оформлюються і видаються водію автомобільного транспортного засобу (автомобільному перевізнику або уповноваженій ним особі) (далі - уповноважена особа) на підставі усного звернення або письмової заяви, в якій зазначаються найменування (прізвище, ім'я, по батькові) автомобільного перевізника та його місцезнаходження (місце проживання), відомості щодо автомобільних транспортних засобів (реєстраційні номери, вантажопідйомність, повна маса), маршруту руху із зазначенням країн відправлення та призначення, а також країн прямування автомобільного транспортного засобу, вантажу (вага, загальна кількість), видів дозволів, які бажає отримати автомобільний перевізник, та пункт видачі дозволів.

Для оформлення та видачі дозволу уповноважена особа при усному зверненні та поданні письмової заяви пред'являє документ, що посвідчує особу, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, документи на вантаж, за винятком здійснення порожньої подачі транспортного засобу на завантаження до країни відправлення, сертифікати відповідності транспортного засобу щодо безпеки руху та екологічної безпеки вимогам країн, територією яких буде здійснюватися перевезення, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України.

Автомобільний перевізник забезпечується дозволами, передбаченими законами або міжнародними договорами України з питань міжнародних перевезень, необхідними йому тільки для конкретної поїздки, за наявності залишку дозволів та за умови пред'явлення в пункті видачі дозволів усіх отриманих раніше дозволів на автомобільний транспортний засіб.

Дозволи на поїздку територією іноземних держав під час виконання нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні оформлюються і видаються уповноваженій особі на підставі усного звернення або письмової заяви при пред'явленні таких документів, підписаних автомобільним перевізником та засвідчених його печаткою: схеми міжнародного маршруту графіка роботи та відпочинку водіїв; копії документа про підтвердження відповідності автобусів параметрам комфортності; копії договору, укладеного між автомобільним перевізником та замовником транспортних послуг, про здійснення міжнародних нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні; копії свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу на автобус, що буде виконувати перевезення.

Для отримання дозволу уповноважена особа звертається не пізніше ніж за п'ять робочих днів до здійснення відповідного перевезення пасажирів.

Автомобільний перевізник забезпечується тільки дозволами, необхідними йому для конкретної поїздки.

Оформлення, видача та облік дозволів здійснюються з використанням комп'ютерного програмного забезпечення (із застосуванням штрих-коду).

У дозволі зазначаються: найменування (прізвище, ім'я, по батькові) автомобільного перевізника, його місцезнаходження (місце проживання); реєстраційний номер автомобільного транспортного засобу; дата видачі дозволу. Дозвіл підписується посадовою особою уповноваженого органу з проставленням номерного штампа такої посадової особи.

Міністерством інфраструктури України з метою дотримання вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень встановлюються обмеження щодо забезпечення

дозволами, які мають обмежені річні квоти, на поїздку територією окремих іноземних держав деяких категорій транспортних засобів, а саме:

- оформлення проводити на екологічні автомобілі: «зелений», «особливо зелений і безпечний», «Євро-3 безпечний», або тільки на «особливо зелений і безпечний», «Євро-3 безпечний», або тільки на «Євро-3 безпечний» та вищої категорії екологічної безпеки;
- оформлення проводити на завантажені автомобілі;
- оформлення проводити на певні види перевезень;
- оформлення проводити на автомобілі, повна маса яких перевищує 10 тонн.

На даному етапі додається фінансовий потік. До уповноваженого органу (Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті) надходять кошти за:

видачу дозволу на перевезення пасажирів і вантажів між пунктами, розташованими на території України, транспортними засобами, що належать іноземним перевізникам – 111,95 грн.;

- видачу дозволу на міжнародні регулярні перевезення пасажирів – 204,06 грн.;
- видачу дозволу на міжнародні спеціальні регулярні перевезення пасажирів – 120,33 грн.;
- видачу дозволу на поїздку територією іноземних держав під час виконання нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні – 105,68 грн.;
- видачу дозволу на поїздку територією іноземних держав під час виконання перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні – 49,16 грн. [1].

Тому ефективне управління матеріальним, інформаційним та фінансовим потоком неможливо отримати без виконання всіх елементів праці, яка повинна відповідати умовам якості. В результаті застосування логістичного підходу проводиться аналіз і контроль за критичними, небезпечними процесами, досягається більш раціональний рух ресурсів, для того щоб необхідні матеріали в потрібний час, у потрібній кількості і в потрібному місці були підготовлені для подальшого використання.

Висновки.

Отже, при побудові процесу здійснення обміну дозволами слід велику увагу приділяти логістиці, адже на кожному етапі слід максимально координувати матеріальний та інформаційний потік, адже Міністерство в повному обсязі виконає свої функції в процесі обміну дозволами тільки в тому випадку, коли необхідні дозволи, в необхідній кількості, необхідного типу, в потрібний час та місце, з мінімальними затратами з боку Міністерства дістануться до вітчизняних перевізників.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Постанова Кабінету Міністрів України «Про деякі питання надання Державною інспекцією з безпеки на наземному транспорті, Державною авіаційною службою, Державною інспекцією з безпеки на морському та річковому транспорті, Державним агентством з туризму та курортів і капітанами морських торговельних портів платних адміністративних послуг» від 09.06.2011 № 929

2. Наказ Міністерства транспорту України «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» від 20.08.2004 № 757

3. Аникин, Б.А. Логистика / Б.А. Аникин, А.Н. Федоров и др. – М.: Инфра3М, 1997. – 327 с.

4. Гаджинский А.М. Основы логистики / А.М. Гаджинский. – М.: Маркетинг, 1999. – 408 с.

5. Дегтяренко В.Н. Основы логистики и маркетинга / В.Н. Дегтяренко. – Ростов-на-Дону: Экспертное бюро; М.: Гардарики, 1996. – 119 с.

6. Кальченко А.Г. Логістика: навч. посібник / А. Г. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2000. – 148 с.

7. Крикавський, Є.В., Логістика: компендіум і практикум навчальний посібник / Є.В. Крикавський, Н.І. Чухрай, Н.В. Чорнописька. – К.: Кондор, 2006. – 340 с.

REFERENCES

1. Decree the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Some Issues of State Inspection on land transport security, the State Aviation Service, State Inspection on safety at sea and river transport, the State Agency for Tourism and Resorts and captains of commercial seaports paid administrative services" dated 09.06.2011 number 929 (Ukr)

2. Order of the Ministry of Transport of Ukraine "On regulation system design, delivery, use and registration permits for international transport of passengers and goods by road" dated 20.08.2004 № 757 (Ukr)

3. Anikin, B.A. Logistika / B.A. Anikin, A.N. Fedorov i dr. – М.: Infra3M. 1997. – 327 p. (Rus)

4. Gadzhinskii A.M. Osnovy logistyky/ A.M. Gadzhinskii. Moscow: Marketyng, 1999 (Rus)
5. Degtyarenko V.N. Osnovy logistiki i marketinga / V.N.Degtyarenko. – Rostov-na-Donu: Ekspertnoye byuro; M.: Gardarika. 1996. – 119 p. (Rus)
6. Kalchenko A.G. Logistyka: navch. posibnyk/ A.G. Kalchenko. Kyiv: KNEY, 2000. 148 p.(Ukr)
7. Krykavskiy, Ye.V., Logistyka: kompendium i praktykum navchalnyj posibnyk / Ye.V. Krykavskiy, N.I. Chuxraj, N.V. Chornopyska. – K.: Kondor, 2006. – 340 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Волинець Л.М. Управління матеріальними потоками на прикладі Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень Міністерства інфраструктури України / Л.М. Волинець, К.В. Онищенко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В даній статті визначено та охарактеризовано взаємозв'язок матеріального, інформаційного та фінансового потоку на прикладі Міністерства інфраструктури. По результатам дослідження встановлено, що при правильній побудові логістичного процесу від місця виникнення матеріального потоку до місця споживання, головну роль відіграє потужний інформаційний потік. Лише в комплексі інформація з безпосереднім потоком дасть необхідний результат і будуть виконані 7 правил логістики і Міністерство, як орган виконавчої влади, виконає функції, які на неї покладено.

Об'єкт дослідження – взаємодія матеріального, інформаційного та фінансового потоку на прикладі Міністерства.

Мета роботи – є розкриття сутності потоків, їх взаємодія між собою на державному рівні та важливість узгодження матеріального, інформаційного та фінансового потоку для покращення роботи державних органів виконавчої влади.

Методи дослідження – теоретичні та емпіричні методи пізнання, аналіз і спостереження.

Результати статті можуть застосовуватись для продовження теоретико-методологічних досліджень.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – впровадження новітніх технологій, які пришвидшать потрапляння матеріального потоку від місця виникнення до місця збуту, а можливо перехід об'єкта дослідження в нову площину.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ, ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД, УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНИМИ ПОТОКАМИ, УПРАВЛІННЯ ІНФОРМАЦІЙНИМИ ПОТОКАМИ.

ABSTRACT

Volynets L.M., Onyshchenko K.V. Management material and information flows for example of the Department of strategic development of road sector and motor transportation the Ministry of Infrastructure of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article identifies defines and describes interrelation of the material, information and financial flows on the example of the Ministry of Infrastructure. According to the results of research found that improper construction of the logistics process from the place of origin of the material flow to the place of consumption, the main role is played powerful information flow. Just in the complex with the direct information flow will give the desired result and will be performed 7 rules logistics and the Ministry as executive authority will perform functions that are assigned to it.

The object of study - interaction of the material, information and financial flows on the example of the Ministry.

Purpose of the study is disclosure of the essence flows and their interaction with each other at the state level and the importance of coordination of the material, information and financial flows to improve the work government authority.

Methods of research are theoretical and empirical methods of learning, analysis and observation. The results of the article can be used to extend the theoretical and methodological studies of the main provisions of the clusters.

Expected assumption about the object of the study is implementation of new technologies that accelerate falling into the material flow from the place of origin to the place of distribution, and possibly the transition the object of research to a new level.

KEYWORDS: LOGISTICAL CONTROL SYSTEM, LOGISTICS APPROACH, MATERIALS MANAGEMENT, INFORMATION MANAGEMENT.

РЕФЕРАТ

Волинец Л.М. Управление материальными потоками на примере Департамента стратегического развития дорожного рынка и автомобильных перевозок Министерства инфраструктуры Украины / Л.М. Волинец, К.В. Онищенко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В данной статье определена и охарактеризована взаимосвязь материального, информационного и финансового потока на примере Министерства инфраструктуры. По результатам исследования установлено, что при правильном построении логистического процесса от места возникновения материального потока до места потребления, главную роль играет мощный информационный поток. Только в комплексе информация с непосредственным потоком даст необходимый результат и будут выполнены 7 правил логистики и Министерство, как орган исполнительной власти, выполнит функции, которые на нее возложены.

Объект исследования - взаимодействие материального, информационного и финансового потока на примере Министерства.

Цель работы - является раскрытие сущности потоков, их взаимодействие между собой на государственном уровне и важность согласования материального, информационного и финансового потока для улучшения работы государственных органов исполнительной власти.

Методы исследования - теоретические и эмпирические методы познания, анализ и наблюдения.

Результаты статьи могут применяться для продолжения теоретико-методологических исследований.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - внедрение новейших технологий, которые ускорят попадания материального потока от места возникновения до места сбыта, а возможно переход объекта исследования в новую плоскость.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ, ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД, УПРАВЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНЫМИ ПОТОКАМИ, УПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫМИ ПОТОКАМИ

АВТОРИ:

Волинец Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

Онищенко Катерина Вячеславівна, студентка Національного транспортного, e-mail: katyaow1995@ukr.net, тел.+380505082602, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

AUTHOR:

Volynets Ludmila M., Ph.D., associate professor, Natinal Trasport University, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1. n

Onyshchenko Katherine V., student, Natinal Trasport University, email: katyaow1995@ukr.net, phone number +380505082602, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1. n

АВТОРЫ:

Волинец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1.

Онищенко Катерина Вячеславовна, студентка Национального транспортного университета, e-mail: katyaow1995@ukr.net, тел.+380505082602, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Базелюк А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, Київ, Україна.

REVIEWER:

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Technological University of Chernihiv, head of finance, Kyiv, Ukraine.

Baziluk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University, professor, head of finance, Kyiv, Ukraine.

ПОКАЗНИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ МЕНЕДЖЕРІВ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ АВТОТРАНСПОРТНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ

Воякін В.Г., Національний транспортний університет, Київ, Україна
Омельянович О.Р., Національний транспортний університет, Київ, Україна

MANAGERS PERFORMANCE INDICATORS IN THE MANAGEMENT TRUCKING COMPANIES

Voyakin V.G., National Transport University, Kyiv, Ukraine
Omelyanovich O.R., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ МЕНЕДЖЕРОВ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ

Воякин В.Г., Национальный транспортный университет, Киев, Украина
Омельянович А.Р., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. В сучасних умовах від ефективної діяльності менеджерів залежать результати прибутковості підприємства, тому під час оцінки організації праці керівника (менеджера), як критерій виступає його особиста ефективність і ефективність праці очолюваного ним колективу. Кожний керівник організації зобов'язаний мати уявлення про ефективність і результативність та прагнути до їх підвищення. Якість роботи керівника тим вище оцінюється, чим активніше він сприяє підвищенню ефективності та результативності очолюваної ним організації.

Аналіз наукових досліджень. Науковими дослідженнями аналізу ефективності та результативності системи менеджменту займалися в наукових дослідженнях такі вчені, як Виноградський М.Д., Виноградська А.М., Жмальов В.Г., Забродська Л.Д. Завадський Й.С. Зозульов О.В., Длігач А.А., Кіндрацька Г.І., Клімова О.І., Кузьмін О.Є., Лахтіонова Л.А., Лихота У.П., Лунев В.Л., Мізюк Б.М., Міщенко А.П., Піддубна Л.П., Нємцов В.Д., Довгань Л.Є., Осовська Г.В., Охріменко А.Г., Панов А.И., Пастухова В.В., Портер М., Майкл Е., Савицька Г.В., та інші.

В їх наукових дослідженнях якість праці керівника розглядається як сукупність властивостей процесу трудової діяльності, обумовлених здатністю і прагненням менеджера виконувати певне завдання відповідно до встановлених вимог, кваліфікації, навичок, здібностей і ставлення до праці, а також впливає на якість управлінських рішень. У численних уявленнях про ефективність можна умовно намітити дві тенденції: 1) “універсально-оптимістична” – припускає розробку універсального опису (формули) ефективності; 2) “релятивістська”. Її прихильники дотримуються розгляду ефективності як відносної категорії, значення якої для однієї і тієї ж організації розрізняються за сферами її діяльності, рівнями аналізу, залежно від задач оцінки і т. д. [3, 11].

Проте сучасна методологія управління прагне підпорядкувати всі елементи організації й аспекти її діяльності новій сукупності цілей – ефективності [5, 9, 12].

Розглянемо оцінку системи менеджменту організації критерієм ефективності з погляду двох вищевизначених тенденцій.

Ефективність системи менеджменту – показник, що характеризує співвідношення витрат на здійснення управлінських функцій і результатів діяльності організації.

Таким чином, система показників ефективності управління має ґрунтуватися на зіставленні досягнутих організацією результатів в їх вартісному еквіваленті з величиною управлінських зусиль. Управлінські зусилля певною мірою можуть бути оцінені в кількісному вираженні через величину витрат на управління.

У цілому система кількісних показників ефективності системи менеджменту може містити показники, наведені в табл. 1 [4].

Показниками, що використовуються для визначення ефективності управління є співвідношення загального або кінцевого результату виробництва до сукупних витрат на управління [1]:

$$E_y = P_k / B_y,$$

де E_y – ефективність управління;
 P_k – кінцевий результат;
 V_y – витрати на управління.

Таблиця 1 - Кількісні показники ефективності системи менеджменту організації

Ознака групування показника	Спосіб розрахунку показника ефективності
Фінансові витрати на управління	Відношення загального або кінцевого результату господарювання до сукупних витрат на управління: обсяг реалізованої продукції, що припадає на 1 грн витрат на управління; обсяг прибутку на 1 грн витрат на управління; коефіцієнт співвідношення між темпами зміни загального результату господарювання і зростанням змін витрат на управління
Економія живої та упредметненої праці апарату управління	Частка працівників апарату управління в загальній кількості промислово-виробничого персоналу організації і темп зміни цього показника. Рівень продуктивності праці з розрахунку на працівника апарату управління і темп зміни цього показника. Зменшення тривалості виконання управлінських процедур. Зменшення непродуктивних витрат часу працівників апарату управління

Показник може мати різний зміст залежно від того, яка величина виступає як загальний результат діяльності підприємства – обсяг виробництва, обсяг реалізації продукції або сума прибутку.

До кількісних показників ефективності системи управління зараховують економію живої та упредметненої праці апарату в ній, що являє собою зменшення трудомісткості виконання управлінських операцій і процедур. Йдеться про зменшення кількості працівників, зайнятих в апараті управління. Тому ще одним поширеним показником ефективності системи менеджменту є відношення загального результату виробництва (обсягу реалізованої продукції, суми валового доходу) до кількості працівників апарату управління.

Проте результативність й ефективність управління залежить від системності дій працівників функціональних служб і підрозділів. Для оцінки діяльності працівників апарату управління використовують якісні показники управлінської праці.

Таким чином, система оцінки ефективності роботи менеджерів різних управлінських рівнів і функціональних сфер передбачає [3, 7]:

- визначення в контексті загальної стратегії організації цілей окремих підрозділів і оформлення їх у виді системи планових показників;
- установлення значущості кожного показника та їх кількості загалом;
- визначення вищим керівником після закінчення планового періоду ступеня досягнення кожного показника конкретним структурним підрозділом.
- Структурною одиницею, якою управляє менеджер, чия робота оцінюється.

Основним критерієм оцінки ефективності праці керівника є результати праці колективу в цілому і кожного його члена окремо. Результатом ефективності роботи керівника є виробничо-економічні та соціально-психологічні показники.

В дисертації Рєпіної І. М. “Управління підприємницьким потенціалом”, вперше було запропоновано графоаналітичний метод діагностики підприємницького потенціалу ефективності підприємства (ПЕП), названий автором “Квадрат потенціалу”. Даний метод дозволяє системно встановити кількісні та якісні зв'язки між окремими елементами ПЕП та реалізувати управлінських рішень щодо підвищення ефективності функціонування підприємства (рис. 1)

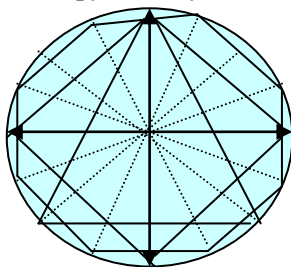


Рисунок 1 - Графоаналітична модель потенціалу ефективності підприємства

Діагностику ПЕП доцільніше проводити методом порівняльної комплексної рейтингової оцінки за допомогою системи показників по наступним функціональним блокам (рис. 2).

Алгоритм графоаналітичного методу оцінки ПЕП «Квадрат потенціалу»:

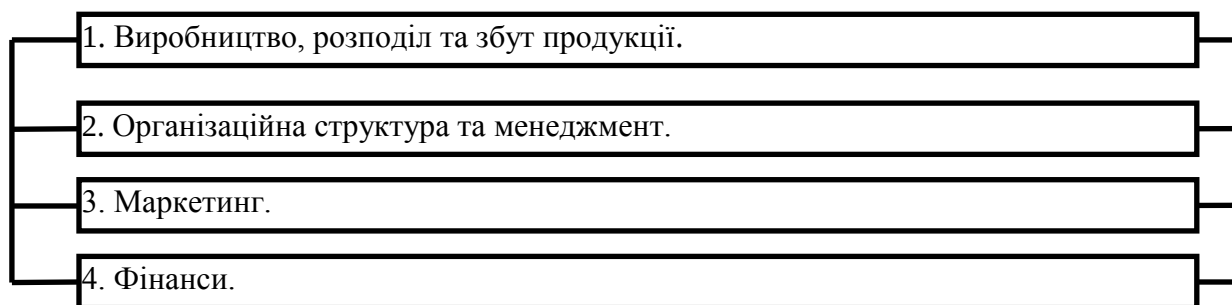


Рисунок 2 - Функціональні блоки діагностики ПЕП

1. Вихідні дані подаються у вигляді матриці (a_{ij}), тобто таблиці, де по строках записані номери показників ($i = 1, 2, 3, \dots, n$), а по стовпцях - назва підприємств, що розглядаються ($j = 1, 2, 3, \dots, m$).

1. По кожному показнику знаходиться найкраще значення при урахуванні коефіцієнта чутливості і проводиться ранжування підприємств, з визначенням зайнятого місця.

2. Для кожного підприємства знаходимо суму місць (P_j), отриманих у ході ранжування по формулі:

3.

$$P_j = \sum_{i=1}^n a_{ij} \quad (1.1)$$

4. Трансформуємо отриману у ході ранжування суму місць (P_j) у довжину вектора, що створює квадрат потенціалу підприємства (рис.1). Квадрат потенціалу підприємства має чотири зони відповідно розділам (k), які застосовані у розглянутій системі показників та чотири вектори (B), що створюють його.

Отже, довжину вектора, що створює квадрат потенціалу підприємства (B_k , де $k = 1, 2, 3, 4$), знаходимо за допомогою формули:

$$B_k = 100 - (P_j - n) \frac{100}{n(m-1)} \quad (1.2)$$

5. Визначивши довжину усіх векторів створюємо квадрат потенціалу підприємства і робимо відповідні висновки.

Графоаналітичний метод аналізу, названий нами - «Квадрат потенціалу» дозволяє системно встановити кількісні та якісні зв'язки між окремими елементами потенціалу ефективності, рівень його розвитку та конкурентоспроможності і на основі цього своєчасно обґрунтувати та реалізувати управлінські рішення щодо підвищення ефективності функціонування підприємства. Він має декілька особливих теоретичних аспектів, які необхідно враховувати при обґрунтуванні управлінських рішень.

1. Форма квадрату потенціалу може бути двох типів. Перший тип має правильну форму квадрату (тобто вектори, що створюють його, повинні бути рівними або близькими до цього) і якщо в результаті аналізу ми будемо мати фігуру візуально близьку до квадрату, то розглянуте підприємство має збалансований потенціал, що є основою успіху його діяльності. Другий тип має викривлену форму квадрату, причина цього може бути двояка: один вектор розвинутий більше другого (хворобливий вектор) або усі вектори розвинуті по різному (дисгармонія векторів). Якщо підприємство має другий тип форми квадрату то його підприємницький потенціал потребує негайних перетворень що приведе до покращання збалансованості елементів потенціалу ефективності.

2. Потенціали підприємств можуть бути прокласифіковані за розміром як великі, середні та малі. Великий потенціал ефективності мають підприємства коли довжина векторів знаходиться в межах 70-100 умовних одиниць; середній - в межах 30-70 у.о.; малий - до 30 у.о.

3. Зовнішній контур квадрату окреслює можливості підприємства для розвитку потенціалу до оптимальних параметрів.

5. Другий та третій вектори квадрату потенціалу («Організаційна структура та менеджмент»,

«Маркетинг») виступають передумовою подальшого розвитку потенціалу ефективності підприємства.

6. Четвертий вектор - «Фінанси» - є результативним, який характеризує успішність функціонування підприємства. Визначивши довжину всіх векторів, створюємо квадрат потенціалу ефективності підприємства і робимо відповідні висновки (рис. 3).

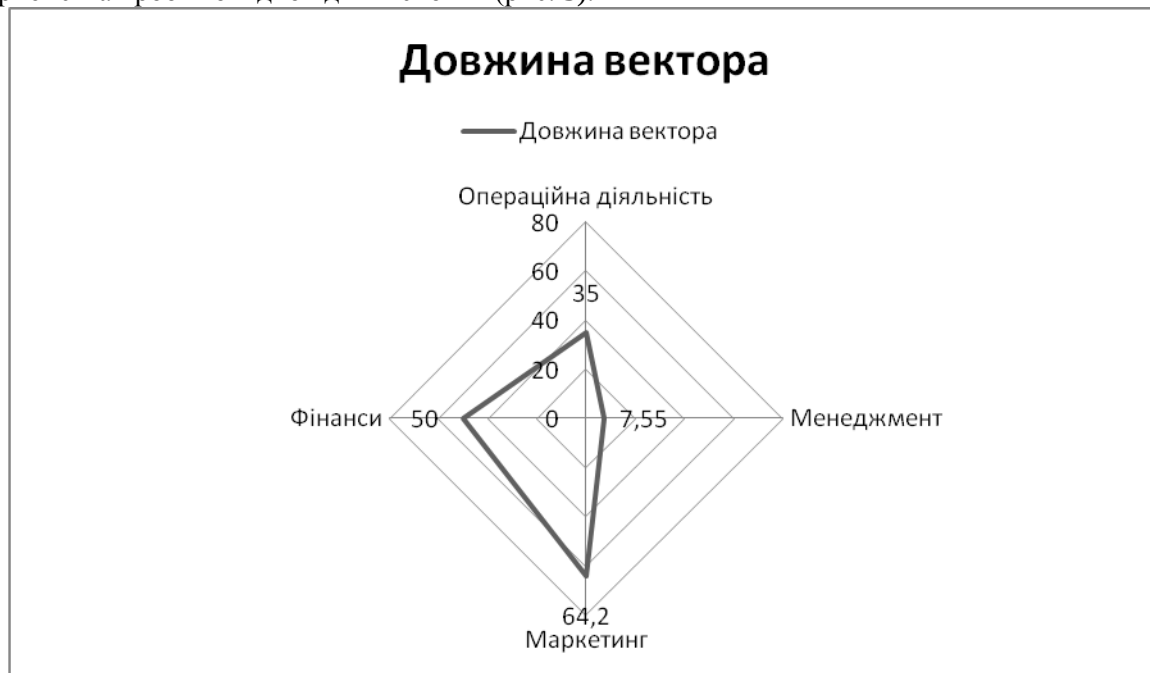


Рисунок 3 - Квадрат потенціалу ефективності підприємства КВК «Рapid»

Висновок. Потенціал підприємства не є збалансованим, причиною цього може бути дисгармонія векторів. Тобто потенціал компанії потребує негайних перетворень, що дозволить покращити збалансованість елементів потенціалу. Так як, потенціали підприємств можуть бути прокласифіковані за розміром як великі, середні та малі (великий потенціал мають підприємства, коли довжина векторів, що створюють квадрат потенціалу підприємства, знаходиться в межах 70—100 у. о.; середній — у межах 30—70 у. о.; малий — до 30 у. о.). Можна сказати, що середній потенціал має маркетинговий вектор, вектор операційної діяльності та фінансовий, мала довжина вектора у менеджменту, що пов'язане з тим, що компанія зосереджує свою увагу на компанії «як на рідному домі», більшість працівників працюють тут протягом життя, для того, щоб покращити ситуацію, потрібне збільшення молодих кадрів, а також проведення тренінгів, семінарів і т.д.

Три інших напрямки також потребують вдосконалень, та переосмислень, так як основною проблемою, є також нестабільна економічна ситуація в країні, а також висока конкуренція.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Виноградський М.Д., Виноградська А.М., Шканова О.М. Менеджмент організації: Навч. посібник. – К., 2002. – 430 с..
2. Вудкок М., Френсис Д. Раскрепощенный менеджер (для руководителя-практика). – М.: Дело, 1997. – 320 с.
3. Герчикова И.Н. Менеджмент. – М.: ЮНИТИ, 2007. – 586 с. 10. Гибсон Дж.Л., Иванцевич Д.М., Доннелли Д.Х. Организация: поведение, структура, процессы: Пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 662 с.
4. Жмальов В.Г., Шимановська Л.М. Основи менеджменту і управлінської діяльності. – К.: Україна, 1994. – 454 с.
5. Забродська Л.Д. Стратегічне управління: реалізація стратегії: Навч. посібник. – Харків: Консум, 2004. – 208 с..
6. Зозульов О., Длігач А. «Сучасні проблеми менеджменту українських підприємств» // Економіка України//, №6, 2002. – 41 с.
7. Клімова О.І. «Методики проведення аналізу стратегічного розвитку підприємства» // Економіка та держава//, №4, 2008. – 54 с.

8. Лихота У.П. “Фінансова стратегія управління підприємством” // Фінанси України//, №2, 2001. – 86 с.
9. Мізюк Б.М. Стратегічне управління підприємством. – Львів: Коопосвіта ЛКА, 1999. – с. 388.
10. Міщенко А.П. Стратегічне управління: Навч. посібник. – К.: ЦУЛ, 2004. – 336 с..
11. Мошек Г.Є., Гомба Л.А., Піддубна Л.П. Менеджмент підприємства: Підручник. – К.: КНТЕУ, 2002. – 370 с.
12. Немцов В.Д., Довгань Л.Є. Стратегічний менеджмент. ТОВ “УВПК “Екс Об”, 2001. – 560 с.
13. Портер М., Майкл Е. Стратегія конкуренції: Пер. з англ.; Олійник А., Скільський Р. – К.: Основи, 1998. – 390 с.
14. Савицька Г.В. Економічний аналіз діяльності підприємства: Навч. посібник. – К., 2004. – 340 с.
15. Спіріна М.В. “Стратегія управління конкурентоспроможністю підприємства” // Актуальні проблеми економіки//, №8, 2004. – с. 176.

REFERENCES

1. Vinogradsky MD, Vinogradsky AM, AN Shkanova Organization Management: Training. manual. - K., 2002. - 430 p. (Ukr)
2. Woodcock M., Francis D. Raskreposchennyy Manager (for management-practice). - M.: Delo, 1997. - 320 p. (Rus)
3. Gerchikov I. N. Management. - M.: UNITY, 2007. - 586 s. 10. Hybson Dzh.L., Yvantsevych DM, Donnelly JH Organization: behavior, structure, processes: Per. s English. - M.: INFRA-M, 2006. - 662 p. (Rus)
4. Zhmalov VG, Szymanowski LM Principles of Management and management. - K.: Ukraine, 1994. - 454 p. (Ukr)
5. LD Zabrodska Strategic Management: implementation strategy: Teach. manual. - Kharkov: Konsum, 2004. - 208 p. (Ukr)
6. Zozuliov O., A. Dligach "Modern problems of management of Ukrainian companies" // Economy of Ukraine //, №6, 2002. - 41 p. (Ukr)
7. Klimov AI "Methods of analysis of strategic enterprises" // Economy and State //, №4, 2008. - 54 p. (Ukr)
8. Lyhota EF "Financial management strategy now," Finance // Ukraine //, №2, 2001. - 86 p. (Ukr)
9. 21. Mizyuk BM Strategic management. - Lviv: Kooposvita LKA, 1999. - p. 388. (Ukr)
10. Mishchenko AP Strategic Management: Training. manual. - K.: TSUL, 2004. - 336 p. (Ukr)
11. Moshek GE, Gombe LA, Pidubna LP Management company: Textbook. - K.: KNTEU, 2002. - 370 p. (Ukr)
12. Nemtsov VD, Dovgan LE Strategic management. LLC "UVPK" Ex On ", 2001. - 560 p. (Ukr)
13. M. Porter, Michael E. Strategy Competition: Per. from Eng.; A. Oleinik, Skilsky R. - K.: Fundamentals, 1998. - 390 p. (Ukr)
14. Savitskaya GV Economic analysis of enterprise: Teach. manual. - K., 2004. - 340 pp. (Ukr)
15. Spirina MV "The strategy of competitiveness management company" Actual problems of economy // //, №8, 2004. - p. 176. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Воякін В.Г. Аналіз ефективності і результативності системи менеджменту. Показники ефективності управління автотранспортного підприємства. / В.Г. Воякін, О.Р. Омелянович // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті запропоновано підхід щодо визначення, розкриття сутності, логіки результативності та ефективності системи діяльності менеджерів автотранспортного підприємства. Здійснена класифікація кількісних та якісних показників підвищення ефективності системи менеджменту підприємства. Застосована графоаналітична модель та квадрат потенціалу ефективності з метою аналізу ефективності виробництва та надання послуг, організаційної структури та менеджменту, маркетингу та фінансів KBK «Рapid».

Об'єктом дослідження є процес підвищення ефективності системи менеджменту автотранспортного підприємства.

Метою є дослідження ефективності моделі системи управління підприємства.

Методи дослідження – графоаналітичні, логіко-інтуїтивні, емпіричні, комплексно-комбіновані.

Результативність системи менеджменту – її здатність виконувати управлінські функції так, щоб організація могла досягти поставлених цілей, оперативно реагуючи на зміни зовнішнього і внутрішнього середовища.

Ефективність системи менеджменту – показник, що характеризує співвідношення витрат на здійснення управлінських функцій і результатів діяльності організації.

Система показників ефективності управління має ґрунтуватися на зіставленні досягнутих організацією результатів в їх вартісному еквіваленті з величиною управлінських зусиль.

Результати статті можуть бути застосовані в процесах аналізу та підвищення ефективності системи менеджменту підприємств транспортної галузі України.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук та обґрунтування оптимальної моделі підвищення ефективності системи управління автотранспортних підприємств.

Значущість роботи полягає в формуванні та обґрунтуванні сучасної моделі аналізу підвищення ефективності системи управління транспортної галузі України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЬ, ЕФЕКТИВНІСТЬ СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ПІДПРИЄМСТВА, КІЛЬКІСНІ ТА ЯКІСНІ ПОКАЗНИКИ СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ПІДПРИЄМСТВА, ГРАФОАНАЛІТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ЕФЕКТИВНОСТІ, КВАДРАТ ПОТЕНЦІАЛУ ЕФЕКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.

ABSTRACT

Voyakin V.G., Omelyanovych O.R. Analysis of the efficiency and effectiveness of the management system. Performance management efficiency motor company. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

In the article the approach to the definition, disclosure of logic effectiveness and efficiency of management of motor business. Classification of quantitative and qualitative indicators of efficiency management system of the company. Applied graphic-analytical model and potential effectiveness square to analyze the efficiency of production and services, organizational structure and management, marketing and finance KVN "Rapid".

The object of research is the process of improving the efficiency of transport enterprise management system.

The aim is to study the effectiveness of the management model of the company.

Methods - graphic-analytical, logical and intuitive, empirical, complex-combined.

The performance management system - its ability to perform management functions so that the organization could achieve its goals, responding quickly to changes in the external and internal environment. The effectiveness of the management system - an indicator characterizing the ratio of costs of management functions and performance of the organization.

The system of performance management should be based on a comparison of the results achieved by the organization in terms of value with the value management efforts.

The results of the article can be used in the process of analyzing and improving the effectiveness of management of enterprises of transport industry in Ukraine.

Projected assumptions about the development of "object of research - the search and study of optimal model of management efficiency trucking companies.

The significance of the work lies in the formulation and justification modern model analysis efficiency management systems transport industry of Ukraine.

KEY WORDS: EFFECTIVENESS, EFFICIENCY SYSTEMS OF ENTERPRISE MANAGEMENT, QUANTITY AND QUALITY SYSTEMS OF ENTERPRISE MANAGEMENT, SEMIGRAPHICAL POTENTIAL EFFECTIVENESS PIDPRYEMSTVA, SQUARE EFFICIECY POTENTIAL.

РЕФЕРАТ

Воякин В.Г. Анализ эффективности и результативности системы менеджмента. Показатели эффективности управления автотранспортного предприятия./ В.Г. Воякин, А.Р. Омелянович // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье предложен подход по определению, раскрытию сущности, логики результативности и эффективности системы деятельности менеджеров автотранспортного предприятия. Осуществлена классификация количественных и качественных показателей повышения эффективности системы менеджмента предприятия. Применена графоаналитическая модель и квадрат потенциала

эффективности с целью анализа эффективности производства и услуг, организационной структуры и менеджмента, маркетинга и финансов КВК «Рапид».

Объектом исследования является процесс повышения эффективности системы менеджмента автотранспортного предприятия.

Целью является исследование эффективности модели системы управления предприятия.

Методы исследования - графоаналитические, логико-интуитивные, эмпирические, комплексно-комбинированные.

Результативность системы менеджмента - ее способность выполнять управленческие функции так, чтобы организация могла достичь поставленных целей, оперативно реагируя на изменения внешней и внутренней среды.

Эффективность системы менеджмента - показатель, характеризующий соотношение затрат на осуществление управленческих функций и результатов деятельности организации.

Система показателей эффективности управления должна основываться на сопоставлении достигнутых организацией результатов в их стоимостном эквиваленте с величиной управленческих усилий.

Результаты статьи могут быть применены в процессах анализа и повышения эффективности системы менеджмента предприятий транспортной отрасли Украины.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - поиск и обоснование оптимальной модели повышения эффективности системы управления автотранспортных предприятий.

Значимость работы заключается в формировании и обосновании современной модели анализа повышения эффективности системы управления предприятий транспортной отрасли Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА ПРЕДПРИЯТИЯ, КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА ПРЕДПРИЯТИЯ, ГРАФОАНАЛИТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ПОТЕНЦИАЛА ЭФФЕКТИВНОСТИ, КВАДРАТ ПОТЕНЦИАЛА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ.

АВТОРИ:

Воякін Володимир Геннадійович, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту, e-mail: olimp.58@mail.ru, тел. +380995640319, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 243.

Омельянович Олексій Романович, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту, e-mail: omeljar@ukr.net, тел. +380503803446, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 243.

AUTHORS:

Voyakin Vladimir G., National Transport University, Associate Professor of Management and Tourism, e-mail: olimp.58@mail.ru, tel. +380995640319, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorov, 1, k 243.

Omelyanovych Alexei Romanovich, National Transport University, Associate Professor of Management and Tourism, e-mail: omeljar@ukr.net. +380503803446, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorov, 1, k 243.

АВТОР:

Воякин Владимир Геннадиевич, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента, e-mail: olimp.58@mail.ru, тел. +380995640319, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 243.

Омельянович Алексей Романович, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента, e-mail: omeljar@ukr.net, тел. +380503803446, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 243.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондар Н.М., доктор економічних наук, доцент кафедри менеджменту Національного транспортного університету.

Чубукова О.Ю., доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економічної кібернетики та маркетингу КНУТД.

REVIEWERS:

Bondar N.M., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor of Management of the National Transport University.

Chubukova O.U., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Head of Department of Economic Cybernetics and marketing KNUITD.

ПЕРЕВАГИ ПЕРЕХОДУ ДО МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ

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

Федченко А.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

THE BENEFITS OF GOING TO THE INTERNATIONAL STANDARDS OF FINANCIAL STATEMENTS

Dzyuba O.N., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Fedchenko A.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПРЕИМУЩЕСТВО ПЕРЕХОДА К МЕЖДУНАРОДНЫМИ СТАНДАРТАМ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

Дзюба О.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Федченко А.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постанова проблеми.

В нашому сьогоденні, при швидкому розвитку світової та національної економік підприємство має пристосовуватись до змін кон'юнктури ринку товарів, робіт, послуг. Тому для кожного підприємства оцінка фінансового та економічного стану підприємства є запорукою його існування, присутності на відповідному ринку, створення позитивного іміджу та можливості забезпечення прибутковості своєї діяльності. Прийняття ефективних економічних рішень підприємством - виробником, підприємствами - партнерами та іншими учасниками ринку на сьогодні неможливе без всебічного дослідження умов і процесів господарювання. Останнє забезпечується якісним, системним, комплексним аналізом усіх показників фінансово-господарської діяльності підприємства. Мета такого аналізу – є прогноз подальшого розвитку підприємства, вироблення рекомендацій для прийняття продуманих і обґрунтованих рішень щодо ліквідації «вузьких місць», підвищення конкурентоспроможності та отримання максимального прибутку. При такому аналізі впливає нова проблема – узгодження фінансових показників Європейського союзу з нашими вітчизняними.

Через нестабільність ринку проблеми формування фінансових результатів набувають актуальності і це обумовлює необхідність поглибленого вивчення зарубіжного та вітчизняного досвіду, пошуку напрямків удосконалення обліку та посилення контролю за повнотою отримання доходів, економією витрат та формуванням прибутку (збитку). Вона відноситься таких важливих для будь-якого підприємства аспектів, як вільна орієнтація у фінансовому житті суб'єкта господарської діяльності, що дає можливість планувати подальший розвиток, визначати поточне положення справ, ідентифікувати причини виникнення тієї чи іншої ситуації.

Питання аналізу фінансового стану підприємств розглядаються у працях зарубіжних та вітчизняних науковців і практиків. Серед основних варто назвати праці: М. І. Баканова, І. Т. Балабанова, О. І. Барановського, Л. Бернстайна, О. М. Волкової, А. Гропелі, А. І. Даниленка, І. В. Зятковського, В. М. Івахненка, Т. Карлін, А. І. Ковальова, В. В. Ковальова, Б. Коласс, М. Н. Крейніної, Л. А. Лахтіонова, Е. А. Маркар'яна, О. Г. Мендрул, Д. С. Молякова, Е. Нікбахта, О. В. Павловської, В. П. Привалова, Н. О. Русак, В. А. Русак, В. М. Родіонової, Г. В. Савицької, Р. С. Сайфуліна, В. В. Сопка, В. М. Суторміна, О. О. Терещенко, М. О. Федотової, Е. Хелферта, М. Г. Чумаченко, А. Д. Шермет та інших.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Аналіз фінансового стану підприємств - це частина загального аналізу господарської діяльності, який складається з двох взаємопов'язаних розділів: фінансового та управлінського аналізу. Всі види діяльності підприємства аналізуються через призму фінансових результатів. Таким чином, економічний аналіз діяльності підприємства «не фінансовим» бути не може.

Підтвердженням цього є теза провідних практиків *what you get measured gets done* - «що розраховуєте, те і отримуєте». [1]

Термін «коефіцієнт» походить від складення двох латинських слів «со» - розом, і «efficients» - той, що виконує, діє, результативний. Не є секретом і те, що в англomовній літературі аналіз завдяки різноманітним коефіцієнтам звуть як «ratio analysis», де назва та техніка оцінки, і самих відносних показників пішли від латинського слова «ratio» - розум, розрахунок, від цього слова і пішов термін раціональний чи «мати рацію» [2]. Тому, етимологія даного терміну дуже чітко орієнтується на те, яким критеріям вони мають відповідати. Він має бути:

- системним, взаємопов'язаним;
- результативним (ефективним);
- раціональним, таким, що не вимагає додаткових витрат чи повторювання певних дій.

Фінансовий стан підприємства формується в процесі всієї його виробничо-господарської діяльності. Тому оцінку фінансового стану можна об'єктивно здійснити не через один, навіть найважливіший, показник, а тільки за допомогою комплексу, системи показників, що детально й усебічно характеризують господарське становище підприємства.

Показники оцінки фінансового стану підприємства мають бути такими, щоб усі ті, хто пов'язаний із підприємством економічними відносинами, могли оцінити надійність підприємства як партнера у фінансовому відношенні, а отже, прийняти рішення про економічну доцільність продовження або встановлення таких відносин з підприємством. У кожного з партнерів підприємства — акціонерів, банків, податкових адміністрацій — свій критерій економічної доцільності. Тому й показники оцінки стану підприємства, мають бути такими, щоб кожний партнер зміг зробити вибір, виходячи з власних інтересів.

Фінансовий стан має діалектичну природу. В здоровому фінансовому стані зацікавлене передовсім саме підприємство. Однак добрий фінансовий стан будь-якого підприємства формується в процесі його взаємовідносин із постачальниками, покупцями, акціонерами, кредиторами та іншими юридичними і фізичними особами. З іншого боку, безпосередньо від підприємства залежить міра його економічної привабливості для всіх цих юридичних осіб, що завжди мають можливість вибору між багатьма підприємствами, спроможними задовольнити той самий економічний інтерес.

Відтак необхідно систематично, детально і в динаміці аналізувати фінанси підприємства, оскільки від поліпшення фінансового стану підприємства залежить його економічна перспектива.

Але ті показники та коефіцієнти, що визначають ефективність роботи підприємства, які для нас стали звичними та буденними не завжди мали такий вигляд, під час зміни років та економічної ситуації в світі вони трансформувались, удосконалювались.

Перший крок до розробки низки показників фінансового та економічного стану підприємства відбувся в далекому 1891 році, цим показником виступив коефіцієнт ліквідності, на жаль до наших днів історія не змогла зберегти ім'я даного вченого, але разом з тим він зробив вагомий внесок у світову економіку та заклав першу цеглину у будівництві системи показників з оцінки фінансового стану підприємств. [3]

Під ліквідністю підприємства розуміють його здатність розрахуватися за своїми фінансовими зобов'язаннями наявними активами, що можуть бути використані для погашення боргів. Такі активи називаються ліквідними засобами. До них належать ті елементи оборотних засобів (і деяких основних), які можна порівняно швидко і легко реалізувати, а також залишки готової продукції на складах, дебіторська заборгованість (крім «безнадійної»), цінні папери, кошти на розрахунковому рахунку і на інших банківських рахунках, у тому числі на депозитних рахунках, касова готівка.

Якщо стан розміщення підприємством позичених ним фінансових ресурсів у вигляді банківських кредитів, кредиторської заборгованості та інших фінансових зобов'язань відповідає умовам ліквідності, таке підприємство забезпечено від банкрутства. [4]

Першим дослідником, що вивчав фінансовий стан підприємства став Джеймс Канон (James Cannon), він у 1905 році побудував систему з 10 фінансових коефіцієнтів. На цьому не зупинилась наука початку XX століття і вже через 12 років були визначені критерії для фінансових коефіцієнтів економістом та науковцем Вільямом Логом. В 1919 році була винайдена пропорційна залежності фінансових коефіцієнтів для підприємств різних галузей. [5]

З плином часу відбувалась все більша трансформація фінансових показників та вигляду фінансової звітності і дуже важливою подією XXI століття стала автоматизація бухгалтерського обліку з допомогою комп'ютера, більшість фінансових показників розраховується автоматично у відповідному програмному забезпеченні, що зменшує трудомісткість фінансового аналізу.

Вітчизняні вчені для оцінки фінансового стану підприємства використовують низку показників, введеними в практику і згрупованими нами на рисунку 1.



Рисунок 1 – Система напрямів та коефіцієнтів для оцінки фінансового стану підприємства

Не применшуючи внесок провідних дослідників у вирішення проблем аналізу фінансового стану підприємств, варто зазначити, що все ще не вирішеними залишаються питання систематизації і способів обчислення показників фінансового стану, адаптації та визначення доцільності застосування закордонних методики аналізу для вітчизняних підприємств, ідентифікації факторів впливу на показники фінансового стану як основи такого аналізу, а також необхідності уніфікації стандартів аналізу за відповідними чітко визначеними принципами та інше. Все це вказує на необхідність подальших досліджень проблем аналізу фінансового стану підприємств [5].

Ці всі показники та методики є актуальними на території колишнього СРСР, але при швидких інтеграційних процесах наші підприємства мають адаптуватись до Міжнародних стандартів фінансової звітності (МСФЗ)

Виходить, що звітна інформація одного підприємства ще більше відрізнятиметься від даних іншого, даний факт ставить під сумнів доцільність зведення фінансової звітності органами статистики через неспівставність даних. Але деякі автори схиляються до думки про необхідність уніфікованої фінансової звітності.

Діяльність зі стандартизації ґрунтується на правових нормах Цивільного кодексу України [6], Господарського кодексу України [7], Закону України «Про стандартизацію»[8], Декрету КМУ "Про стандартизацію та сертифікацію" [9], інших нормативних актах у цій сфері [10], з урахуванням принципів і положень міжнародних організацій зі стандартизації. Серед принципів державної політики у сфері стандартизації вказано такі, як: принцип пріоритетності прямого впровадження в

Україні міжнародних та регіональних стандартів, принцип дотримання міжнародних та європейських правил і процедур стандартизації, принцип участі у міжнародній (регіональній) стандартизації. [8, ст. 5].

Розвиток міжнародного співробітництва України об'єктивно зумовлює потребу в уніфікації та гармонізації національних державних стандартів із міжнародними та європейськими. Ураховуючи проєвропейський вектор України, питання гармонізації українських та європейських технічних стандартів постає одним із пріоритетних завдань національної системи стандартизації України. Варто зазначити, що для країн, які претендують на вступ до Європейського Союзу, існує вимога щодо необхідності впровадження на національному рівні не менше, ніж 80 % стандартів, чинних в ЄС. Прийняті стандарти повинні бути ідентичними з європейськими, тобто їхні положення повинні бути прийняті без змін. [11, с. 44]

Аналіз економічних джерел інформації дозволяє зробити висновок, що основними вимогами фінансової звітності в Україні повинна бути реальність, точність, достовірність, доречність, повнота, економічність, гласність та адекватність сучасним вимогам, тобто відповідність визначеним параметрам суспільно-господарського розвитку.

Колись вже швидко зростання обсягів реалізації продукції та послуг країн Західної Європи призвело до потреби трансформації законодавчої бази, системи обліку, звітності та статистики цих країн. Найбільший внесок для стандартизації та уніфікації законодавства та системи обліку європейських країн зробило створення Європейського Союзу. Тепер приходить і нас час.

Якщо підприємства України зможуть повністю перейти на міжнародні стандарти фінансової звітності, це відкриє нові можливості для узгодженості та ефективного функціонування фінансової структури та подальшої гармонізації вимог до звітності. Іноземним інвесторам спроститься вибір підприємства для капіталовкладень, вся звітність буде вже представлена відповідно до міжнародних стандартів. Завдяки, тому, що вся звітність буде представлена згідно норм МСФЗ буде будуватись збереженими час та гроші власників підприємств, адже не виникатиме потреба в адаптації показників та звітів згідно інших стандартів.

Складність та невирішеність проблем адаптації національної системи бухгалтерського обліку в Україні до положень МСФЗ, коли обумовлює потребу в дослідженні та узагальненні досвіду щодо їх вирішення.

Необхідно відмітити, що ефективне впровадження МСФЗ в Україні, як одного з факторів інноваційно-інвестиційного розвитку держави, повинно супроводжуватися створенням методичних рекомендацій відносно застосування міжнародних стандартів бухгалтерського обліку та фінансової звітності; удосконаленням первинної облікової документації з урахуванням умов ринкової економіки та міжнародних стандартів бухгалтерського обліку і фінансової звітності; координацією дій органів державної влади; міжнародною співпрацею в рамках спеціалізованих професійних організацій, тощо.

Залучати основні принципи міжнародних стандартів бухгалтерського обліку та фінансової звітності необхідно усім підприємствам. Разом з тим перехід до міжнародних стандартів повинен бути поступовим та цілеспрямованим, оскільки сутність такого процесу полягає в тому, щоб подолати та невідповідності вітчизняної системи бухгалтерського обліку усувалися відповідно до вимог ринкової економіки. системи регулювання бухгалтерського обліку та звітності.

Зараз Україна має достатньо потенціалу до подальшого розвитку, вона також зацікавлена в переорієнтації економіки на високотехнологічну. Вузькоспецифічні, на перший погляд, проблеми бухгалтерського обліку насправді є одним з важливих умов проведення економічних реформ. Таким чином, внаслідок впровадження МСФЗ в країнах перехідної економіки, зокрема в Україні, буде створена прозора та зрозуміла для всього світу система контролю за діяльністю суб'єктів господарювання.

За результатами дослідження, проведеного Фондом Інтенсивних Технологій Мікроекономіки, 45% опитуваних не вважають дані фінансових звітів джерелом об'єктивної інформації про реальне фінансове становище компанії, а 80% опитуваних засвідчили, що їм доводилося маніпулювати фінансовими даними.

Це дослідження дозволило визначити такі головні напрями сучасного українського «творчого» обліку:

- Завищення прибутковості задля можливості нарахування якнайбільших дивідендів (існуючий наразі механізм оподаткування дивідендів є надто ліберальним, і, відтак, деякі підприємства оптимізують податкові витрати) - застосовується, коли власники підприємства наближені до оперативного керування підприємством.
- Зниження реальної прибутковості з метою позбавлення власників корпоративних прав належних їм виплат - застосовується, коли власники віддалені від керівництва компанією (акції розпорошені серед багатьох непов'язаних акціонерів), або коли засновник виходить зі складу товариства з обмеженою відповідальністю і вимагає виплати відповідної компенсації.
- Завищення прибутковості та зниження обсягів зобов'язань з метою отримання вищої категорії позичальника при залученні кредитних ресурсів (краща категорія забезпечує меншу ставку кредитування та меншу вартість застави).
- Зниження прибутковості державними підприємствами заради зниження обов'язкових платежів до бюджету (зараз ставка щоквартальної сплати «державних дивідендів» становить 15% облікового прибутку).
- Коригування показників доходності для отримання бажаного податкового статусу підприємства - деякі спеціальні режими оподаткування поширюються тільки на підприємства певного статусу, отримання якого залежить від дотримання визначених вартісних критеріїв (прикладом може бути фіксований сільськогосподарський податок).
- Маніпуляції з показниками власного капіталу для досягнення необхідних вимог щодо формування статутних фондів (наприклад: законодавство про банки, страхові компанії) - практикуються в фінансовому секторі з метою задоволення вимог держрегулювання щодо рівня капіталізації.
- Штучне покращення показників доходності, прибутковості та ліквідності для заохочення потенційних стратегічних інвесторів.

Таким чином при введенні МСФЗ можливість маніпулювати фінансовими показниками зменшиться, чи навіть стане не можливим. Головною проблемою впровадження міжнародних стандартів є необхідність співпраці з Радою з міжнародних стандартів фінансової звітності з метою отримання актуальної інформації про зміни до існуючих стандартів та про нові МСФЗ.

Ще одним фактором при впровадженні МСФЗ є недостатня підготовка фахівців, які застосовують при складанні фінансової звітності МСФЗ на рівні установ регуляторів фінансових ринків. Отже, потребу в фахівцях МСФЗ відчувають, як правило, підприємства з іноземними інвестиціями, іноземні інвестори та невелика кількість прогресивних керівників українських підприємств. Вітчизняна бухгалтерська система та фінансова звітність просто не зрозуміла для іноземних партнерів, однак для того, щоб мати хоч приблизну уяву про фінансовий та майновий стан підприємств, їх керівники вимушені були звертатись до фахівців, що були б обізнані з методологією трансформації української фінансової звітності в «міжнародну». Враховуючи останні зміни в законодавстві, очевидно стає потреба в фахівцях з МСФЗ.

Відсутність матеріальної бази та коштів щодо переходу на МСФЗ становиться також однією з нагальних проблем, оскільки навряд чи державні органи змогли б забезпечити швидкий та ефективний перехід на нові стандарти бухгалтерського обліку саме з причини відсутності необхідних коштів та матеріальної бази. Швидше за все весь тягар щодо переходу на нові стандарти фінансової звітності ляже на самі підприємства та навчальні заклади (більшість з яких - державні). Реальну допомогу підприємцям сьогодні можуть надати лише ті організації, що вже створили необхідну матеріальну базу та мають відповідні програми.

Недостатня кількість нормативної бази МСФЗ стримувала діяльність наукових та фахових установ щодо розробки навчальних матеріалів та учбових курсів з МСФЗ. Важливими умовами для переходу на МСФЗ українських підприємств є формування ефективного регуляторного механізму, а також наявність адекватної аудиторської системи та професійної освіти.

Слід також зупинитися на мовному аспекті, оскільки зміст перекладеного з англійської мови тексту МСФЗ, а також професійна навчальна література з облікового циклу дисциплін не завжди відбиває суть тієї чи іншої економічної категорії.

Отже, з-поміж переваг МСФЗ для України існують і недоліки, що призвели до падіння прибутків підприємств, тому що стандарти та калькуляція собівартості по колишній методології бухгалтерського обліку і сучасної дуже відрізняються. У зв'язку з цим, було б краще впроваджувати МСБО не поспішаючи, поетапно. Неабияку роль в цьому відношенні слід виділити органам державної влади, що регулюють організацію та методику бухгалтерського обліку і звітності. Зокрема, представниками Мінфіну України вже підготований проект Закону України щодо доповнення та уточнення законодавчої бази бухгалтерського обліку.

Висновок.

1 Фінансовий стан підприємства формується в процесі всієї його виробничо-господарської діяльності. Тому оцінку фінансового стану можна об'єктивно здійснити не через один, навіть найважливіший, показник, а тільки за допомогою комплексу, системи показників, що детально й усебічно характеризують господарське становище підприємства.

3 Фінансовий стан підприємства описується фінансовою звітністю, яка має створюватись відповідно до МСФЗ. ЧОМУ? Бо це вже розроблені і прийняті стандарти, впровадження яких дозволить спростити аналіз діяльності підприємства.

2 Українські підприємства, якщо мають стратегічною ціллю інтеграцію у міжнародну економічну діяльність чи залучання іноземних інвестицій, потребують коригування підходів до фінансової звітності, її спрощення та достовірності.

Перспективи подальших досліджень у даному напрямку.

Можливість переходу України до МСФЗ.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. What Gets Measured Gets Done. Or Does It? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.forbes.com/sites/ellevate/2015/06/08/what-gets-measured-gets-done-or-does-it/#363ffc097860>

2. Латинский онлайн переводчик. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://latin-online.ru/ratio-onis/>

3. Показники фінансового стану підприємства. Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії.[Електронний ресурс].– Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki>

4. Іванілов О. С. Економіка підприємства: підруч. [для студ. вищ. навч. закл.] / О. С. Іванілов — К.: Центр учбової літератури, 2009. — 728 с.

5. 5 Фінанси підприємств [Текст] / А. М. Поддєрьогін, М. Д. Білик, Л. Д. Буряк, С. О. Булгакова та інші: Під ред. А. М. Поддєрьогіна. – 6-те вид. – К.: КНЕУ, 2006. – 552 с., с. 358-360]

6. 6. Цивільний Кодекс України від 16.01.2003 р. № 435–IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zakon.rada.gov.ua/>.

7. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436–IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kodeksy.com.ua/gospodars_kij_kodeks_ukraini.htm

8. Про стандартизацію : Закон України від 17.05.2001 р. № 2408–III [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.data/base47/ukr47288/html>.

9. Про стандартизацію і сер- тифікацію : Декрет Кабінету Міністрів України від 10 травня 1993 р. № 46–93 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zakon.rada.gov.ua/>

10. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 р. № 1023–XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.search.ligazakon.ua>.

11. Литвинська С. Гармонізація українських національних стандартів серії "Інформація та доку- ментація" з міжнародними і європейськими: здобутки і перспективи / С. Литвинська // Ukrainian Scientific Journal of Information Security. – 2012. – № 2. – С. 43–47.

REFERENCES

1. What Gets Measured Gets Done. Or Does It? [electronic resource]. – Mode access: <http://www.forbes.com/sites/ellevate/2015/06/08/what-gets-measured-gets-done-or-does-it/#363ffc097860> (Ukr)

2. Latin online translator. - [electronic resource]. – Mode access: <http://latin-online.ru/ratio-onis/> (Rus)

3. Financial ratio. - Wikipedia, the free encyclopedia. [electronic resource]. – Mode access: <https://uk.wikipedia.org/wiki> (Ukr)

4. Ivanilov OS Enterprise economy: textbook. [For the studio. HI. teach. bookmark.] / OS Ivanilov - K .: Center of educational literature, 2009. - 728 p. (Ukr)
5. Finance Companies [Text] / A. Poddyerohin, MD Bilyk, Leonid Buriak, S. Bulgakov and others: Ed. AM Poddyerohina. - 6th ed. - K .: KNEU, 2006. - 552 p., P. 358-360] (Ukr)
6. The Civil Code of Ukraine of 16.01.2003. Number 435-IV [electronic resource]. - Access: <http://www.zakon.rada.gov.ua/>. (Ukr)
7. Commercial Code of Ukraine of 16.01.2003. Number 436-IV [electronic resource]. - Access: http://www.kodeksy.com.ua/gospodars_kij_kodeks_ukraini.htm (Ukr)
8. On Standardization Law of Ukraine from 17.05.2001. Number 2408-III [electronic resource]. - Access: <http://www.data/base47/ukr47288/html>. (Ukr)
9. On standardization and certifying: Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 10 May 1993 r. № 46-93 [electronic resource]. - Access: <http://www.zakon.rada.gov.ua/> (Ukr)
10. Consumer Protection: The Law of Ukraine of 12.05.1991 p. Number 1023-XII [electronic resource]. - Access: <http://www.search.ligazakon.ua>. (Ukr)
11. Lytvynska C. Harmonization of national standards Ukrainian series "Information and documentation" with international and European: Achievements and Prospects / s Lytvynska // Ukrainian Scientific Journal of Information Security. - 2012. - № 2. - P. 43-47. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Дзюба О.М. Переваги переходу до міжнародних стандартів фінансової звітності / О.М. Дзюба, А.О. Федченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

У статті розглянуто переваги переходу до МСФЗ.

Об'єкт дослідження – стандарти фінансової звітності

Мета роботи – визначення переваг переходу до міжнародних стандартів фінансової звітності.

Через нестабільність ринку проблеми формування фінансових результатів набувають актуальності і це обумовлює необхідність поглибленого вивчення зарубіжного та вітчизняного досвіду, пошуку напрямків удосконалення обліку та посилення контролю за повнотою отримання доходів, економією витрат та формуванням прибутку (збитку).

Фінансовий стан підприємства формується в процесі всієї його виробничо-господарської діяльності. Тому оцінку фінансового стану можна об'єктивно здійснити не через один, навіть найважливіший, показник, а тільки за допомогою комплексу, системи показників, що детально й усебічно характеризують господарське становище підприємства.

Основною проблемою Українських стандартів фінансової звітності є відсутність чіткої моделі розрахунку показників прибутковості та недоступність інформації для іноземних інвесторів.

Розвиток міжнародного співробітництва України об'єктивно зумовлює потребу в уніфікації та гармонізації національних державних стандартів із міжнародними та європейськими. Ураховуючи проєвропейський вектор України, питання гармонізації українських та європейських технічних стандартів постає одним із пріоритетних завдань національної системи стандартизації України. Результати роботи можуть бути застосовані для аналізу фінансового стану підприємства з застосуванням міжнародних стандартів фінансової звітності.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – можливість переходу до міжнародних стандартів фінансової звітності.

Ключові слова: ФІНАНСОВІ ПОКАЗНИКИ, ПІДПРИЄМСТВО, ФІНАНСИ ПІДПРИЄМСТВА, СТАНДАРТИ, МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ, КОЕФІЦІЄНТИ

ABSTRACT

Dziuba O.N., Fedchenko A.O. The benefits of going to the International Standards of Financial Statements. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article discusses the features and components of the main accounting policies Ukraine.

Object of study - financial position.

Purpose - to determine the benefits of the transition to international standards of financial zvitnostii.

Due to market instability problems of forming financial results take relevance and this necessitates in-depth study of foreign and domestic experience, finding areas of improvement of accounting and monitoring completeness of revenue, cost savings and the formation of income (loss).

The financial condition of the company formed during his entire production and business activities. Therefore, assessment of financial status, you can not make an objective in one, even the most important, measure, and only through complex system of indicators in detail and comprehensively characterize the economic situation of the company.

The main problem of Ukrainian accounting standards is the lack of a clear model for calculating profitability and lack of access to information for foreign investors.

Development of international cooperation Ukraine This leads to the need for national unification and harmonization of national standards with international and European. Given the pro-European vector of Ukraine, the issue of harmonization of Ukrainian and European technical standards raises a priority national standardization system of Ukraine. The results can be used to analyze the financial condition of the company using international financial reporting standards.

Projected assumptions about the object of study - the possibility of transition to IFRS.

KEYWORDS: FINANCIAL PERFORMANCE, ENTERPRISE, FINANCE, STANDARDS, INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS, COEFFICIENT.

РЕФЕРАТ

Дзюба А.Н. Преимущества перехода к международным стандартам финансовой отчетности / А.Н. Дзюба, О.А. Федченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье рассмотрены особенности и основные составляющие учетной политики Украины.

Объект исследования – стандарты финансовой отчетности.

Цель работы - определение преимуществ при переходе к международным стандартам финансовой отчетности.

Из-за нестабильности рынка проблемы формирования финансовых результатов приобретают актуальность и это обуславливает необходимость углубленного изучения зарубежного и отечественного опыта, поиска направлений совершенствования учета и усиления контроля за полнотой получения доходов, экономией затрат и формированием прибыли (убытка).

Финансовое состояние предприятия формируется в процессе всей его производственно-хозяйственной деятельности. Поэтому оценку финансового состояния можно объективно осуществить не через один, даже самый важный, показатель, а только с помощью комплекса, системы показателей, детально и всесторонне характеризуют хозяйственное положение предприятия.

Основной проблемой Украинских стандартов финансовой отчетности является отсутствие четкой модели расчета показателей прибыльности и недоступность информации для иностранных инвесторов.

Развитие международного сотрудничества Украины объективно обуславливает потребность в унификации и гармонизации национальных государственных стандартов с международными и европейскими. Учитывая проевропейский вектор Украины, вопрос гармонизации украинских и европейских технических стандартов возникает одной из приоритетных задач национальной системы стандартизации Украины. Результаты работы могут быть применены для анализа финансового состояния предприятия с применением международных стандартов финансовой отчетности.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - возможность перехода к международным стандартам финансовой отчетности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, ПРЕДПРИЯТИЕ, ФИНАНСЫ ПРЕДПРИЯТИЯ, СТАНДАРТЫ, МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ, КОЭФФИЦИЕНТЫ

АВТОРИ:

Дзюба Оксана Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: dzyuba2006@yandex.ru, тел. +38067964-42-73, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

Федченко Анна Олександрівна, Національний транспортний університет, аспірантка кафедри економіки, e-mail: anya.fedchenko.92@mail.ru, тел. +38063-75-10-900, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

AUTHOR:

Dzyuba Oksana Nikolaevna, associate professor of National Transport University, department of Economics, E-mail : dzyuba2006@yandex.ru, tel. + 38-067-964-42-73 , Ukraine , 01010, c. Kyiv , str. Suvorov 1 , k. 313.

Fedchenko Anna Alexandrovna, National Transport University, graduate student, Department of Economics , e-mail : anya.fedchenko.92@mail.ru, tel. + 38-063-75-10-900 , Ukraine , 01010, m. Kyiv , str. Suvorov 1 , k. 313.

АВТОРЫ:

Дзюба Оксана Николаевна , кандидат экономических наук , доцент Национального транспортного университета, доцент кафедры экономики, электронная почта: dzyuba2006@yandex.ru , тел. + 38-067-964-42-73 , Украина , 01010, г. . Киев , ул . Суворова 1, к . 313.

Федченко Анна Александровна, Национальный транспортный университет, аспирантка кафедры экономики, электронная почта: anya.fedchenko.92@mail.ru, тел. +38-063-75-10-900, Украина, 01010, г. . Киев, ул. Суворова 1, к . 313 .

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Станкевич Г.І., Фінансовий директор Товариства з обмеженою відповідальністю «Адміксер ЮА», Київ, Україна

Рутковська І.А., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри аеропортів, Київ, Україна.

REVIEWER:

Stankevich GI, Financial Director of Limited Liability Company " Admixer UA" , Kyiv , Ukraine

Rutkovskaya IA, Ph.D., Professor, National Transport University , Professor of airports, Kyiv , Ukraine.

АНАЛІЗ МАРКЕТИНГОВИХ МОЖЛИВОСТЕЙ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

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

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

THE ANALYSIS OF MARKETING OPPORTUNITIES IN TRANSPORT ENTERPRISES

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

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

АНАЛИЗ МАРКЕТИНГОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

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

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

Постановка проблеми.

В ринкових умовах функціонування значної уваги слід приділяти дослідженню стану підприємства, його взаємодії із постачальниками, клієнтами, посередниками, особливостям та закономірностям поведінки його конкурентів. Для цього підприємству необхідно постійно отримувати та систематизовано обробляти інформацію про бажання клієнтів, про ступінь відповідності пропозиції транспортних підприємств їх вимогам, про рівень їх задоволеності від процесу взаємодії із підприємством. Комплексність та цілісність отриманої інформації забезпечується проведенням маркетингових досліджень.

Глибина та спрямованість маркетингового дослідження визначається складністю досліджуваної проблеми. Встановленню складу маркетингового дослідження присвячені певні наукові роботи, проте серед вчених не існує єдності стосовно порядку, принципів, вимог його проведення, визначення системи об'єктів тощо. Отримана при цьому інформація може бути використана по-різному. Особливої актуальності за сучасних умов набуває інформація про маркетингові можливості транспортного підприємства. Так, для прийняття управлінських рішень необхідно мати повну інформацію про область виникнення маркетингових можливостей, результати їх аналізу, оцінки, організації, контролю, умови їх втілення.

У науковій літературі [1, 2], а також практичній діяльності, у складі маркетингових досліджень використовуються різні об'єкти: ринок, продукт, конкуренти, споживачі, маркетингове середовище, ціна, рекламна діяльність та інші.

У самому загальному вигляді виділяються наступні об'єкти маркетингових досліджень [3]: дослідження ринку – визначення загальногосподарської кон'юнктури і кон'юнктури конкретного товарного ринку, а також дослідження можливостей підприємства – аналіз конкурентних можливостей і аналіз господарчої та фінансової діяльності (рис.1).

Розглядаючи цю класифікацію маркетингових досліджень, слід зазначити, що дослідження ринку повинно дати повну картину стану зовнішнього оточення підприємства. Проте, в складі об'єктів дослідження відсутні такі елементи середовища безпосереднього оточення підприємства, як постачальники, посередники, контактні аудиторії. Не передбачено окреме дослідження факторів середовища непрямого впливу на діяльність підприємства. При дослідженні можливостей підприємства не розглядається вивчення можливих реакцій підприємства на зміни у зовнішньому оточенні.

В науковому дослідженні [4] об'єктом пропонується визначати маркетингове середовище. Оскільки наукова класифікація повинна розподіляти множину на пересічну кількість підмножин, то при визначенні об'єктів маркетингових досліджень слід, перш за все, виділяти системоутворюючу ознаку.

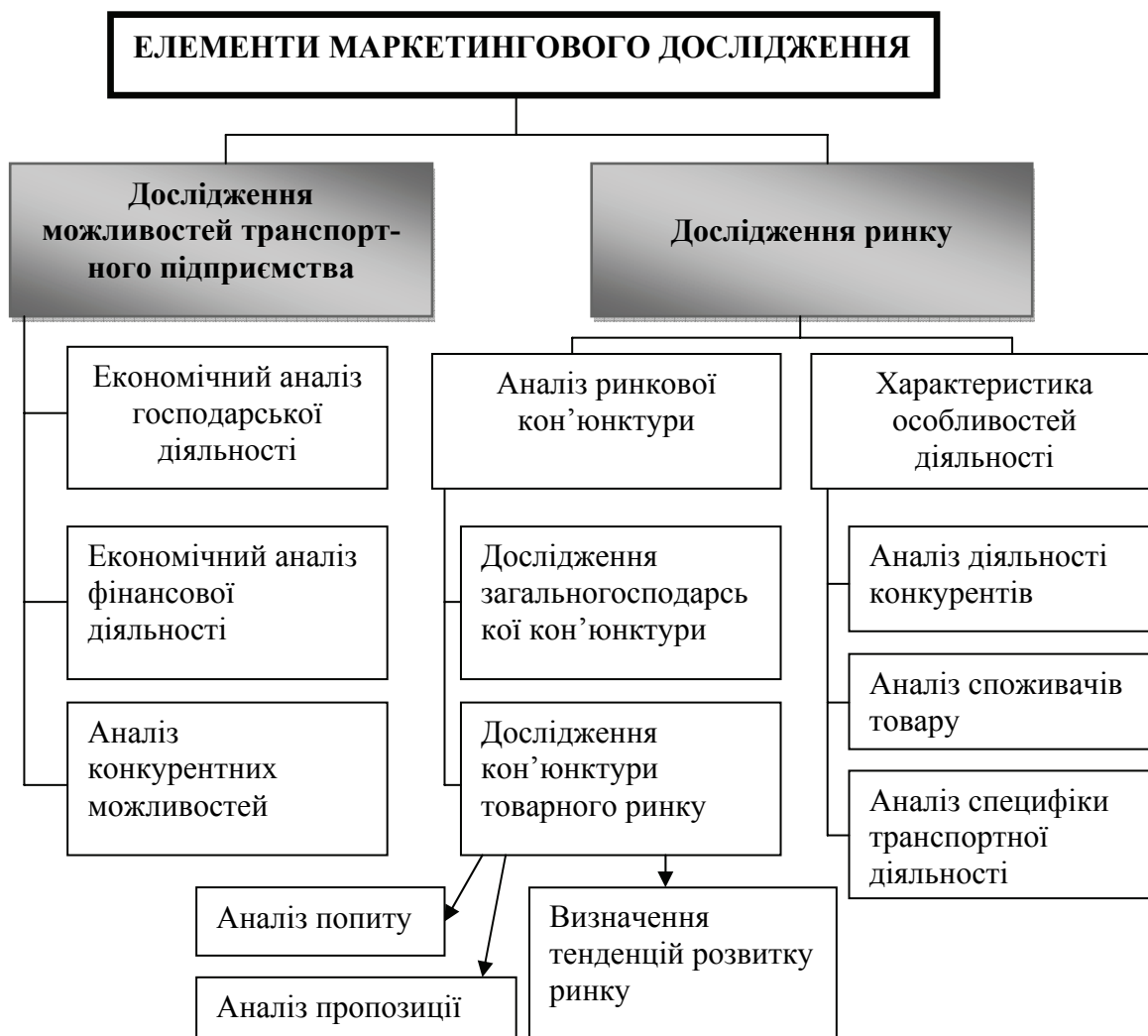


Рисунок 1 – Елементи маркетингового дослідження

Більш ґрунтовно до визначення складу об'єктів маркетингових досліджень визначає Божук С.Г. [5]. Так, до складу об'єктів маркетингових досліджень включає елементи середовища безпосереднього оточення (споживачів, конкурентів, посередників, постачальників) та частково домінуючі фактори зовнішнього середовища. Разом з тим, досліджується ринок, як такий, та внутрішнє середовище підприємства (рис. 2).

При цьому виділяються споживачі із сукупності елементів середовища безпосереднього оточення, як найбільш важливий фактор зовнішнього середовища: задовольнивши конкретні потреби, підприємство матиме змогу змінити поведінку споживачів в своїх інтересах, на базі чого побудує взаємовідносини із постачальниками, посередниками та визначиться із конкурентами.

У запропонованій схемі складу маркетингових досліджень на існує чіткої розмежованості ваги факторів середовища безпосереднього оточення, тобто які з факторів є більш впливовими, ніж інші. На думку вчених [4, 5], більш впливові – це споживачі. Але так само можна назвати і конкурентів, і постачальників або будь-який інший, тобто усі фактори середовища безпосереднього оточення повинні мати однаковий рівень значимості.

Недоліками даної класифікації об'єктів маркетингових досліджень є: по-перше, відсутність системоутворюючої ознаки для виділення підсистем об'єктів маркетингових досліджень; по-друге, дослідження ринку та маркетингового середовища як самостійних непересічних елементів.

Зазначені недоліки простежуються і у роботі [6]. На погляд В.А.Полторака, оптимальний варіант складу маркетингових досліджень містить такі чотири об'єкти: фірма, ринок, маркетингове середовище, просування. Саме перелічені об'єкти забезпечують комплексний аналіз проблеми дослідження. В процесі дослідження аналізується такий взаємозв'язок: транспортне підприємство працює на певному ринку у сформованих умовах маркетингового середовища, використовуючи при

цьому відповідну систему просування (рекламу, стимулювання збуту, PR). При цьому наголошується на необхідності глибокого вивчення чинника фірми при проведенні маркетингових досліджень, який, на його думку, фактично ніде не описаний (мається на увазі, у наукових працях, присвячених класифікації маркетингових досліджень).



Рисунок 2 – Склад маркетингових досліджень

На думку Є.П.Голубкова [7], доцільно відокремлювати наступні об'єкти маркетингових досліджень: зовнішнє підприємницьке середовище, ринок, споживач та конкуренти, які при необхідності конкретизуються більш детально. Даний розподіл здійснюється з певною мірою умовності, бо, на його думку, актуальність окремих напрямків маркетингових досліджень може змінюватися у часі. Разом з тим, припускається, що у складі маркетингових досліджень можна додатково вивчати такі об'єкти: новий товар, ціни та рекламну діяльність. За визначенням Є.П. Голубкова, маркетингові дослідження “торкаються усіх елементів комплексу маркетингу та його зовнішнього середовища за тими компонентами, які впливають на маркетинг певного продукту на конкретному ринку”. Слід відмітити, що у розглянутій класифікації складу маркетингових досліджень відображено середовище безпосереднього оточення лише частково (відсутні постачальники, посередники та контактні аудиторії), а також не включена четверта складова комплексу маркетингу – доведення продукту до споживача. Хоча наголошується на певній мірі умовності при виділенні об'єктів маркетингових досліджень, у його роботі не простежується спроба визначити системоутворюючу ознаку.

Щодо складу об'єктів маркетингових досліджень, відповідно якої існують наступні види досліджень у маркетингу: продукція, призначення ціни, упаковка, ринок, конкуренти, покупці і користувачі, збутова мережа, зовнішні умови, контакти, мотивація, комбінації попередніх видів. Для даної класифікації характерним є хаотичне переплітання об'єктів досліджень та відсутність єдиної ознаки їх систематизації.

При визначенні об'єктів маркетингових досліджень треба керуватись принципом комплексності, який визначає ефективність маркетингових досліджень та який досягається шляхом відповіді на такі питання: місце, об'єкт та суб'єкт купівлі, мотиви вибору конкретного продукту, дій, за допомогою яких здійснюється акт купівлі-продажу. Так, надзвичайно важко відокремити один від одного такі напрямки маркетингових досліджень, як ринок, споживачі, конкуренти. Ринок неможливо уявити без конкуренції, а поведінка споживачів формується в певному ринковому середовищі. Окрім досліджень ринку, споживачів, конкурентів, у складі об'єктів маркетингових досліджень виділяється середовище маркетингу, продукт та маркетингові комунікації. Значна увага приділяє вивченню споживачів, спираючись на те, що розуміння їх бажань – головний принцип успішної діяльності підприємства, тому наголошує на більш ретельному їх дослідженні.

В той же час, підкріплюється значимість конкурентів, дослідження яких ставить на рівні з дослідженнями споживачів. Тобто споживачі та конкуренти досліджуються одночасно і як окремі об'єкти, і як складові середовища безпосереднього оточення, іншими словами, має місце пересічення об'єктів. Про це також свідчить дослідження продукту і маркетингових комунікацій одночасно у складі маркетингових можливостей підприємства та як окремих об'єктів маркетингових досліджень. Тобто має місце включення одних і тих елементів дослідження до різних об'єктів.

До середовища маркетингу у відноситься внутрішнє, зовнішнє середовища та маркетингові можливості підприємства. Слід зазначити, що маркетингові можливості – це і є внутрішнє середовище підприємства, яке в свою чергу, не відноситься до маркетингового середовища. Мета дослідження внутрішнього середовища – встановлення сильних і слабких сторін підприємства. Цій же меті служить дослідження підприємства. В той же час, ринок та середовище маркетингу досліджуються як окремі непересічні елементи. Тому, незважаючи на повноту наведеного складу маркетингових досліджень, при його формуванні простежується відсутність єдиної системоутворюючої ознаки.

Також, можна відокремлюють такі об'єкти: дослідження збуту, дослідження цін. Такий підхід ще в більшій мірі підкреслює гостре переплітання елементів досліджень та відсутність системності при визначенні об'єктів.

Висновок.

Аналіз наведених класифікацій об'єктів маркетингових досліджень свідчить, що всі вони мають загальний недолік – відсутність чіткої класифікаційної ознаки для вибору об'єктів маркетингових досліджень.

Для усунення виявлених недоліків пропонується використати метод системного аналізу. Системний аналіз – методологія вирішення складних проблем. Центральним в ньому є поняття системи – особливої організації спеціалізованих елементів, об'єднаних в єдине ціле для вирішення конкретної задачі. Будь-яка система може бути описана в термінах системних об'єктів (параметри системи), властивостей (якості параметрів об'єктів) та зв'язків (те, що з'єднує об'єкти та властивості у системному процесі). При цьому системні об'єкти включають: вхід (те, що змінюється протягом протікання даного процесу); вихід (результат або кінцевий стан процесу); процес (переводить вхід у вихід); зворотний зв'язок (визначає прямування процесів); обмеження (складається із мети системи та змушених зв'язків).

Конструюючи систему, необхідно потурбуватися про досягнення її замкненості; бо відсутність меж розмиває систему та робить її погано керованою. Межі системи визначаються сукупністю входів від оточуючого середовища, що представляє собою сукупність природних і штучних систем, для яких дана система не є функціональною підсистемою. Для конструктивного вивчення системи необхідно скласти її модель, тобто спрощений аналог. Модель повинна бути зорієнтована на відображення тих властивостей, які викликають найбільший інтерес. В першу чергу, слід визначити ступені волі системи, тобто сукупність незалежних можливостей варіацій параметрів, описуючих стан системи. Подальші дії повинні виявити зміну стану при порушеннях в середовищі та трансформаціях системи. Для цього необхідно знайти структурні елементи, які визначають функціонування системи, й визначити зв'язки, які об'єднують ці елементи в систему.

Під структурою системи розуміють сукупність функціональних елементів в системі, об'єднаних зв'язками. Структура системи визначається сформульованою метою. Повертаючись до проблеми, яка розглядається, можна виявити наступне. Метою маркетингових досліджень є створення інформаційно-аналітичної бази для прийняття маркетингових рішень та зменшення ступеню неозначеності, пов'язаного з ними.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Гембл П. Маркетинг взаимоотношений с потребителями / П. Гембл, М. Стоун, Н. Вудкок; пер. с англ. В.Егорова. – М.: ФАИР-ПРЕСС, 2012. – 512 с.
2. Дойль П. Менеджмент: стратегия и тактика / П. Дойль; [пер.с англ. Ю. Н. Каптуревского]. – СПб.: Питер, 2009. – 560 с.
3. Пешкова Е. П. Маркетинговый анализ в деятельности фирмы / Е. П. Пешкова. – М.: «Ось-89», 2006. – 80 с.

4. Минцберг Г. Школы стратегий / Г. Минцберг, Б. Альстрэнд, Дж. Лэмпэл; пер. с англ. Ю. И. Каптуревского. – СПб.: Издательство «Питер», 2010. – 336 с.
5. Божук С. Г. Маркетинговые исследования / С. Г. Божук, Л. Н. Ковалик. – СПб.: Питер, 2014. – 304 с.
6. Полторак В. А. Маркетингові дослідження: [навч. посіб.] / В. А. Полторак. – Київ: Центр навчальної літератури, 2013. – 387 с.
7. Голубков Е. П. Маркетинговые исследования: теория, методология и практика / Е. П. Голубков. – М.: Издательство «Финпресс», 2008. – 416 с.

REFERENCES

1. Gembl P. The marketing of clients relationship. – Moscow. Fair-press, 2012 - 512 p. (Rus)
2. Doil P. Management: the strategy and practice. – Saint-Peterburg. Piter, 2009 – 560 p. (Rus)
3. Peshkova E.P. The marketing analysis in companies. – Moscow. Os-89, 2006. – 80 p. (Rus)
4. Minzberg G. The strategy school. – Saint-Peterburg. Piter, 2010. – 336 p. (Rus)
5. Bojuk S.G. The marketing investigations/ - Saint-Peterburg. Piter, 2014 – 304 p. (Rus)
6. Poltorak V.A. The marketing investigations. – Kyiv. The centre of education literature, 2013. – 387 p. (Ukr)
7. Golubkov E.P. The marketing investigations: the theory, methodology and practice. – Moscow. Finpress, 2008 – 416 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Дорошкевич Д.В. Аналіз маркетингових можливостей транспортних підприємств. / Д.В. Дорошкевич, Є.М. Мокін // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

У статті описано та узагальнено теоретичні основи маркетингових можливостей транспортних підприємств.

Об'єкт дослідження – маркетингові можливості.

Мета роботи – проаналізувати, виявити та класифікувати маркетингові можливості транспортних підприємств.

Метод дослідження – аналіз та узагальнення, системний аналіз.

В ринкових умовах функціонування значної уваги слід приділяти дослідженню стану підприємства, його взаємодії із постачальниками, клієнтами, посередниками, особливостям та закономірностям поведінки його конкурентів. Для цього підприємству необхідно постійно отримувати та систематизовано обробляти інформацію про бажання клієнтів, про ступінь відповідності пропозиції транспортних підприємств їх вимогам, про рівень їх задоволеності від процесу взаємодії із підприємством. Комплексність та цілісність отриманої інформації забезпечується проведенням маркетингових досліджень.

Глибина та спрямованість маркетингового дослідження визначається складністю досліджуваної проблеми. Встановленню складу маркетингового дослідження присвячені певні наукові роботи, проте серед вчених не існує єдності стосовно порядку, принципів, вимог його проведення, визначення системи об'єктів тощо. Отримана при цьому інформація може бути використана по-різному. Особливої актуальності за сучасних умов набуває інформація про маркетингові можливості транспортного підприємства. Так, для прийняття управлінських рішень необхідно мати повну інформацію про область виникнення маркетингових можливостей, результати їх аналізу, оцінки, організації, контролю, умови їх втілення.

Результати статті можуть бути використані керівництвом транспортно-експедиційних компаній.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкту дослідження – розробка елементів, що входять до складу маркетингового дослідження.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МАРКЕТИНГ, МАРКЕТИНГОВІ МОЖЛИВОСТІ, АНАЛІЗ ПОПИТУ, АНАЛІЗ ПРОПОЗИЦІЇ, МАРКЕТИНГОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

ABSTRACT

Doroshkevych D.V., Mokin E.M. The analysis of marketing opportunities in transport enterprises. Visnyk National Transport University. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

This article describes and summarizes the theoretical foundations of marketing opportunities for transport companies.

Object of research - marketing opportunities.

Purpose - to analyze, classify and identify marketing opportunities for transport companies.

The method of research - analysis and synthesis of systems analysis.

In terms of market functioning much attention should be paid to the research of the enterprise, its interaction with suppliers, customers, intermediaries, features and the behavior of its competitors. To do this, the company needs to constantly receive and systematically process information about customers' desire, the extent to transport companies offer their requirements, the level of satisfaction from the process of interaction with the company. The complexity and integrity of the information received provided marketing research.

Depth market research and focus determined by the complexity of the studied problem. Establishing structure of marketing research devoted to some scientific work, but among scientists there is no unity on procedures, principles and requirements of its holding, the definition of objects and more. Thus resulting information can be used in different ways. Of particular relevance in the current situation becomes about marketing opportunities of transport. So, for management decisions must have complete information about the region emergence marketing opportunities, the results of their analysis, assessment, organization, control, the conditions of their implementation.

The results of the article may be used by management of transport companies.

Projected assumptions about development of object of research - development elements that are part of marketing research.

KEYWORDS: MARKETING, MARKETING OPPORTUNITIES, DEMAND ANALYSIS, PROPOSAL ANALYSIS, MARKETING RESEARCH

РЕФЕРАТ

Дорошкевич Д.В. Анализ маркетинговых возможностей транспортных компаний. / Д.В. Дорошкевич, Е.М. Мокин // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье описано и обобщены теоретические основы маркетинговых возможностей транспортных предприятий.

Объект исследования - маркетинговые возможности.

Цель работы - проанализировать, выявить и классифицировать маркетинговые возможности транспортных предприятий.

Метод исследования - анализ и обобщение, системный анализ.

В рыночных условиях функционирования значительное внимание следует уделять исследованию состояния предприятия, его взаимодействия с поставщиками, клиентами, посредниками, особенностям и закономерностям поведения его конкурентов. Для этого предприятию необходимо постоянно получать и систематизированы обрабатывать информацию о желании клиентов, о степени соответствия предложения транспортных предприятий их требованиям, об уровне их удовлетворенности от процесса взаимодействия с предприятием. Комплексность и целостность полученной информации обеспечивается проведением маркетинговых исследований.

Глубина и направленность маркетингового исследования определяется сложностью исследуемой проблемы. Установлению состава маркетингового исследования посвящены определенные научные работы, однако среди ученых не существует единства относительно порядка, принципов, требований его проведения, определения системы объектов и тому подобное. Полученная при этом информация может быть использована по-разному. Особую актуальность в современных условиях приобретает информация о маркетинговых возможности транспортного предприятия. Так, для принятия управленческих решений необходимо иметь полную информацию об области

возникновения маркетинговых возможностей, результаты их анализа, оценки, организации, контроля, условия их воплощения.

Результаты статьи могут быть использованы руководством транспортно-экспедиционных компаний.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - разработка элементов, входящих в состав маркетингового исследования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МАРКЕТИНГ, МАРКЕТИНГОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ, АНАЛИЗ СПРОСА, АНАЛИЗ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, МАРКЕТИНГОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

АВТОРИ:

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

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

AUTHORS:

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

Mokin Eugene M., National Transport University, aspirant in the department of management, e-mail: emm.main@gmail.com, tel. +380936304925 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

АВТОРЫ:

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

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Мармуль Л.О., доктор економічних наук, професор, Миколаївський національний аграрний університет, професор кафедри обліку та аудиту, Миколаїв, Україна

REVIEWERS:

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

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

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

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

FEATURES OF FORMATION OF INNOVATION STRATEGY FOR TRANSPORT COMPANIES

Grechan A.P., Doctor of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ СТРАТЕГИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Гречан А.П., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Інноваційна стратегія є важливою складовою частиною загальної стратегії кожного транспортного підприємства і базується на стратегічному управлінні підприємницькою діяльністю на підставі загального бачення або філософії його існування. Вона задає цілі інноваційної діяльності, обґрунтовує методи їх досягнення та джерела залучення для цього ресурсів, визначає спрямованість і зміст нововведень, які відповідають потребам ринку транспортних послуг і змінам зовнішнього середовища, а в кінцевому підсумку – інтересам споживача (клієнта).

Єдиної для всіх підприємств моделі інноваційної стратегії не існує, рівно як і єдиного універсального стратегічного управління інноваціями. Кожне підприємство, яке діє в ринкових умовах, має свої певні особливості. Тому зміст стратегічного управління інноваційним процесом потребує відповідної адаптації до певної галузі, окремого підприємства.

Аналіз останніх досліджень. Вагомий внесок у розвиток теорії розробки інноваційної стратегії внесли вітчизняні і зарубіжні вчені: Ансофф І., Гончарова Н.П., Ілляшенко С.М., Йохна М.А., Краснокутська Н.В., Стаднік В.В., Федулова Л.І., Шершньова З.Є. та інші. Але питання щодо адаптації теорій розробки інноваційних стратегій до умов і особливостей діяльності транспортних підприємств залишаються ще дискусійними та потребують подальшого дослідження.

Виклад основного матеріалу. Особливістю процесу формування конкурентного успіху транспортних підприємства є те, що його початок лежить на перетині множини організаційних, науково-технічних, але найбільш вагомими є маркетингові рішення. Тільки наявність споживчого попиту на конкретні ринкові сегменти чи ніші, інтелектуальних і технологічних можливостей використати досягнення науки і техніки для задоволення цього попиту пропозицією нових послуг галузі, технічних і економічних можливостей організувати транспортування з витратами, що дають змогу використовувати ціни, сумісні з купівельною спроможністю клієнтів, можливості просувати на ринку і доводити до споживачів нову послугу ефективнішим, ніж конкуренти, способом, створює фундамент технологічно й економічно обґрунтованої стратегії інноваційного розвитку.

За своєї змістовної спрямованості стратегічне управління інноваціями носить прагматичний характер. В ньому на передньому плані стоять реальні факти і потенційні можливості, які підприємство повинно враховувати, щоб забезпечити собі успіх у майбутньому. В той же час стратегічні інноваційні цілі, як правило, не мають кількісної характеристики. Вони формулюються у вигляді декларацій про інноваційні наміри, з яких формується підприємницька концепція підприємства, визначаються її базові і функціональні стратегії і розробляється формальна система оперативних планів забезпечення. Можливими варіантами функціональної стратегії транспортних підприємств можуть бути: модернізація діючої технічної бази; переоснащення підприємства на базі нових технологій; повна організаційно-технічна реконструкція.

Здатність транспортного підприємства сприймати інновації потребує не тільки оцінки його інноваційного потенціалу. Інноваційний розвиток передбачає постійну розробку, освоєння і виведення на ринок різних нововведень. Інноваційний процес потребує єдності технічних, організаційних та соціальних нововведень, формування нових моделей використання наявних ресурсів. З цього можна зробити висновок, що підприємство, яке обирає інноваційний шлях розвитку,

повинно мати певний потенціал, достатній для його реалізації і який враховує особливості галузі та може оцінюватися певними критеріями:

- енергійне, гнучке керівництво, здатне йти на ризик;
- прогресивна організаційна структура управління, зорієнтована на роботу в динамічних глобалізаційних умовах;
- висока репутація підприємства у клієнтів і ділових партнерів;
- наявність інформації про тенденції змін потреб і попиту на транспортні послуги у споживачів, уміння виявляти й прогнозувати приховані (майбутні) потреби і попит;
- добре знання можливостей і потенціалу конкурентів у галузі;
- наявність досвіду розробки інновацій та їх просування на ринку;
- доступ до останніх досягнень науки і техніки як на транспорті, так й в суміжних галузях;
- кадровий потенціал (науковий, інженерний і робітничий);
- висока якість і культура обслуговування;
- резерви потужностей;
- фінансові ресурси для реалізації інноваційного розвитку;
- спроможність взаємодії підприємства із суб'єктами зовнішнього середовища.

І оскільки інноваційний потенціал транспортного підприємства являє собою систему взаємопов'язаних ресурсів, які при реалізації спроможні приводити внутрішні можливості розвитку підприємства у відповідність до зовнішнього середовища, його оцінку слід вести за складовими: організаційними, технічними, інтелектуальними, фінансовими, ринковими.

Розробка і виведення на ринок транспортних послуг інновацій завжди пов'язана зі значним ризиком, основними причинами якого є:

- різкі зміни економічної, політичної, соціальної, екологічної й інших складових середовища господарювання в процесі розробки інновації та її просування на ринку;
- динамічні зміни попиту на транспортні послуги;
- непередбачуваність дій конкурентів;
- прискорення темпів науково-технічного прогресу, технологічні і технічні прориви.

Розробка інноваційних стратегій на підприємстві є прерогативою вищого менеджменту і базується на вирішенні цілого комплексу завдань: розробка стратегічної мети; оцінка можливостей і ресурсів підприємства для її реалізації; аналіз тенденцій в маркетинговій діяльності і в науково – технічній сфері; визначення інноваційних стратегій з вибором альтернатив; підготовка детальних оперативних планів, програм, проектів і фінансових розрахунків.

В літературі із стратегічного менеджменту пропонуються різні види інноваційних стратегій підприємства. Так, у [1] виділяються:

традиційна (прагнення тільки до підвищення якості виготовлюваних виробів, що в довгостроковій перспективі є гарантією відставання підприємства спершу в техніко – технологічному, а потім і в економічному аспектах);

опортуністська (коли зусилля підприємства спрямовані на пошук такого виду продукції, який не потребує особливих витрат на дослідження і розробку, але дає змогу виробникові упродовж певного періоду одноособово бути присутнім на ринку. Пошук і використання таких ніш ґрунтуються на глибокому знанні ринкової ситуації, високому рівні техніко–технологічного розвитку і великих адаптаційних можливостях підприємства, що, однак, не виключає високого ступеня ризику швидкої втрати монопольного становища);

імітаційна (набуття нової технології через закупівлю ліцензій в інших. Така стратегія досить успішна, проте для освоєння оригінального продукту розумової праці, що створює монопольну ситуацію, потрібна висока кваліфікація фахівців і постійна підтримка досягнутого рівня);

оборонна (це затратомістка стратегія щодо підвищення технічного рівня виробництва, впровадження досліджень і розробок якої не претендує на провідні позиції в певній галузі, а полягає в тому, щоб не відставати від інших у техніко–технологічному розвитку);

залежна (коли дрібні підприємства виконують замовлення найбільших щодо виробництва нового продукту або виробничого методу);

наступальна (ця стратегія полягає в завоюванні першого місця на ринку, вона вимагає наявності фахівців високої кваліфікації, проведення великої організаторської роботи).

Ця класифікація стратегій має скоріше методологічне, ніж практичне значення. Використання цих стратегій на практиці ускладнено у зв'язку з тим, що нечітко окреслені складові інноваційного потенціалу і ринкові фактори, якими необхідно користуватися для вибору інноваційної стратегії.

На початковому етапі розвитку підприємства неможливо почати проведення наступальної стратегії. Ступінь підготовленості такого підприємства, певно, дасть змогу здійснити тільки стратегію традиційного типу. Однак, наскільки швидко підприємство зуміє змінити стратегію, перейти від становища імітатора, що користується чужими результатами технологічного розвитку, до наступальної стратегії, яка ґрунтується на творчих можливостях колективу, багато в чому залежить від політики керівництва. Єдиної, успішної для всіх підприємств моделі інноваційної стратегії не існує. Вибір стратегії залежить від великої кількості специфічних факторів, в тому числі позиції підприємства на ринку транспортних послуг, динаміки її зміни, технічного потенціалу підприємства, послуги, що надається, стану галузі й економіки в цілому.

Інші автори пропонують дещо модифікований набір інноваційних стратегій [2,4]:

Стратегія наступу – характерна для підприємств, які базують свою діяльність на принципах підприємницької конкуренції. Вона пов'язана з прагненням підприємства досягти технічного й ринкового лідерства шляхом створення та впровадження нових продуктів. Така стратегія передбачає постійну орієнтацію на світові досягнення науки й техніки, наявність наукових розробок, що фінансуються та здійснюються самим підприємством, швидке реагування та пристосування до нових технологічних можливостей. Особливістю наступальної інноваційної стратегії є активна участь співробітників у створенні та впровадженні інновацій. Рідкісним є випадок, коли інновація „приходить” на підприємство від зовнішнього джерела в довершеному вигляді. Тому в реалізації наступальної стратегії провідну роль відіграє спеціальний підрозділ, функціями якого є дослідження й розробки. Наступальну стратегію можуть використовувати як малі інноваційні (венчурні фірми), так і великі підприємства, які активно вивчають ринок для поширення свого впливу на інші привабливі сфери діяльності. Завдяки потужним науково-дослідним відділам, вони здатні генерувати власні ідеї і втілювати їх у життя, захищаючи своє виняткове право на нову продукцію через систему патентування.

Стратегія захисту – спрямована на те, щоб утримати конкурентні позиції фірми на вже наявних ринках. Даної стратегії дотримуються більшість фірм, які уникають надмірного ризику. Вони прагнуть рухатися на крок позаду від „піонерів” і впроваджують новацію, тільки впевнившись у її перспективності. Але це не проста імітація новинки. Як правило, у неї вносяться істотні поліпшення, що сприяє впровадженню новацій в інших сферах, за іншим призначенням чи перенесенню на інші ринки. Головна функція такої стратегії – оптимізація співвідношення „витрати – випуск” у виробничому процесі. Захисна стратегія також потребує значних зусиль у науково-дослідній сфері, що дає змогу використовувати її лише досить потужним високотехнологічним фірмам. Проаналізувавши досягнення й помилки фірм-піонерів, вдосконаливши новацію і юридично захистивши її новий зразок, вони розпочинають масове виробництво і отримують від цього значні прибутки. Фірма із захисною стратегією повинна приділяти багато уваги навчанню свого персоналу та рекламі і просуванню на ринок своєї продукції шляхом розгалуженого сервісу й технічного обслуговування.

Імітаційна стратегія – використовується фірмами, які не є піонерами у випуску на ринок тих або інших нововведень, але прилучилися до їх виробництва, придбавши у фірми-піонера ліцензію. Деколи імітація може відбуватися й без дозволу фірм-лідерів, піратським способом. При цьому фірма-імітатор не лише копіює основні споживчі властивості нововведень, а й досягає у виробництві певних переваг. Такими перевагами можуть бути зниження вартості завдяки залученню дешевої робочої сили чи місцевих ресурсів, використання вже наявних виробничих потужностей у новому призначенні та ін. Має суттєве значення і здатність працівників фірми вдало зімітувати новинку.

Залежна стратегія – характер технологічних змін у даному разі залежить від політики фірм, які виступають як „батьківські” стосовно залежних фірм, що не роблять спроб змінити свою продукцію, бо вони тісно пов'язані з вимогами до неї від головної фірми. Зазвичай йдеться про субпідрядні роботи. Малі фірми такого типу поширені в капіталоемних галузях, їхній ринковий успіх безпосередньо залежить від успіху у споживачів основного продукту головної фірми. Такі фірми не здійснюють інноваційний пошук самостійно, але забезпечують високі критерії якості роботи і гнучкість пристосування до вимог нових технологій та ринків збуту. Значна частина їх зайнята в сервісному бізнесі та в просуванні продукції на нові ринки.

Традиційна стратегія – цей тип стратегії не передбачає значних технологічних змін, тому він лише умовно належить до інноваційного. Часто виробництва стають традиційними внаслідок закріплення за ними певних інноваційних форм на тривалий період їхнього „життєвого циклу”. Тому, якщо фірма на підставі ретельного аналізу ринкової ситуації та становища конкурентів цілком впевнена у сталості ринку та споживчих переваг своєї продукції, вона може свідомо дотримуватися

традиційної стратегії. Водночас, ця стратегія передбачає вдосконалення форм обслуговування традиційної продукції, тому їй також притаманні риси інноваційної поведінки.

Стратегія „за нагородою”, або стратегія „ніші” – є реакцією керівництва на зовнішні сигнали ринку чи інституційного середовища. Інноваційна діяльність тут полягає в пошуку інформації щодо можливостей, які з’являються у фірми за нових обставин, знаходженні особливих ніш на наявних ринках товарів і послуг, що мають споживача з нетиповим, але значущим різновидом потреб. Саме з вказаного типу стратегій починають фірми і країни, що намагаються швидко увійти на світові ринки, використовуючи свій традиційний потенціал.

Ця класифікація розширює уявлення щодо наявності взаємозв’язку між інноваційними ресурсами підприємства і його інноваційною стратегією. В той же час можна виділити її недоліки: по-перше, відсутній системний підхід до визначенню інноваційного потенціалу і його складових; по-друге, їй бракує рекомендацій щодо впливу на вибір інноваційної стратегії характеристик радикальності змін в інноваціях.

За інтенсивністю інноваційних змін дослідники пропонують інновації поділити на сім порядків [3, с. 273]:

інновації нульового порядку (регенерування вихідних властивостей) – цільова зміна, що зберігає і оновлює наявні функції виробничої системи чи її частини;

інновації першого порядку (зміна кількості) – просте цільове пристосування до кількісних вимог зі збереженням функцій виробничої системи чи її частини (розміри ринків збуту);

інновації другого порядку (перегрупування чи організаційні зміни) – прості організаційні зміни;

інновації третього порядку (адаптаційні зміни) – зміни, викликані взаємним пристосуванням елементів виробничої системи (адаптація допоміжних процесів у зв’язку з удосконаленням випуску продукції);

інновації четвертого порядку (новий варіант) – найпростіша якісна зміна, що перевищує межі простих адаптивних змін;

інновації п'ятого порядку („нове покоління”) – змінюються всі або більшість функціональних властивостей виробничої системи, але базова структурна концепція зберігається (впровадження програмного управління верстатом);

інновації шостого порядку (новий „вид”) – якісна зміна функціональних властивостей виробничої системи чи її частини, змінюється вихідна концепція, але функціональний принцип залишається;

інновації сьомого порядку (новий „рід”) – докорінна зміна функціональних властивостей виробничої системи або її частини, що змінює її основний функціональний принцип.

Узагальнивши пропозиції про виділення сім порядків інновацій, на які їх класифікують в залежності від інтенсивності інноваційних змін, та характеристики інноваційних стратегій, пропонується графічно представити зв’язок між рівнем інноваційного потенціалу (ІПП), інноваціями, які доцільно використовувати підприємствам при розробці інноваційних стратегій (рис. 1).

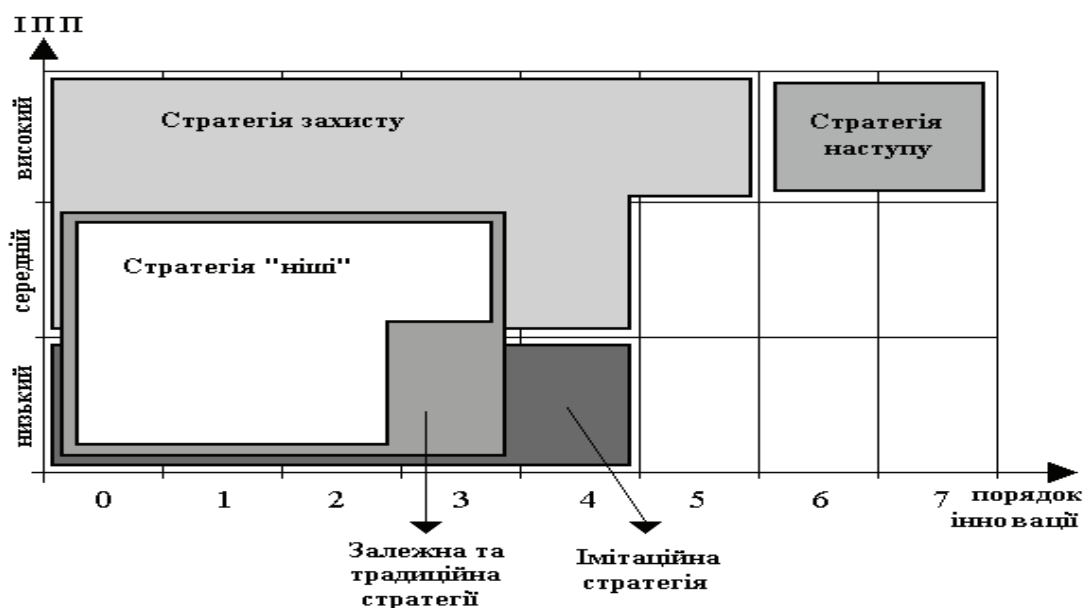


Рисунок 1 – Матриця інноваційної стратегії транспортного підприємства в залежності від інноваційного потенціалу підприємства та видів інновацій

Однак, необхідно відмітити, що ефективне формування інноваційної стратегії починається з визначення місії та цілей. Місія підприємства завжди дуже індивідуальна. Вона „відділяє” одне підприємство від іншого і наділяє його власними відмінностями, напрямом діяльності та шляхом розвитку. Реалізація місії потребує інноваційного потенціалу, величину якого можна спрогнозувати. Разом з тим підприємство визначається з колом інновацій, що застосовуватимуться.

З огляду на це, а також на те, що існують певні умови у зовнішньому середовищі та певна специфіка діяльності транспортного підприємства, схема визначення його інноваційної стратегії на рисунку 1 лише окреслює зв'язок та закономірності, які існують між такими основними поняттями: інноваційна стратегія, інноваційний потенціал, інновація.

Так, наприклад, з рисунку 1 видно, що підприємство, яке обирає наступальну стратегію, має покладатися на розвинутий високий інноваційний потенціал. Водночас така стратегія вимагає від підприємства впровадження інновацій шостого або сьомого порядків.

Для ведення стратегії захисту підприємство може покладатися на інноваційний потенціал великого або середнього рівня. Потенціал середнього рівня дозволить запроваджувати інновації нульового-четвертого порядків; високого рівня – нульового-п'ятого порядків.

Імітаційна стратегія приймається, як правило, підприємствами з інноваційним потенціалом низького рівня (але можливі і інші випадки в короткочасному періоді або за певних виняткових умов). Найвищий, з можливих для досягнення, порядок інновацій – четвертий.

Залежна і традиційна стратегії можуть спиратися на однакові інноваційні потенціали і породжувати інновації нульового-четвертого порядків. Різниця ж між цими стратегіями значна. Традиційна стратегія орієнтована на майбутнє, передбачає інноваційний пошук. Підприємство, що користується залежною стратегією, є споживачем інновацій, що лежать у площині інтересів „батьківської” фірми.

Стратегія „за нагородою”, або стратегія „ніші” передбачає народження підприємством інновацій низьких порядків, але можливі й винятки. Величина інноваційного потенціалу в цьому випадку, як правило, середня.

Будь – яка з стратегій має право на існування для певного транспортного підприємства при певних умовах. На основі аналізу площі, яку займають стратегії (рис.1) і на прикладі двох стратегій – стратегії наступу та захисту, можна зробити такі висновки: наступальна стратегія висуває чіткі вимоги до підприємств щодо його інноваційного потенціалу. Ця стратегія стає можливою за умов наявності на підприємстві інновацій двох найвищих порядків. Для фірм, що обирають стратегію захисту, межі вимог до інновацій та інноваційного потенціалу ширші. Але ж, водночас, не слід забувати, що більш легкий шлях інноваційного розвитку не здатен забезпечити фірмі виключне становище перед конкурентами, яким винагороджується реалізація стратегії наступу.

Слід зазначити, що переважна більшість досліджень різних авторів щодо наявності зв'язку між інноваційними ресурсами (інноваційним потенціалом) та інноваційною стратегією, обмежуються лише якісними їх оцінками, що ускладнює їх практичне застосування. Це пояснюється складністю системи інноваційного потенціалу і його окремих елементів, які мають різнопланові виміри (фінансові – вартісну, інтелектуальні – кількісну, технічні – кількісну і вартісну).

Висновок. Вибір інноваційної стратегії – складний процес, який потребує використання не стільки якісних оцінок інноваційного потенціалу підприємства, враховуючи всі його складові (технічні ресурси, інтелектуальний потенціал, фінансові ресурси), скільки кількісних їх значень. Крім того, на успіх підприємства конкретної галузі впливає і його спроможність виявити реально існуючі або потенційні потреби й попит споживачів щодо інновацій (або ж сформувати їх) і задовольнити їх ефективнішим, ніж конкуренти, способом.

При цьому слід враховувати той факт, що традиційні методи ринкових досліджень далеко не завжди можна застосовувати для виявлення й аналізу попиту на інновації. Останнім властива певна специфіка, яка полягає у тому, що розробка інновацій (особливо тих, котрі базуються на новітніх досягненнях науки і техніки, результатах фундаментальних досліджень і відкриттів) у багатьох випадках пов'язана зі створенням товарів, аналогів яких раніше просто не існувало. У цьому випадку використовують такі специфічні методи, як прогнозування майбутніх потреб і попиту споживачів, змін мотивації їхньої поведінки; ситуаційне й імітаційне моделювання поведінки споживачів у сьогоденні й майбутньому.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Йохна М.А. Економіка і організація інноваційної діяльності: навч.посібник / М.А.Йохна, В.В.Стаднік. – К.: Академія, 2005. – 400с.

2. Менеджмент організацій: Підручник / За ред. Л.І. Федулової. — К.: Либідь, 2003. — 448 с.
3. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: навч.посібник/ Н.В.Краснокутська. — К.: КНЕУ, 2003. — 502с.
4. Шершньова З.Є. Стратегічне управління: підручник / З.Є. Шершньова. — 2-ге вид. [перероб. і доп.]. — К.: КНЕУ, 2004. — 669 с.

REFERENCES

1. Yohna M.A. Economics and Organization innovation: navch.posibnyk / M.A.Yohna, V.V.Stadnik. - K.: Academy, 2005. - 400p. (Ukr)
2. Management organizations: Textbook / Ed. L.I. Fedulova. - K.: Lybid, 2003. - 448 p. (Ukr)
3. Krasnokutskaya N.V. Innovation Management: navch.posibnyk / N.V.Krasnokutskaya. - K.: KNEU, 2003. - 502s. (Ukr)
4. Shershneva Z.E. Strategic Management: textbook / Z.YE. Shershnev. - 2nd ed. [revised. and add.]. - K.: KNEU, 2004. - 669 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Гречан А.П. Особливості формування інноваційної стратегії транспортних підприємств / А.П. Гречан // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. — К.: НТУ, 2015. — Вип. 3 (33).

Стаття присвячена обґрунтуванню підходів до формуванню інноваційної стратегії транспортних підприємств з урахуванням рівня інноваційного потенціалу та виду інновацій.

Об'єкт дослідження – процеси формування інноваційної стратегії транспортного підприємства.

Мета роботи – дослідження теоретичних і практичних аспектів формування інноваційної стратегії транспортного підприємства.

Методи дослідження – теоретичне узагальнення та системний аналіз інноваційних стратегій підприємств.

Активізація інноваційної діяльності на вітчизняних підприємствах передбачає обов'язкову наявність обґрунтованої інноваційної стратегії. Вибір цієї стратегії є індивідуальним для кожного підприємства, це передбачає врахування його галузевої особливості, рівня розвитку і використання інноваційного потенціалу (низький, високий, середній), а також порядку інновацій (виділено сім порядків). Запропонована матриця інноваційної стратегії транспортного підприємства з урахуванням цих факторів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЙНА СТРАТЕГІЯ, ІННОВАЦІЯ, ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО.

ABSTRACT

Grechan A.P. Features of formation of innovative strategies for transport companies. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. — Kyiv: National Transport University, 2015. — Issue 3 (33).

The article is devoted to the formation of ground of approaches to innovation strategy for transport companies with the level of innovative capacity and type of innovation.

The object of study - the formation of innovative strategy of transport.

Purpose - to study theoretical and practical aspects of forming the innovative strategy of transport.

Research methods - theoretical generalization and systematic analysis of innovation strategies of enterprises.

Enhancing innovation in domestic enterprises provides for the mandatory presence of reasonable innovation strategy. The choice of this strategy is individual for each company, it takes into consideration its industrial features, level of development and use of innovative potential (low, high, medium) and Innovation Agenda (emphasis seven orders). The proposed matrix of transport innovation strategy, taking into account these factors.

KEY WORDS: INNOVATION STRATEGY, INNOVATION, INNOVATION POTENTIAL, TRANSPORT COMPANIES.

РЕФЕРАТ

Гречан А.П. Особенности формирования инновационной стратегии транспортных предприятий / А.П. Гречан // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. — К.: НТУ, 2015. — Вып. 3 (33).

Статья посвящена обоснованию подходов к формированию инновационной стратегии транспортных предприятий с учетом уровня инновационного потенциала и вида инноваций.

Объект исследования - процессы формирования инновационной стратегии транспортного предприятия.

Цель работы - исследование теоретических и практических аспектов формирования инновационной стратегии транспортного предприятия.

Методы исследования - теоретическое обобщение и системный анализ инновационных стратегий предприятий.

Активизация инновационной деятельности на отечественных предприятиях предполагает обязательное наличие обоснованной инновационной стратегии. Выбор такой стратегии является индивидуальным для каждого предприятия, это предполагает учет его отраслевой особенности, уровня развития и использования инновационного потенциала (низкий, высокий, средний), а также порядка инноваций (выделено семь порядков). Предложенная матрица инновационной стратегии транспортного предприятия учитывает влияние всех этих факторов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИННОВАЦИОННАЯ СТРАТЕГИЯ, ИННОВАЦИЯ, ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.

АВТОР:

Гречан Алла Павлівна, доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки Національного транспортного університету, e-mail: agrechann@mail.ru, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

AUTHOR:

Grechan Alla Pavlovna, Doctor of Economics, Professor, Department of Economics of the National Transport University, e-mail: agrechann@mail.ru, Ukraine, 01010, m. Kyiv, Suvorova str.1, k. 313.

АВТОР:

Гречан Алла Павловна, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономики Национального транспортного университета, e-mail: agrechann@mail.ru, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова 1, к.313,

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Козак Л.С., кандидат економічних наук, професор, Національний університет, професор кафедри економіки, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Kozak L. S., candidate of economic Sciences, Professor, National University, professor, Department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., the President of the Academy of investment in science and construction of Ukraine, Ph.D., Economics (Dr.), professor, Kyiv, Ukraine.

ВПЛИВ ДИСКОНТУВАННЯ ГРОШОВИХ ПОТОКІВ НА ПОКАЗНИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ІНВЕСТИВАННЯ

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

THE IMPACT OF DISCOUNTING CASH FLOWS ON EFFECTIVE INVESTMENT

Grechan A.P., Doctor of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ВЛИЯНИЕ ДИСКОНТИРОВАНИЯ ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКОВ НА ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИРОВАНИЯ

Гречан А.П., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Успішне функціонування вітчизняних підприємств в сучасних умовах невизначеності та економічних і політичних дисбалансів оточуючого середовища можливе лише при забезпеченні високої інвестиційної привабливості та активної ефективної інвестиційної діяльності. Ключовим етапом при прийнятті рішення щодо доцільності реалізації інвестиційного проекту є визначення показників ефективності, які, з одного боку, об'єктивно відображали б майбутні результати, а іншого – задовольняли би вимоги інвесторів. Статистика реалізації проектів на вітчизняних підприємствах свідчить про те, що лише 25% з них реалізується без значних відхилень від планів, частка проектів, які стикаються з проблемами недоотримання прогнозованих показників ефективності досягає 80%. Оскільки базою для визначення показників ефективності є грошові потоки, які підлягають процесу дисконтування, то дослідження питань щодо їх впливу на загальну оцінку інвестиційних проектів є надзвичайно важливим та актуальним.

Аналіз останніх досліджень. Вагомий внесок у розвиток теорії та методології системи економічної оцінки інвестиційних проектів внесли вітчизняні і зарубіжні вчені: Г. Бірман, І.О. Бланк, В. П. Віленський, Л. Гітман, А. Загородній, В. Захарченко, А. Маршал, А. Мертенс, А. Пересада, В. Пономаренко, К. Рейлі, В. Шеремета, У. Шарп, А. Шегда та ін. Але питання щодо впливу дисконтування грошових потоків на рівень ефективності інвестування залишаються ще дискусійними та потребують подальшого дослідження.

Виклад основного матеріалу. Визначення ефективності інвестиційних проектів відіграє найважливішу роль при обґрунтуванні і виборі можливих об'єктів інвестування: від рівня об'єктивності проведеної оцінки залежать майбутні вигоди (в т.ч. економічний ефект), термін повернення вкладених інвестицій, розвиток підприємства в цілому. Оптимізація управлінських рішень в області довгострокового залучення інвестицій вимагає посиленої уваги до фінансово-економічної оцінки інвестицій та прогнозування майбутніх грошових потоків. Саме грошові потоки (а не доходи чи прибутки) визначають той економічний ефект, який отримує підприємство внаслідок впровадження інвестицій. Рівень об'єктивності і достовірності оцінки інвестиційних вкладень в значній мірі визначається застосуванням сучасних методів економічного обґрунтування інвестиційних проектів.

Світова і вітчизняна практика містить багато методик фінансово-економічної оцінки інвестицій. Більшість з них використовує однотипні, з економічної точки зору, показники ефективності, які пов'язані з розрахунком грошових потоків та дисконтуванням.

Показник грошових потоків (Cash-flow) почав використовуватися в 50-х роках XX століття американськими фахівцями при аналізі цінних паперів та звітності підприємств. В практиці російських підприємств цей показник використовується з 01.01.1996р. До складу фінансової звітності українських підприємств "Звіт про рух грошових коштів" (форма № 3) увійшов з 01.01.2000 р. Під грошовими потоками розуміють надходження та вибуття грошових коштів та їх еквівалентів. З позиції інвестування грошовий потік – це економічна категорія, яка представляє ефект (результат)

інвестиційної діяльності господарюючого суб'єкту, який відображається рухом (надходженням та вибуттям) грошових коштів та їх еквівалентів.

Для оцінки результату інвестування також можуть бути використані різні види грошового потоку (табл.1) [1].

Таблиця 1 - Види та розрахунок грошових потоків для оцінки інвестиційних проектів

№ з/п	Вид	Розрахунок
1.	Загальний грошовий потік (GCF – gross cash flow)	Сума чистого прибутку та не грошових витрат (амортизація, резерви за сумнівними боргами) за вирахуванням негрошових доходів (переоцінка валютних активів)
2.	Чистий операційний грошовий потік (NOCF – net operating cash flow)	Сума загального грошового потоку та зміни чистого оборотного капіталу (приріст поточних зобов'язань за вирахуванням приросту поточних активів)
3.	Вільний грошовий потік (FCF – free cash flow)	Сума чистого операційного грошового потоку та зміни інвестицій у необоротні активи
4.	Залишковий грошовий потік (RCF – residual cash flow)	Сума вільного грошового потоку зміни коштів від фінансової діяльності

Таким чином, найбільш точним показником, який відображає економічний ефект від реалізації реального інвестиційного проекту є залишковий грошовий потік, оскільки саме в ньому оцінено результат впливу інвестицій на всі види діяльності підприємства (операційну інвестиційну, фінансову) і його величина покладена в основу методик з розрахунку основних показників ефективності інвестування.

У практиці вітчизняних підприємств найбільшого поширення набули типові методики ЮНІДО, які засновані на теорії часової вартості грошей [2]. Основними показниками при цьому виділяються:

- чиста приведена вартість проекту (NPV – Net Present Value);
- внутрішня норма рентабельності (IRR – Internal Rate of Return);
- індекс прибутковості (PI – Profitability Index);
- період окупності (DPP – Discounted Payback Period).

Саме ці показники інвестори та керівники підприємств беруть за основу при прийнятті рішення щодо реалізації конкретного проекту. Але, як показує практика, дуже багато з цих рішень є помилковими (табл.2) [3].

Таблиця 2 - Наслідки недоліків застосування інструментів інвестиційного менеджменту

№ з/п	Відхилення в реалізації проекту	Кількість проектів, %
1.	Не вкладаються в часові межі	41%
2.	Не вкладаються у встановлений бюджет	31%
3.	Не виправдовуються первісні інвестиційні плани	58%
4.	Відхилення від плану за рахунок одночасної реалізації великої кількості проектів	60%

Тому, проблеми недостатньої результативності інвестування ставлять на порядок денний питання підвищення об'єктивності та більшої обґрунтованості оцінювання майбутніх економічних вигод, отриманих внаслідок реалізації того чи іншого проекту. Серед основних факторів, які обумовлюють невідповідність фактичних результатів їх запланованому рівню, можна виділити такі:

- існування більшої кількості зовнішніх ризиків, проблематичність їх оцінки та врахування;
- необхідність диференціювання ризиків кожного середовища, де реалізується проект;
- брак сучасних інструментів оцінки впливу відхилень витрат та строків виконання проектів

на їх чисту приведену вартість.

Отже, перед інвесторами та підприємствами постає завдання більш точного прогнозування реальної вартості майбутніх грошових потоків та підвищення рівня обґрунтування ставки їх дисконтування, оскільки саме ці фактори впливають на рішення щодо необхідності та перспективності подальшої реалізації того чи іншого проекту.

Окрім цього, актуальність питання оцінки грошових потоків, які генеруються проектами, викликана і іншими аспектами, пов'язаними із глобалізацією ринків, на яких оперують компанії [4]:

- відмова від показників якості як ключового чинника конкуренції: якщо раніше боротьба між виробниками продукції чи постачальниками послуг точилася довкола якості продукції, то в сучасному світі більшість продуктів стандартизовано, всі вони мають відносно однакові характеристики, до них висуваються однакові вимоги, тому якісні конкурентні переваги відходять наразі у минуле і втрачають свою актуальність. У зв'язку з цим компанії також втрачають існуючі переваги перед своїми конкурентами;

- пришвидшення руху технологій: якщо раніше технологічні інновації, патенти та авторські права могли надовго забезпечити лідерство тієї чи іншої компанії, то зараз розвиток технологій значно пришвидшився, технологічний прогрес прискорився, тим само нівелювавши існуючі раніше переваги;

- перехід компаній у своїй діяльності з локальних на глобальні ринки, що також вплинуло на конкурентне середовище, оскільки глобальний ринок має значно більші ресурси, обсяги споживання, проте і кількість суперників на ньому значно більша.

Таким чином, основними факторами, які визначають величину грошових потоків, є витрати підприємства, рівень ефективності управління та його вартість.

Але номінальна сума грошового потоку, який передбачається отримати у певному році, має низьку інформативність, оскільки не відображає їх реальну вартість та унеможливує співставлення із вкладеними інвестиціями. Необхідність дисконтування грошових потоків – обов'язкова умова для їх подальшого аналізу та використання при оцінці показників.

Дисконтування – це процес визначення теперішньої (сучасної) вартості грошей виходячи із їх майбутньої вартості. Дисконтування дає можливість встановити нинішній фінансовий еквівалент майбутньої суми, тобто зменшити її на величину, що нарастає за певний термін, за правилом складних відсотків [5].

$$PV = \sum_{k=1}^n \frac{CF_k}{(1+R)^k}$$

де PV – теперішня вартість грошових потоків;

CF_k – майбутні грошові потоки по періодах надходжень;

k – номер року (k = 1, 2, ..., n), в якому очікується надходження грошових потоків від інвестиційного проекту;

R – ставка дисконтування;

n – тривалість проекту (кількість років).

Таким чином, рівень ефективності інвестиційних проектів напряму залежить як від суми грошових потоків, так і від рівня ставки дисконтування, яка за своєю сутністю відображає швидкість зміни вартості грошей у часі. Кількісно вона дорівнює ставці доходу, розмір якого залежить від ризику, пов'язаного з реалізацією оцінюваного проекту.

Для розрахунку дисконтної ставки можуть використовуватися такі методи:

1) метод оцінки капітальних активів (Capital Asset Pricing Model - CAPM);

2) метод ринкової екстракції;

3) кумулятивний метод;

4). метод середньої зваженої вартості капіталу (Weighted Average Cost of Capital - WACC).

Модель оцінки капітальних активів передбачає, що ставка дисконтування визначається за формулою [6]:

$$R = R_f + \beta(R_m - R_f) + S_1 + S_2 + C$$

де R_f – безризикова (базова) ставка доходності;

β – коефіцієнт бетта;

R_m – середньоринкова норма доходності (визначається за результатами аналізу ринкової інформації);

S₁ – додаткова норма доходу за ризик інвестування в дане підприємство (несистематичні ризики);

S₂ – додаткова норма доходу (систематичні ризики);

C – додаткова норма доходу, яка враховує ризик країни.

Безризикова ставка доходності - це доходність без ризикових інвестиційних інструментів, які відповідають вимогам надійності, ліквідності та доступності. Це поняття ввів у інвестиційний аналіз

У.Шарп [7], який розглядав його як мінімальний рівень доходності на дату оцінки. Саме цим пояснюється можливість використання для оцінки доходності різноманітних інвестиційних інструментів: річна депозитна ставка, ставка ОВДЗ та ін. Визначення безризикової ставки передбачає врахування дуже важливих факторів:

- валюта, в якій проводяться розрахунки інвестицій та очікуваних грошових потоків;
- тривалість реалізації проекту та після проектне обслуговування;
- вартісний діапазон інвестованих коштів.

Враховуючи особливості сучасного розвитку вітчизняної економіки (за темпами інфляції Україна займає лідируючі позиції), при визначенні безризикової ставки дисконтування обов'язково треба враховувати фактор інфляції. За формулою Фішера це аналогічно нарощуванню за складними відсотками:

$$R_{\alpha} = (1+R)*I_{\alpha}$$

де R_{α} – дисконтна ставка з урахуванням інфляції;

I_{α} – індекс інфляції за аналізований період.

Нехтування цим корегуванням призводить до того, що очікувані вигоди не тільки не перекривають витрачені інвестиції, але й не компенсують втрати від інфляційного обезцінення.

Коефіцієнт бетта визначає міру впливу систематичного ризику на об'єкт оцінки. Він корегує ринкову премію (різницю між середньоринковою та безризиковою доходністю) в залежності від можливостей недиверсифікованих ризиків.

Метод ринкової екстракції передбачає оцінку дисконтної ставки на основі аналізу фактичної доходності, яка отримана інвестором за аналогічними проектами. Він дозволяє найбільш точно оцінити ризики, але практика його застосування є невеликою.

Кумулятивний метод передбачає розрахунок дисконтної ставки шляхом послідовної кумуляції (додавання) премій за ризики, які можливі при реалізації конкретного інвестиційного проекту:

$$R = R_f + \sum_{i=1}^m R_i$$

де R_f – безризикова (базова) ставка доходності;

R_i – премія за i -й вид ризику;

m - кількість премій за ризик.

Метод середньої зваженої вартості капіталу (WACC) необхідно застосовувати в разі використання як власних, так і залучених інвестицій. Він передбачає визначення дисконтної ставки шляхом додавання зважених ставок віддачі на власний капітал та залучені кошти інвесторів. Ставкою віддачі на залучені кошти є ставка банківського відсотку за кредитами, вона розраховується за формулою:

$$WACC = \sum_{i=1}^n k_i * W_i$$

де WACC – ставка дисконтування на основі середньозваженої вартості капіталу;

k_i – вартість залучення інвестицій за джерелами;

W_i – частка i -го джерела в структурі інвестицій..

Таким чином, для підвищення достовірності оцінки грошових потоків обов'язковим є визначення диференційованої ставки дисконтування, яка повинна враховувати вплив макро-, мезо- і мікроекономічної ситуації, інфляції, глобальних та локальних ризиків.

Дисконтування грошових потоків при застосуванні ставки, яка відрізняється по роках, відбувається за формулою:

$$PV = \frac{CF}{(1+R_1)^{n_1} * (1+R_2)^{n_2-n_1} * * (1+R_m)^{n_m-n_{m-1}}}$$

де: R_m – ставка дисконтування в інтервалі часу від n_m до n_{m-1} .

Тільки всебічне обґрунтування реальної величини можливих грошових потоків та розрахунок об'єктивної ставки дисконтування дасть можливість як підприємствам, так і інвесторам отримати очікувані результати та досягнути поставленої мети.

Висновок. Оцінка ефективності інвестиційних проектів є одним з головних етапів проектного інвестування. Сучасний стан реалізації проектів свідчить про недостатню достовірність

прогнозованих показників, які характеризуються низькою обґрунтованістю і призводять до втрат інвесторів та неефективного використання капіталовкладень. Цей факт вимагає негайного підвищення рівня обґрунтованості та достовірності вихідних показників, які використовуються в подальших оцінках. На практиці в основному застосовуються динамічні методи оцінювання ефективності інвестиційних проектів, які враховують той факт, що вартість грошей у часі змінюється і не можна ототожнювати теперішню вартість грошей з її вартістю отриманою через рік. Основою застосування даних методів є визначення сум грошових потоків від реалізації проекту та обґрунтування реальної ставки дисконтування, яка б задовольнила інтереси інвестора в доходності інвестицій, захистила отримані доходи від інфляційного знецінення та врахувала всі можливі ризики за час реалізації проекту. Тільки дотримання таких вимог підвищить рівень якості проектів, які приймаються до виконання та забезпечить реальну ефективність від їх впровадження.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Міжнародні стандарти бухгалтерського обліку. / Пер. з англ. за ред. С.Ф. Голова. – К. ФПБАУ. – 1998. – 736 с
2. Кангро М. В. Методы оценки инвестиционных проектов: учебное пособие / М. В. Кангро. – Ульяновск: УлГТУ, 2011. – 131 с.
3. Robertson S. Understanding project failure: Using cognitive mapping in an insurance project / S. Robertson, T. Williams. - Project Managm. J. -2011. – V. 37.N. 4.(September) - P. 55-71.
4. Діброва О.Ю. Становлення та розвиток глобального проектного менеджменту. – Дис. канд. екон. наук. – К. КНЕУ, 2012. – 2016с.
5. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент. - К.: Итем, 1995.- 534с.
6. Калиниченко О.В., Лещинский В.А., Лещинская И.А., Пашкова Е.А. О применении метода дисконтирования денежных потоков для оценки стоимости фирмы // Системи обробки інформації, 2015, випуск 3 (128)- с.103-106.
7. Шарп У., Александер Г., Бейли Дж. Инвестиции: Пер. с англ. -М.: ИНФРА -М., 1997. - 1500 с.

REFERENCES

1. International Accounting Standards. / Per. from English. Ed. S.F Golov. - K. UFPAA. - 1998. - 736 p (Ukr)
2. Kangro M.V Methods of evaluating investment projects: Textbook / M.V Kangro. - Ulyanovsk: Ulstu 2011. - 131 p.
3. Robertson S. Understanding project failure: Using cognitive mapping in an insurance project / S. Robertson, T. Williams. - Project Managm. J. -2011. – V. 37.N. 4.(September) - P. 55-71.
4. Dubrava O.Y. Formation and development of global project management. - Dis. candidate. Econ. Science. - K. KNEU, 2012 - 2016s.
5. Blank I.A Investment management. - K.: Item, 1995.- 534p.
6. Kalinichenko O.V., Leszczynski V.A., Leshchinskaya I.A., Pashkov E.A. On the application of the discounted cash flow method to assess the company's value // Sistemi obrobki Informacie, 2015 3 (128) - s.103-106.
7. Sharpe W., Alexander G., Bailey J. Investments:. Trans. from English. -M .: INFRA-M, 1997 – 1500p.

РЕФЕРАТ

Гречан А.П. Вплив дисконтування грошових потоків на показники ефективності інвестування / А.П. Гречан // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

Стаття присвячена обґрунтуванню важливості впливу обґрунтованості грошових потоків від інвестиційних проектів та ставки їх дисконтування на достовірність показників ефективності інвестування.

Об'єкт дослідження – процеси оцінки ефективності інвестиційних проектів на основі визначення та дисконтування грошових потоків.

Мета роботи – дослідження теоретичних і практичних аспектів впливу дисконтованих грошових потоків на показники ефективності інвестиційних проектів.

Методи дослідження – теоретичне узагальнення та системний аналіз методів визначення ефективності інвестиційних проектів на основі дисконтування грошових потоків.

Підвищення ефективності інвестиційної діяльності підприємств передбачає посилення вимог щодо обґрунтованості визначення грошових потоків від реалізації інвестиційних проектів та встановлення реальної ставки їх дисконтування. Обґрунтовано, що показником, який реально відображає економічний ефект від інвестування є залишковий грошовий потік, саме він є основою для подальшого розрахунку ефективності капіталовкладень. Застосування динамічних методик оцінки привабливості інвестицій передбачає визначення реальної ставки дисконтування, яка забезпечить необхідну доходність інвесторам, захистить їх доходи від інфляційного знецінення та врахує всі можливі види ризику. Проаналізовано методи встановлення дисконтної ставки та виділено їх особливості.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ГРОШОВИЙ ПОТІК, ДИСКОНТУВАННЯ, ДИСКОНТНА СТАВКА, ЕФЕКТИВНІСТЬ ІНВЕСТУВАННЯ.

ABSTRACT

Grechan A.P. The impact of discounting cash flows on effective investment. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article is devoted to substantiation opportunities to influence the reasonableness of the cash flows of investment projects and the discount rate of the reliability performance investment.

The object of the study - to measure the performance of investment projects by identifying and discounted cash flows.

Purpose - to study theoretical and practical aspects of the impact on the discounted cash flow performance of investment projects.

Research methods - theoretical generalization and system analysis methods for determining the effectiveness of investment projects based on discounted cash flows.

Improved investment companies involves strengthening the requirements for determining the reasonableness of cash flow from investment projects and establishing real rate of discounting. Proved that the index, which reflects the real economic benefit of investing is the residual cash flow, he is the basis for the subsequent calculation of efficiency investments. The use of dynamic evaluation methods involves determining investment attractiveness of the real discount rate, which will provide the required rate of return to investors protect their incomes from inflation and take into account all possible risks. The methods of setting the discount rate and highlighted their features.

KEY WORDS: CASH FLOW, DISCOUNTED, DISCOUNT RATES, INVESTMENT EFFICIENCY.

РЕФЕРАТ

Гречан А.П. Влияние дисконтирования денежных потоков на показатели эффективности инвестирования. / А.П. Гречан // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

Статья посвящена обоснованию возможности влияния денежных потоков от инвестиционных проектов и ставки их дисконтирования на достоверность показателей эффективности инвестирования.

Объект исследования - процессы оценки эффективности инвестиционных проектов на основе определения и дисконтирования денежных потоков.

Цель работы - исследование теоретических и практических аспектов влияния дисконтированных денежных потоков на показатели эффективности инвестиционных проектов.

Методы исследования - теоретическое обобщение и системный анализ методов определения эффективности инвестиционных проектов на основе дисконтирования денежных потоков.

Повышение эффективности инвестиционной деятельности предприятий предусматривает ужесточение требований по обоснованности расчетов денежных потоков от реализации инвестиционных проектов и определения реальной ставки их дисконтирования. Обосновано, что показателем, который реально отражает экономический эффект от инвестирования является остаточный денежный поток, именно он является основой для дальнейшего расчета эффективности капиталовложений. Применение динамических методик оценки привлекательности инвестиций предусматривает определение реальной ставки дисконтирования, которая обеспечит необходимую доходность инвесторам, защитит их доходы от инфляционного обесценения и учтет все возможные виды риска. Проанализированы методы установления учетной ставки и выделены их особенности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК, ДИСКОНТИРОВАНИЕ, СТАВКА ДИСКОНТИРОВАНИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИРОВАНИЯ.

АВТОР:

Гречан Алла Павлівна, доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки Національного транспортного університету, e-mail: agrechann@mail.ru, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 313.

AUTHOR:

Grechan Alla Pavlovna, Doctor of Economics, Professor, Department of Economics of the National Transport University, e-mail: agrechann@mail.ru, Ukraine, 01010, m. Kyiv, Suvorova str.1, k. 313.

АВТОР:

Гречан Алла Павловна, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономики Национального транспортного университета, e-mail: agrechann@mail.ru, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова 1, к.313,

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Козак Л.С., кандидат економічних наук, професор, Національний університет, професор кафедри економіки, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Kozak L. S., candidate of economic Sciences, Professor, National University, professor, Department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., the President of the Academy of investment in science and construction of Ukraine, Ph.D., Economics (Dr.), professor, Kyiv, Ukraine.

САМОСТІЙНА РОБОТА СТУДЕНТІВ У КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ КРЕДИТНОЇ ТРАНСФЕРНО-НАКОПИЧУВАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ НАВЧАЛЬНОГО ПРОЦЕСУ

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

Язвінська О.М., кандидат історичних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Ткаченко В.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна

THE STUDENTS' SELF WORK IN A CONTEXT OF THE EUROPEAN COMMUNITY COURSE CREDIT TRANSFER SYSTEM OF THE EDUCATIONAL PROCESS

Gryshchuk O.K., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Yazvinska O.M., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Tkachenko V.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine

САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА СТУДЕНТОВ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ КРЕДИТНОЙ ТРАНСФЕРНО-АККУМУЛИРУЮЩЕЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ УЧЕБНОГО ПРОЦЕССА

Гришук А.К., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Язвинская Е.Н., кандидат исторических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

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

Постановка проблеми. Новий підхід до потенціалу Європейської кредитної трансферно-накопичувальної системи (ЄКТС) у контексті сприяння академічній і професійній мобільності сучасного фахівця, підтримання його високої конкурентоспроможності на динамічному ринку праці вимагає суттєвого посилення ролі самостійної діяльності студентів, спрямованої на засвоєння ними змісту навчання, набуття професійної компетентності.

Ступінь розробленості проблеми. Проблеми організації самостійної навчальної діяльності студентів різнобічно висвітлюються в працях багатьох вітчизняних спеціалістів, серед яких: В. Андрущенко, А. Алексюк, Ю. Бабанський, М. Берешук, В. Бондарь, В. Буряк, Н. Внукова, М. Дмитриченко, М. Дяченко, В. Євдокимов, Б. Єсіпов, Л. Кандилович, О. Кравчук, В. Луценко, О. Мороз, В. Сиротюк, П. Сікорський, В. Сластьонін, Л. Спірін, М. Степко, Н. Філіпенко, І. Шимко та ін.

Мета статті. Автори знаходять новий ракурс у розгляді технології організації самостійної роботи студентів відповідно до Європейської кредитної трансферно-накопичувальної системи організації навчального процесу.

Основний зміст роботи. Самостійна робота студента (СРС) є однією із форм організації навчального процесу. Вона являє собою *спеціально організовану діяльність студентів з урахуванням їх індивідуальних особливостей, спрямовану на самостійне виконання навчальних завдань різних рівнів складності як на аудиторних заняттях, так й у позааудиторний час.*

Сьогодні, коли навчання розглядають як процес управління формуванням особистості майбутнього фахівця, самостійна робота є не чим іншим, як способом прищеплення прагнення та навичок до самонавчання, самовиховання і самовдосконалення впродовж усього активного трудового життя, формування самостійності й активності особистості, її репродуктивних і творчих здібностей, уміння орієнтуватися в теорії та практичних ситуаціях, ставити і самостійно вирішувати теоретичні та практичні завдання, вироблення здатності приймати на себе відповідальність, самостійно вирішити проблему, знаходити конструктивні рішення, вихід із кризової ситуації й т. ін.

Інтеграція національної системи вищої освіти до єдиного європейського простору. впровадження Європейської кредитної трансферно-накопичувальної системи потребує новітніх технологій навчання, серед яких важливе місце посідають технології, які підсилюють мотивації

студентів до самостійної роботи. Це, в свою чергу, зумовлює необхідність *нормативного впорядкування самостійної роботи студентів*. Тобто *самостійна робота повинна мати в усьому конкретність, підлягати перевірці, захисту й оцінюванню*. З огляду на зарубіжний досвід, слід переглянути існуючу в наших вищих навчальних закладах практику організації самостійної роботи, наповнити реальним змістом індивідуальну роботу викладача зі студентом.

У такому сенсі варто зауважити, що проблема організації самостійної діяльності не нова і є актуальною не лише для України. У зарубіжній педагогічній літературі для визначення категорії “самостійна робота” використовують ряд понять, які підкреслюють різні аспекти такої роботи. Так, німецькі педагоги категорію “самостійна робота” використовують зазвичай у тому ж значенні, яке найбільш поширене у вітчизняній педагогіці. Іноді використовується поняття “опосередковане навчання”, тобто робота, яка здійснюється під опосередкованим керівництвом викладача. Спеціалісти Австрії, Швейцарії використовують термін “тиха робота”, підкреслюючи, що робота здійснюється наодинці. У французькій та англійській педагогічній літературі можна зустріти термін “індивідуальна робота”. У США користуються терміном “незалежне навчання” (independent education), що означає таку пізнавальну діяльність, під час якої студенти отримують навчальні плани-програми й їм надається відносно велика свобода добору засобів і методів засвоєння і т. ін. [6].

У сучасній вітчизняній дидактиці самостійна робота студентів розглядається, з одного боку, як вид навчальної праці, який здійснюється без безпосереднього втручання викладача, але під його керівництвом, а з іншого – як засіб залучення студентів до самостійного оволодіння методами самостійної пізнавальної діяльності й розвитку інтелектуальних потенційних можливостей кожної особистості, але цього можна досягти лише тоді, коли вона організується і реалізується у навчально-виховному процесі як цілісна система, що пронизує всі етапи навчання студентів у вищому навчальному закладі.

Тлумачення сутності самостійної роботи, її мети залежить від загальної концепції навчального процесу. Самостійну роботу можна вважати засобом формування у студентів умінь самостійно поповнювати свої знання, орієнтуватися у потоці наукової інформації, закріплення та тренування, вироблення вмінь і навичок, якщо вбачити сутність навчання у передачі системи знань і способів діяльності. Разом з тим, оскільки навчання розглядається як формування пізнавальної діяльності, то самостійна робота виступає способом розвитку творчих здібностей та професійного мислення.

За П. Підкасистим відповідно до завдань вищої школи типи самостійної роботи студентів можна класифікувати, як відтворюючі, реконструктивно-варіативні, евристичні і творчі (дослідницькі). Скажімо, під час виконання *відтворюючих самостійних робіт* студенти мають уважно прослухати (або розглянути), запам'ятати та відтворити певний обсяг інформації. Такі роботи дозволяють опанувати навчальний матеріал, разом з тим, не сприяють розвитку творчої активності виконавців. *Реконструктивно-варіативні самостійні роботи* забезпечують відтворення не тільки окремих функціональних характеристик знань, але й структури цих знань у цілому. При виконанні *евристичних самостійних робіт* пізнавальна діяльність студентів спрямована на розв'язування проблемної ситуації, яку створює педагог. При цьому в них формується вміння бачити навчальну проблему, самостійно виявляти причину її виникнення, розробляти план розв'язання проблеми. І, нарешті, при виконанні *дослідницьких самостійних робіт* студент навчається розкривати нові сторони досліджуваних явищ, об'єктів, подій, всебічно аналізувати завдання та висловлювати власні судження. Тут виявляються усі розумові здібності студента [9].

Виділяють також індивідуальну, індивідуалізовану і колективну самостійні роботи [8].

Так, у вищому навчальному закладі існують різні види *індивідуальної самостійної роботи* – підготовка до лекцій, семінарів, лабораторних робіт, заліків, іспитів, виконання рефератів, завдань, курсових робіт і проектів, а на заключному етапі – виконання дипломного проекту. Під час організації індивідуальної самостійної роботи студентам пропонують такі види завдань: фронтальні (усі студенти отримують однакові завдання); групові (кожній групі студентів пропонуються різні, не однакові за складністю, варіанти завдань); індивідуальні (окремим студентам або всій групі дають різні, але однакові за складністю завдання).

При організації *індивідуалізованої самостійної роботи* студентам пропонують завдання з урахуванням індивідуальних відмінностей у їхніх здібностях до навчання.

Плануючи *колективну самостійну роботу* завдання розподіляють по групах. При цьому посилюється фактор мотивації і підвищується інтелектуальна активність, а також забезпечується ефективність навчальної діяльності студентів шляхом посилення взаємоконтролю.

У науково-педагогічній літературі [8] існує і така класифікація видів самостійних робіт:

- набуття нових знань і оволодіння уміннями самостійно застосовувати знання у процесі роботи з навчальною літературою, організації спостережень, експериментів, виконання аналізу формул і графіків, роботи з роздавальним матеріалом;
- закріплення й уточнення знань під час роботи з підручником, при розв’язуванні задач, перегляді навчальних фільмів;
- формування уміння застосовувати знання на практиці у процесі розв’язування задач, креслення схем тощо;
- формування умінь і навичок практичного характеру у процесі розв’язування задач, виконання лабораторних робіт практичного характеру;
- формування творчих умінь і навичок при проведенні експериментів з елементами дослідження, виконанні завдань із технічного моделювання і конструювання, розв’язуванні задач, що вимагають комплексного застосування знань.

Залежно від місця проведення виділяють два види самостійної роботи студентів [5, 278–284; 11, 360–363]:

1) *аудиторна самостійна робота студентів* (здійснюється під безпосереднім керівництвом викладача на лекціях, семінарських і практичних заняттях). Адже на аудиторних заняттях викладачі користуються такими основними групами методів навчання, як: а) організації та здійснення навчально-пізнавальної діяльності; б) стимулювання й мотивації навчально-пізнавальної діяльності; в) контролю (самоконтролю, взаємоконтролю), корекції (самокорекції, взаємокорекції) за ефективністю навчально-пізнавальної діяльності. Певною мірою такі методи вміщують у собі і самостійну діяльність студентів. Самі ж методи засновані на активній взаємодії всіх учасників навчального процесу (інтерактивне навчання);

2) *позааудиторна самостійна робота студентів*. За обов’язковістю виконання студентом завдань виділяють три групи позааудиторної самостійної роботи – обов’язкова, бажана, добровільна (з ініціативи студента):

- обов’язкова – передбачена навчальними дисциплінами і робочими програмами (опрацювання теоретичних основ прослуханого лекційного матеріалу; вивчення окремих тем, передбачених робочою програмою для самостійного вивчення; підготовка до виступу на семінарі з визначеної теми; підготовка до практичного заняття з визначеної теми; підготовка міні-наукової доповіді (ІНДЗ-реферату) з обраної теми; розв’язання та письмове оформлення задач, схем, діаграм, інших креслень; підготовка прописів для виконання лабораторних робіт; оформлення протоколів виконаних практичних чи лабораторних робіт і підготовка до їх захисту; написання (небажано: переписування) конспекту під час самостійного опрацювання теми пропущеного заняття; робота над теоретичним матеріалом курсу тими, хто користується правом вільного відвідування лекцій; систематизація вивченого матеріалу перед заліком, іспитом чи іншим підсумковим випробуванням; види завдань, які студенти самостійно виконують під час навчальної, виробничої і переддипломної практик; підготовка курсової, дипломної, магістерської роботи);

- бажана – наукова й дослідницька робота студентів, що передбачає самостійне проведення досліджень, збирання й аналіз наукової інформації, участь у роботі наукового студентського товариства (гуртка), підготовка доповідей, тез, статей на студентську конференцію і т ін.;

- добровільна (з ініціативи студента) – участь у внутрікафедральних, міжкафедральних, міжфакультетських, міжвузівських і всеукраїнських, міжнародних олімпіадах, вікторинах, конкурсах тощо.

За видами діяльності самостійну роботу студентів поділяють на:

- навчально-пізнавальну (через мислення, синтез, аналіз тощо);
- професійну (певні конкретні дії студента, що їх виконують спеціалісти в умовах виробництва).

У своїх дослідженнях науковці [10] також розглядають:

- репродуктивні самостійні роботи студентів (опрацювання лекційного матеріалу, вивчення нового матеріалу за вказаним джерелом інформації, використання теоретичного матеріалу для розв’язання задач за алгоритмом тощо);

- частково-творчі самостійні роботи (вивчення або використання матеріалу за поданими питаннями, підготовка до практичної або лабораторної роботи, розв’язання задач тощо);

- творчі самостійні роботи (ознайомлення з додатковою інформацією з теми лекції, підготовка доповіді, наукових повідомлень, рефератів, переклад спеціальної літератури, розв’язання задач нестандартними методами, виконання курсових, дипломних і магістерських робіт тощо).

Ефективність самостійної роботи студентів зумовлюється передусім сформованістю пізнавальних мотивів; адаптивними можливостями студентів до індивідуального самостійного розвитку в умовах процесу навчання у вищому навчальному закладі; якісною та доступною науково обґрунтованою інформаційно-методичною базою; чітким налагодженим контролем за її виконанням. Тому вважаємо доцільним сформулювати низку вимог щодо організації самостійної роботи:

- 1) Комплексний підхід до організації самостійної роботи студентів, поєднання її зі всіма формами аудиторної роботи.
- 2) Поєднання всіх рівнів (типів) самостійної роботи.
- 3) Чітка постановка пізнавальних задач та вмотивованість навчального завдання.
- 4) Усвідомлення студентом способів виконання самостійного навчального завдання.
- 5) Спрямованість завдань для самостійної роботи не стільки на засвоєння окремих фактів, скільки на розв'язання проблем.
- 6) Визначення видів консультаційної допомоги (затвердження графіків консультацій: настановчих, тематичних, проблемних, контролюючих).
- 7) Визначення критеріїв оцінювання досягнень студентів у процесі самостійного опанування навчального матеріалу (критерії оцінок різних типів самостійної роботи розроблюються керівником курсом та ухвалюються кафедрою відповідно до системи діагностики знань студентів. Вони доводяться до відома й усвідомлення студентів на початку вивчення курсу).
- 8) Забезпечення контролю за якістю виконання й урізноманітнення його видів і форм (колоквіум, контрольні роботи, тести тощо).
- 9) Формування необхідного методичного матеріалу для організації самостійної роботи студентів і т. ін.

Особливо значення при цьому набуває власне механізм створення інтерактивного методичного комплексу навчальної дисципліни (ІКМЗД), який згідно із сучасними вимогами подається студенту в електронному вигляді на дискеті, CD, або, найкраще, у формі Інтернет-сторінки у віртуальній бібліотеці університету.

Структура сучасних інтерактивних комплексів навчально-методичного забезпечення дисципліни, повинна містити такі основні елементи:

- навчальну програму курсу;
- робочу програму курсу;
- календарно-тематичний план проведення лекційних, семінарських і практичних (лабораторних) занять;
- модулі перевірки знань;
- індивідуальні навчально-дослідні завдання; терміни, які повинен засвоїти студент під час вивчення курсу;
- завдання для контрольних робіт із необхідним рівнем їх варіантності;
- опорний конспект лекцій з курсу;
- глосарій (словник термінів);
- методичні рекомендації до самостійного вивчення курсу (розділу, теми);
- збірник задач і завдань до практичних (лабораторних) занять з дисципліни;
- хрестоматію;
- рекомендовану літературу (базову й допоміжну);
- тести для самоконтролю;
- питання для підсумкового контролю знань (екзаменаційні та залікові);
- бібліотечні й Інтернет-ресурси;
- електронні підручники та посібники, де текстовий матеріал поєднується з графічним зображенням, показом документів тощо;
- графічні матеріали й інші візуальні засоби, зразки, фонд законодавчих та інструктивних документів і т. ін. [5, 262–263].

Такий комплекс бажано розширити за рахунок підготовки авторських підручників із глосарієм, посібників для самостійної роботи з тематичним оглядом літератури, вправами для закріплення матеріалу, тестами для самоперевірки знань тощо.

Таким чином, змінення методології процесу навчання, переорієнтація останнього з лекційно-інформативної на індивідуально-диференційовану, особистісно-орієнтовану форму, на підвищення ролі самоосвіти студента вимагає нових підходів до планування СРС, створення для неї нових форм і методів, виділення часу, приміщення, технічних ресурсів і т. ін. Складність проблеми полягає передусім у необхідності оптимізації комбінації часу на лекційні заняття та на виконання самостійної

роботи з різних дисциплін. На даний час така комбінація не перевищує співвідношення 1:1, тоді як у європейських країнах Болонського процесу й у США відзначається стійка тенденція зниження загального часу на читання лекцій і зростання часу на самостійну роботу студентів (у приблизному співвідношенні 1:3) [5, 83]. Саме таке, триразове перевищення часу на самостійну роботу студентів порівняно з лекційно-семінарською формою занять вважається найефективнішим для поліпшення якості підготовки фахівців.

Для досягнення зазначеного оптимуму необхідно провести неймовірно велику роботу зі створення відповідних форм і методів організації самостійної роботи студентів передусім у вищих навчальних закладах технічного профілю.

Так, у Національному транспортному університеті згідно розпорядження першого проректора “Про організацію самостійної навчальної роботи студентів в умовах ЄКТС” № 12 від 22.09.2015 [3], з метою забезпечення виконання вимог Закону України “Про вищу освіту” [1] та наказу Міністерства освіти і науки України “Про особливості формування навчальних планів на 2015–2016 навчальний рік” від 26.01.2015 р. [2] активізувалась діяльність всіх підрозділів закладу щодо корегування організації самостійної роботи здобувачів вищої освіти відповідно до обсягу, видами, трудомісткістю, змісту.

Першочергову увагу приділено:

- корегуванню робочих навчальних програм, враховуючи при цьому, що на обсяг СРС може відводитись до 2/3 кредиту ЄКТС;
- приведенню зазначеного обсягу, трудомісткості та змісту СРС у розробці графіків СРС для студентів відповідного освітньо-кваліфікаційного рівня, курсу, академічної групи;
- підготовці та доведення до відома кожного студента “Індивідуального навчального плану студента”;
- приведенню “Індивідуального навчального плану студента” у відповідність з робочими навчальними планами та графіками СРС факультетів;
- складанню на кафедрах графіків проведення викладачами консультацій і графіків виконання студентами курсових робіт (проектів);
- визначенню критеріїв оцінювання різних видів СРС в рамках поточного семестрового оцінювання знань і т. ін.

Не менш важливою є структуризація та класифікація різновидів СРС, а також розподіл годин на проведення кожного з них (у табл. 1 пропонуються витрати часу при розподілі СРС за змістом, обсягом, видами та трудомісткістю).

Таблиця 1

	Форми СРС	Витрати часу
1	ПП – підготовка до семінарських, практичних занять, лабораторних робіт занять	2 години на пару
2	ПМК – підготовка до модульного контролю	4 год. на семестр
3	ППК – підготовка до підсумкового контролю (екзамен/залік)	4
4	ІНДЗ – підготовка рефератів	4 год. на семестр
5	ІНДЗ – підготовка конспектів з теми/модуля за заданим планом або планом, який студент розробив самостійно	4 год. на семестр
6	ІНДЗ – підготовка анотацій/бібліографічних описів прочитаної додаткової літератури)	4 год. на семестр
7	ІНДЗ – підготовка анотацій/конспектів за результатами екскурсійного відвідування музеїв	4 год. на семестр
8	ІНДЗ – підготовка курсових робіт	20 год. на семестр
9	ІНДЗ – підготовка дипломних (бакалаврських і магістерських) робіт	60

Висновки.

1. Болонський процес з його орієнтацією на усвідомлене самовдосконалення впродовж життя, самоосвіту та самовиховання висуває нові вимоги до планування й організації самостійної роботи студентів, яка поступово перетворюється на провідну форму організації навчального процесу.

2. Впровадження Європейської кредитної трансферно-накопичувальної системи організації навчального процесу (ЄКТС) вимагає передусім нормативного впорядкування самостійної роботи студентів. СРС повинна мати в усьому конкретність, підлягати перевірці, захисту й оцінюванню.

3. В умовах ЄКТС педагогічна та методична майстерність викладача полягає у створенні оптимальних умов, які б спонукали студентів, до самостійного пошуку, саморозвитку, самовдосконалення, індивідуальної творчої роботи. Ефективність самостійної роботи студентів при цьому зумовлюється перш за все сформованістю пізнавальних мотивів; адаптивними можливостями студентів до індивідуального самостійного розвитку в умовах процесу навчання у вищій школі; якісною та доступною науково обгрунтованою інформаційно-методичною базою; чітким налагодженим контролем за її виконанням.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Про вищу освіту: Закон України від 01.07.2014 р. № 1556-VII.
2. Про особливості формування навчальних планів на 2015–2016 навчальний рік : Наказ Міністерства освіти і науки України від 26.01.2015 № 47.
3. Про організацію самостійної навчальної роботи студентів в умовах ЄКТС : Розпорядження першого проректора НТУ від 22.09.2015 № 12.
4. Гришук О.К. Європейська кредитна трансферно-накопичувальна система організації навчального процесу (ECTS) / О. К. Гришук, О.М. Язвінська В. А. Ткаченко // Вісн. Нац. транс. ун-ту. Серія “Технічні науки” : [вип. 1(31)]. – К. : НТУ, 2015. – 600 с. – С. 126–135
5. Дмитриченко М. Ф. Вища освіта і Болонський процес: [навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл.] / М. Ф. Дмитриченко, Б. І. Хорошун, О. М. Язвінська, В. Д. Данчук. – К. : Знання України, 2006. – 440 с.
6. Кравчук О. М. Сутність самостійної роботи студентів [Електронний ресурс] / О. М. Кравчук. – Режим доступу : <http://esnuir.eenu.edu.ua/bitstream/123456789/4087/1/Kravchuck>
7. Лукашук В. І. Модернізація української вищої освіти в контексті Болонського процесу / В. І. Лукашук // Український соціум. – 2013. – № 3(46). – С. 78–86.
8. Мороз О.Г. Підготовка майбутнього вчителя : зміст та організація : [навч. посіб.] / О. Г. Мороз, В. О. Сластьонін, Н. І. Філіпенко. – К. : Правда Ярославічів, 1997. – 168 с.
9. Пидкасистый П. И. Самостоятельная познавательная деятельность в обучении : Теоретико-экспериментальное исследование / П. И. Пидкасистый. – М. : Педагогика, 1980. – 240 с.
10. Стратегія посилення самостійної роботи студентів у контексті приєднання України до Болонського процесу : [матеріали всеукр. наук.-метод. конф. ; 14–15 груд. 2004 р. / Г. В. Стадник та ін. (ред.). – Харків : ХНАМГ, 2004. – 243 с.
11. Язвінська О.М. Організація самостійної роботи студентів в контексті кредитно-модульної системи організації навчального процесу // 64 наук.-практ. конф. професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та структурних підрозділів Нац. транс. ун-ту : [тези доп.] – К. : НТУ, 2008. – 462 с. – С. 360–363.

REFERENCES

1. About higher education: Law of Ukraine of 01.07.2014 p. № 1556-VII. (Ukr)
2. About singularities of the formation of the curricula for the academic year of 2015–2016 : Order of Department of the education and science of Ukraine of 26.01.2015 № 47. (Ukr)
3. About the organization of students' self work in a context of ECTS : Instruction of the first pro-rector of National transport university of 22.09.2015 № 12. (Ukr)
4. Gryshchuk, O.K., Yazvinska, O.M., Tkachenko, V.A. (2015). European community course credit transfer system of the educational process (ECTS). Visnyk of National transport university. Kyiv: NTU, 600 p. Vol. 31 (pp. 126–135). (Ukr)
5. Dmitrichenko, M.F., Horoshun, B.I., Yazvinska, O.M., Danchuk, V.D. (2006). Higher education and Bologna process. Tutorial manual. Kyiv: Znannya Ukrainy, 440 p. (Ukr)
6. Kravchuck, O.M. (2014). The essence of students' self work [Electronic resource]. – Access: <http://esnuir.eenu.edu.ua/bitstream/123456789/4087/1/Kravchuck>. (Ukr)
7. Lukashuck, V.I. (2013). The upgrade of the Ukrainian higher education in the Bologna process's context. Ukrainysky sotsium, 3(46), pp. 78–86. (Ukr)
8. Moroz, O.G., Slactionin, V.O., Filipenko, N.I. (1997). The education of the future teacher : the content and the organization. Tutorial manual. Kyiv: Pravda Yaroslavychyv, 168 p. (Ukr)
9. Pidkasisty, P.I. (1980). The independent informative activity in a training : The theoretical-experimental research. Moscow: Pedagogika, 240 p. (Rus)

10. The strategy of a gain of students' self work in a context of the Ukraine's association to the Bologna process. (2004) Proceedings of the Allukrainian scientific conference. Kharkov: HNAMEG, 243 p. (Ukr)

11. Yazvinska, O.M. (2008). The organization of students' self work in a context of European community course credit transfer system of the educational process. Proceedings of the 64th scientific conference of the National transport university. Kyiv: NTU, 462 p. (pp. 360–363). (Ukr)

РЕФЕРАТ

Гришук А.К. Самостійна робота студентів у контексті Європейської кредитної трансферно-накопичувальної системи організації навчального процесу / А.К. Гришук, О.М. Язвінська, В.А. Ткаченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

У статті висвітлено новий підхід у розгляді технологій організації самостійної роботи студентів відповідно до Європейської кредитної трансферно-накопичувальної системи організації навчального процесу (ЄКТС), серед яких важливе місце посідають технології, які підсилюють мотивації студентів до самостійної роботи. Це, в свою чергу, зумовлює необхідність нормативного впорядкування самостійної роботи студентів: самостійна робота повинна мати в усьому конкретність, підлягати перевірці, захисту й оцінюванню. Запропонована методика організації самостійної роботи студентів вищих навчальних закладів технічного профілю.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЄВРОПЕЙСЬКА КРЕДИТНА ТРАНСФЕРНО-НАКОПИЧУВАЛЬНА СИСТЕМА ОРГАНІЗАЦІЇ НАВЧАЛЬНОГО ПРОЦЕСУ (ЄКТС), САМОСТІЙНА РОБОТА СТУДЕНТІВ, ТИПОЛОГІЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТІВ, ФОРМИ ОРГАНІЗАЦІЇ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТІВ.

ABSTRACT

Gryshchuk, O.K., Yazvinska, O.M., Tkachenko, V.A. The students' self work in a context of the European community course credit transfer system of the educational process. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

In the article the new approach to application of technologies of the organization of students' self work in a context of the European community course credit transfer system (ECTS). The important place among them is occupied with the technologies strengthening the students' motivation to the self work. It, in turn, predetermines necessity of standard ordering of the students' self work: it demands the concreteness, the control, the estimation. The method of the organization of the students' self work of higher educational institutions of a technical profile is offered.

KEYWORDS: EUROPEAN COMMUNITY COURSE CREDIT, TRANSFER SYSTEM OF THE EDUCATIONAL PROCESS (ECTS), STUDENTS' SELF WORK, TYPOLOGY OF STUDENTS' SELF WORK, FORMS OF THE ORGANIZATION OF STUDENTS' SELF WORK.

РЕФЕРАТ

Гришук, А.К. Самостоятельная работа студентов в контексте Европейской кредитной трансферно-аккумулирующей системы организации учебного процесса [Текст] / А.К. Гришук, Е.Н. Язвинская, В.А. Ткаченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье отражен новый подход к применению технологий организации самостоятельной работы студентов в контексте Европейской кредитной трансферно-аккумулирующей системы организации учебного процесса, среди которых важное место занимают технологии, усиливающие мотивацию студентов к самостоятельной работе. Это, в свою очередь, предопределяет необходимость нормативного упорядочивания самостоятельной работы студентов: самостоятельная работа требует конкретности, контроля, оценивания. Предложена методика организации самостоятельной работы студентов высших учебных заведений технического профиля.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЕВРОПЕЙСКАЯ КРЕДИТНАЯ ТРАНСФЕРНО-АККУМУЛИРУЮЩАЯ СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ УЧЕБНОГО ПРОЦЕССА, САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА СТУДЕНТОВ, ТИПОЛОГИЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТОВ, ФОРМЫ ОРГАНИЗАЦИИ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТОВ.

АВТОРИ:

Гришук Олександр Казимирович, кандидат технічних наук, професор, завідувач кафедри туризму, проректор з навчальної роботи Національного транспортного університету, академік

Транспортної академії України, Відмінник освіти України, нагороджений Почесним знаком Міністерства освіти і науки України “Петро Могила”, e-mail: gryshchuk@ntu.edu.ua, тел. +380442804667, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

Язвінська Олена Миколаївна, кандидат історичних наук, доцент, доцент кафедри теорії та історії держави і права Національного транспортного університету, Відмінник освіти України, e-mail: history@ntu.edu.ua, тел. +380442846807, Україна, 01010, м. Київ, вул. Кіквідзе 42.

Ткаченко Валентина Андріївна, доцент кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, начальник навчально-методичного відділу Національного транспортного університету, e-mail: tva-ntu@ukr.net, тел. +380442804582, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

AUTHORS:

Gryshchuk O.K. Ph.D., professor, National Transport University, head of the department «Tourism», pro-rector on educational work, e-mail: gryshchuk@ntu.edu.ua, tel. +380442804667, Ukraine, 01010, Kyiv Suvorov St., 1.

Yazvinska O.M., candidate of historical sciences, National Transport University, associate professor of the department «Theory and History of State and Law», e-mail: history@ntu.edu.ua, tel. +380442846807, Ukraine, 01010, Kyiv, Kikvidze St., 42.

Tkachenko V.A., National Transport University, associate professor of the department «Transportation Law and Logistics», the chief of the study-methodical department of National Transport University, e-mail: tva-ntu@ukr.net, тел. +380442804582, Ukraine, 01010, Kyiv Suvorov St., 1.

АВТОРЫ:

Гришук Александр Каземирович, кандидат технических наук, профессор, заведующий кафедры туризма, проректор по учебной работе Национального транспортного университета, академик Транспортной академии Украины, Отличник образования Украины, награжден Почетным знаком Министерства образования и науки Украины “Петр Могила”, e-mail: gryshchuk@ntu.edu.ua, тел. +380442804667, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1.

Язвинская Елена Николаевна, кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры теории и истории государства и права Национального транспортного университета, Отличник образования Украины, e-mail: history@ntu.edu.ua, тел. +380442846807, Украина, 01010, г. Киев, ул. Киквидзе 42, к. 316.

Ткаченко Валентина Андреевна, доцент кафедры транспортного права и логистики Национального транспортного университета, начальник учебно-методического отдела Национального транспортного университета, e-mail: tva-ntu@ukr.net, тел. +380442804582, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Хорошун Б.І., доктор історичних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри теорії та історії держави і права, Київ, Україна.

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права і логістики, Київ, Україна.

REVIEWER:

Horoshun B.I., Ph.D., Historical (Dr.), professor, National Transport University, head of the department «Theory and History of State and Law», Kyiv, Ukraine.

Melnichenko O.I., Ph.D., professor, National Transport University, professor of the department «Transportation Law and Logistics», Kyiv, Ukraine.

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ПОГЛЯДІВ НА ЕВОЛЮЦІЮ ТУРИЗМУ

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

COMPARATIVE ANALYSIS OF OPINIONS ABOUT TOURISM EVOLUTION

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

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ВЗГЛЯДОВ НА ЭВОЛЮЦИЮ ТУРИЗМА

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

Постановка проблеми. Туризм на сучасному етапі є одним із найбільш високоприбуткових і динамічних секторів світової економіки. Це визначається його вагомим впливом на різноманітні сфери людського буття, найважливіші соціально-економічні показники. На частку туризму припадає 3,8% ВВП, 7% – загального обсягу інвестицій, майже 11% – світових споживчих витрат, 5% – усіх податкових надходжень, більш ніж 8% – вартості світового товарного експорту, практично третина світової торгівлі послугами [1]. Туризм впливає на такі ключові сектори господарства, як транспорт і зв'язок, торгівлю, будівництво, сільське господарство, виробництво споживчих товарів, освіту, культуру. Він сприяє швидкому соціально-економічному розвитку окремих громад, регіонів і країн.

Соціальний аспект важливості туризму доповнюється його ефективним впливом на регіони та місцеві громади шляхом покращання комунікаційних систем, забезпечення робочими місцями, розвитком культури й освітнього рівня місцевого населення. У деяких регіонах, віддалених від промислових і культурних центрів, тільки туризм спроможний виконувати ці функції.

Розвиток внутрішнього туризму в кожній країні завдяки перерозподілу національного доходу сприяє стабільному стану національної економіки, більш глибокому усвідомленню спільності інтересів і розвитку всіх видів економічної діяльності, сприятливих для економіки країни у цілому.

У сучасній науці історія туристського руху недостатньо періодизована і, насамперед, у зв'язку з її унікальністю для кожної окремої країни або культурного співтовариства. Виникають істотні ускладнення при визначенні сутності понять і оцінці масштабів туризму світового та різних локальних рівнів туризму (національного, регіонального, місцевого) в історичній ретроспективі. Разом з тим систематизація історії розвитку туризму дозволяє краще зрозуміти весь комплекс економічних, екологічних і суспільних явищ, що складають цей феномен і джерела знань науки про туризм.

Найбільш відповідною історичному розвитку туристського руху слід вважати систематику, яка розглядається в книзі Сапрунової В.Б., та яка біла запропонована В. Фрейером, І. Єнджейчик [2], яку можна взяти за основу при визначенні фаз розвитку туризму в країнах європейського співтовариства. Цей поділ є характерним не тільки для країн Європейського Союзу, але також, з певними поправками до 1917 р., для країн європейської частини співдружності незалежних держав (СНД), утворених на теренах колишнього СРСР, оскільки історія, культура й економіка Росії, України та Білорусі тісно пов'язані із загальноєвропейською. Згідно з цією теорією виділяють такі фази розвитку (таблиця 1).

Рання історична фаза охоплює період до 1850 р. Однією з наукових гіпотез передумов виникнення туристського руху та подорожей є неусвідомлене прагнення людини до мандрівок. Науковці зазначають про наявність особливої біологічної функції організму людини – мандрівного інстинкту, який має прояв у задоволенні потреби людини у зацікавленості та допитливості. Однак, основними мотивами переміщення людей у ранні історичні часи найчастіше ставали торгівля, господарські контакти, релігія, і меншою мірою – прагнення до пізнання, відкриттів і навчання.

Люди, як правило, відправлялися у подорожі не за власним бажанням, а примусово. Часто такі мандрівки супроводжувалися небезпеками та труднощами, що загрожували здоров'ю і навіть життю. Для ранньоісторичної фази характерні безліч подібних переміщень у просторі: торгові подорожі філістимлян і древніх римлян до священних джерел або для здобуття нових знань.

Таблиця 1 – Фази розвитку туризму

Номер фази	Назва фази	Періоди (роки)
1	Ранньоісторична	До 1850
2	Початкова	1850-1914
3	Зростання	1915-1940
4	Масового туризму	1945- ...

Туризм набув справжнього розквіту в стародавні часи в Римській імперії. Римляни створили небачену раніш добре розвинену дорожню мережу, яку використовували не тільки з військовими, адміністративними та торговими цілями, але також і для подорожей, що на той час розпочиналися виключно з метою задоволення, розваг і відпочинку. Можна стверджувати, що саме тоді розпочала формуватися інфраструктура туризму.

Епоха Відродження змінила мотивацію подорожей, тоді ж і сам турист став іншим, змінивши свій соціальний статус. Подорожі обумовлювалися наявністю значних фінансових коштів у їх ініціаторів та значним обсягом вільного часу. Це давало можливість подорожувати незначній кількості представників найбільш багатих соціальних груп. Мотивами їх подорожей було отримання престижної освіти. Потім поїздки за кордон змінилися на відвідування національних курортів (у Бельгії – Спа, Німеччині – Баден-Баден, Чехії – Карлови Вари та ін.).

Нарівні з відпочинком на власних елітних курортах стали популярними поїздки до Середземномор'я і прогулянки по гірській місцевості. Першовідкривачами Альп з метою туристичної подорожі, а також винахідниками зимових видів спорту та зимового туристського сезону були англійці. Набагато пізніше до них приєдналися французи й американці.

Характерними рисами ранньоісторичної фази розвитку туризму були значна складність і тривалість подорожі; розвиток друкарства і поява перших книг, газет, ілюстрованих журналів з інформацією про подорожі.

Отже, основними факторами розвитку туризму на ранній фазі були активізація міжрегіонального товарообміну, паломництво, поїздки на навчання у всесвітньо відомі центри освіти та науки, що формувалися на той час.

Початкова фаза розвитку туризму охоплює 1850–1914 рр. Цей період фахівці характеризують як етап революції в розвитку туризму, який відбувся завдяки винаходу в XIX ст. залізниці та пароплава. Поїздки стали більш швидкими, дешевими, зручними та доступними для широких мас населення. Процес індустріалізації змінив стиль життя і збільшив потребу у відпочинку після роботи.

Для початкової фази розвитку туризму характерними є: розвиток інформаційної інфраструктури, особливо поштової мережі; удосконалення транспортної інфраструктури та застосування нових транспортних засобів (залізниця і пароплав), збільшення швидкості переміщення і зниження вартості поїздок; зростання добробуту населення внаслідок індустріалізації і перших соціальних завоювань щодо збільшення вільного часу і можливостей отримання відпустки, яка на той час була ще неоплачуваною і не стала повсякденним явищем.

Відомий англійський організатор туристичних подорожей Томас Кук фактично став засновником нового виду бізнесу – туристичного. Він уперше організував колективну подорож по країні (1841 р.), створив перше комерційне туристичне бюро, вивіз першу організовану групу заможних туристів на закордонний відпочинок (1865 р.). Завдяки йому такі місцевості, як Давос і Сен-Моріц, що прийняли перші групи гостей у зимовий період, згодом динамічно розвинулися у всесвітньо відомі центри зимового туризму.

Завдяки зростаючим обсягам обслуговування туристів і залученню до цієї сфери фінансових коштів почав розвиватися дуже швидкими темпами туристичний бізнес, який виділився в самостійну галузь, що здійснювала рекламу власної продукції. Так, у 1862 р. з'явився перший каталог туристських подорожей.

Фаза зростання туризму в Європі припадає на період з 1914 р. до початку Другої світової війни (деякі науковці зазначають кінець періоду у 1945 р.). У цей час зростає кількість учасників туристського руху – представників середнього класу та керівників вищої ланки. Наприкінці 20-х років XX ст. туризмом охоплено також такі верстви населення як чиновники нижчих рівнів і, навіть, наймані працівники. Цьому сприяли перші правові норми, які обумовлювали введення хоч і не тривалої (3–6 днів на рік), але обов'язкової відпустки.

Суспільна потреба виїздів на відпочинок з рекреаційними цілями та для покращання здоров'я знайшла своє відображення в туристичних пропозиціях, що враховували соціальний статус потен-

ційних споживачів і були спрямовані, головним чином, на відпочинок влітку на територіях, які були не дуже віддаленими від місць постійного проживання та роботи. Можна вважати, що з 20-х років XX ст. розпочався розвиток соціального туризму.

Нові форми подорожей у період фази зростання ініціювали політичні рухи у вигляді військових (напіввійськових), як правило, молодіжних організацій. Ці організації пропонували дешеві або практично безкоштовні поїздки з пропагандистськими цілями, які мали на меті об'єднання груп молодих людей, розширення їхнього кругозору через краєзнавство, розвиток патріотичних (часто націоналістичних) поглядів. На нашу думку період фази зростання туризму доцільно уточнити і визначити його з 1924 по 1939 рр., оскільки Перша світова війна обумовлювала стримування процесів розвитку туризму.

Фаза масового туризму в Європі розпочалася після 1945 р. Туризм вступив у новий етап розвитку, що характеризувався, з одного боку, масовістю поїздок туристів, а з іншого – масштабністю і прогресуючою диверсифікацією туристичної пропозиції. Ця фаза розвитку туризму до початку 90-х років XX ст. паралельно розвивалася в двох різних напрямках у країнах із різними соціально-економічними системами.

В європейських країнах з ринковою економікою туризм було структуровано у високорентабельну та динамічну галузь господарства [3]. Він набув форму господарської підприємницької діяльності, розширюючи сферу так званого "третього сектора" або ініціюючи формування цього сектора в країнах, що розвиваються. У країнах колишнього соціалістичного табору в умовах адміністративно-командної економіки він обмежувався виконанням соціальної функції і фінансувався за рахунок держави.

У цей період географічні дослідження європейської школи туризму дозволили визначити основні етапи його розвитку. Подорожі з метою активного відпочинку (походи в гори, катання на човнах, а згодом і велосипедні прогулянки) стимулювали, насамперед, комплексні дослідження фізико-географічних об'єктів (Альпи, Карпати) з метою визначення можливостей їх використання в туризмі. Виявленню природно-рекреаційних ресурсів і можливостей їх використання в туризмі для організації дозвілля присвячені роботи кінця XIX – початку XX ст. У першій половині XX ст. основна увага приділялась краєзнавчій діяльності. Завдяки цьому було зроблено значний внесок у розширення ресурсної бази туризму та стимулювався його комплексний розвиток [4].

На відміну від європейської школи географії туризму, що почала розвиватися ще в середині XIX ст., на вітчизняних теренах ця наука формувалася протягом 60–80-х років XX ст. Друга половина XX ст. позначена значними темпами розвитку туризму в Європі, що обумовило стрімку розбудову туристичної індустрії як сфери господарської діяльності. Розпочалися дослідження з питань територіальної організації та оптимізації рекреаційної діяльності, розбудови матеріальної бази різних видів туризму, формування та удосконалення господарського механізму функціонування суб'єктів на туристичному ринку, конкуренція на якому загострювалася. Значний туристичний сектор самостійних господарюючих суб'єктів у країнах на пострадянському просторі утворився лише в умовах ринкових перетворень після масштабного процесу роздержавлення, приватизації та комерціалізації підприємств на споживчому ринку на початку 90-х років XX ст. Тому лише у цей період починають здійснювати наукові дослідження розвитку туризму в принципово нових економічних умовах ринкових відносин.

За умов наявності значних туристично-рекреаційних ресурсів, відкриття державних кордонів, активізації підприємницької діяльності в туристичному сегменті споживчого ринку, інтенсифікації розвитку міжнародного туризму цей сектор економіки починає позитивно впливати на формування макроекономічних показників і в Україні. Проте рівень освоєння, виробничої експлуатації та віддачі туристично-рекреаційного ресурсного потенціалу порівняно з туристичнорозвиненими країнами, якими є, наприклад, Франція, Іспанія, Греція, визначається як критично низький.

Зрозуміло, що в період масового зростання розвиток туризму на теренах СРСР має специфічну періодизацію з власною ідеологією, функціями й економіко-організаційними засадами. Науковці застосовують різні критерії до історичної систематики такого розвитку, в результаті чого до теперішнього часу не існує єдиної періодизації туристського руху на території нашої країни. Так, російський вчений А. Запесоцький в основі систематики застосовує методи державного управління туризмом і зазначає залежно від цього два етапи його розвитку: організаційно-централізований (1927–1969 рр.); адміністративно-нормативний (1969–1990 рр.) [4].

Вчені Російської академії міжнародного туризму І. Зорін та В. Квартальнов доповнюють цю періодизацію ще одним етапом (з 1990 р.) – перехідним до ринкових відносин і характеризують його зміною структури рекреаційних потреб споживача, початком сегментації туристичного ринку, активним розвитком підприємництва у сфері туризму, переходом від адміністративного до

економічного регулювання на новій законодавчій основі. Лише в цей період усвідомлюється мультиплікативний вплив туризму на економічний розвиток країни, але фіксується і негативний його вплив на навколишнє середовище.

Українські вчені в історичному процесі розвитку туризму виділяють окремі стадії на етапі ХХ ст.: з початку ХХ ст. – до кінця Першої світової війни (1900–1918 рр.); період між війнами (1918–1939 рр.); період Другої світової війни (1939–1945 рр.); період після Другої світової війни (1945 р. – по теперішній час).

Останній етап має власний поділ, але також трактується неоднозначно з одночасним використанням різних критеріїв періодизації (організаційно-управлінські й інституційні засади, фізичні обсяги діяльності). Тому історичний аспект сучасного розвитку туризму в Україні потребує більш ґрунтовних спеціальних досліджень фахівцями різних галузей наукових знань – історичних, географічних, економічних, а також – визначення основних критеріїв і принципів періодизації.

У ретроспективному огляді можна зазначити, що періодизація туризму, запропонована І. Єнджейчик та В. Фрейсером, характеризує його розвиток в широкому розумінні цього явища, яке відображає тенденції розвитку туризму не тільки як туристського руху, але й специфічного виду господарської діяльності, що відокремився в результаті суспільного розподілу праці і бере участь у процесах суспільного відтворення (виробництва, розподілу та перерозподілу сукупного суспільного продукту).

Висновок. Історичний досвід підтверджує, що модель ринкового господарювання, яка відрізняється складним поліструктурним характером, у процесі еволюції трансформувалася в соціально-орієнтовану. Проте, лише за декілька десятиліть країни, які скористалися цією моделлю, переконалися в її недосконалоості. Такий зовнішньо привабливий чинник цієї моделі, як відносно високий рівень матеріального добробуту, базується на інтенсивному індустріалізмі, що завдає дедалі відчутнішої шкоди довкіллю і людям. Тому є актуальною модель екологічно та соціально орієнтованої ринкової економіки, запровадження якої стає конкретним проявом сучасних суспільно-господарських трансформвань.

Якісні зміни у свідомості людей щодо необхідності збереження довкілля, культурних надбань і національної самобутності, створення передумов для існування майбутніх поколінь найбільш активно представлені в туристській громаді та туристичному бізнесі, оскільки масовий туризм на попередніх історичних етапах його розвитку зумовив усвідомлення його як фактора негативного впливу на навколишнє середовище. Водночас це спричинило теоретичні дискусії про сталий розвиток і прийняття перших політичних рішень з цього питання. Розпочалася якісно нова за своїм змістом фаза переходу до сталого розвитку туризму, яка має своє підґрунтя та пов'язана зі світовою кризою індустріального суспільства і переходом до постіндустріальної цивілізації.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.

1. Бородин В.В. Экономика туризма / В. Бородин. – М.: Форум, 2011. – 240 с.
2. Сапрунова В.Б. Туризм: эволюция, структура, маркетинг / В.Б. Сапрунова. – М.: Ось-89, 2007. – 160 с.
3. Ушаков Д.С. Экономика туристической отрасли / Д.С. Ушаков. – М.: МарТ, Феникс, 2013. – 448 с.
4. Туризм и рекреация на пути устойчивого развития (сборник отечественных и зарубежных исследований) / под. ред. Иванова О.В. – М.: Советский спорт, 2008. – 432 с.

REFERENCES

1. Borodin V.V. Economics in tourism. - Moscow. Forum, 2011. – 240 p. (Rus)
2. Saprunova V.B. Tourism: evolution, structure, marketing. – Moscow. Os-89, 2007. – 160 p. (Rus)
3. Ushakov D.S. Economics of tourism branch. – Moscow. MarT, Fenix, 2013. – 448 p. (Rus)
4. Tourism and recreation on the way of sustainable development / by Ivanov O.V. – Moscow. Soviet sport, 2008. – 432 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Іванчук С.І. Порівняльний аналіз поглядів на еволюцію туризму. / С.І. Іванчук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті проведений порівняльний аналіз поглядів на еволюцію туризму на основі поглядів зарубіжних, російських та українських вчених.

Об'єкт дослідження – еволюція туризму.

Мета роботи – дослідити погляди на еволюцію туризму через призму існуючих теорій.

Метод дослідження – аналіз та узагальнення.

Розвиток внутрішнього туризму в кожній країні завдяки перерозподілу національного доходу сприяє стабільному стану національної економіки, більш глибокому усвідомленню спільності інтересів і розвитку всіх видів економічної діяльності, сприятливих для економіки країни у цілому.

У сучасній науці історія туристського руху недостатньо періодизована і, насамперед, у зв'язку з її унікальністю для кожної окремої країни або культурного співтовариства. Виникають істотні ускладнення при визначенні сутності понять і оцінці масштабів туризму світового та різних локальних рівнів туризму (національного, регіонального, місцевого) в історичній ретроспективі. Разом з тим систематизація історії розвитку туризму дозволяє краще зрозуміти весь комплекс економічних, екологічних і суспільних явищ, що складають цей феномен і джерела знань науки про туризм.

Результати статті можуть бути використані при проведенні лекційних та практичних занять.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розробка авторської періодизації фаз туризму.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЕВОЛЮЦІЯ ТУРИЗМУ, ФАЗИ ТУРИЗМУ, СУЧАСНИЙ ТУРИЗМ, СВІТОВИЙ ТУРИЗМ, ЕКОЛОГІЯ

ABSTRACT

Ivanchuk S.I. Comparative analysis of opinions about tourism evolution. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

In the article the comparative analysis looks at the evolution of tourism based on the views of foreign, Russian and Ukrainian scientists.

The object of study - the evolution of tourism.

Purpose - to explore views on the evolution of tourism in the light of existing theories.

The method of research - analysis and synthesis.

The development of domestic tourism in each country through redistribution of national income contributes to the stable state of the national economy, a greater awareness of common interests and development of all economic activities, favorable for the economy as a whole.

In modern science, history periodized enough tourist traffic and, above all, due to the uniqueness of each individual country or cultural community. There are significant complications in determining the nature of concepts and assessing the scale of world tourism and various local tourism levels (national, regional, local) historically. However systematization history of tourism to better understand the full range of economic, environmental and social phenomena that make up this phenomenon and source of knowledge of the science of tourism.

The results of the article can be used for lectures and conducted workshops.

Projected assumptions about the object of study - the author periodization phases of development of tourism.

KEY WORDS: THE EVOLUTION OF TOURISM, PHASE OF TOURISM, MODERN TOURISM, WORLD TOURISM, ECOLOGY

РЕФЕРАТ

Иванчук С.И. Сравнительный анализ взглядов на эволюцию туризма. / С.И. Иванчук // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье проведен сравнительный анализ взглядов на эволюцию туризма на основе взглядов зарубежных, российских и украинских ученых.

Объект исследования - эволюция туризма.

Цель работы - исследовать взгляды на эволюцию туризма через призму существующих теорий.

Метод исследования - анализ и обобщение.

Развитие внутреннего туризма в каждой стране благодаря перераспределению национального дохода способствует стабильному состоянию национальной экономики, более глубокому осознанию общности интересов и развития всех видов экономической деятельности, благоприятных для экономики страны в целом.

В современной науке история туристского движения недостаточно периодизирована и, прежде всего, в связи с ее уникальностью для каждой отдельной страны или культурного сообщества. Возникают существенные осложнения при определении сущности понятий и оценке масштабов туризма мирового и различных локальных уровней туризма (национального, регионального, местного) в исторической ретроспективе. Вместе с тем систематизация истории развития туризма позволяет лучше понять весь комплекс экономических, экологических и общественных явлений, составляющих этот феномен и источники знаний науки о туризме.

Результаты статьи могут быть использованы при проведении лекционных и практических занятий.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - разработка авторской периодизации фаз туризма.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЭВОЛЮЦИЯ ТУРИЗМА, ФАЗЫ ТУРИЗМА, СОВРЕМЕННЫЙ ТУРИЗМ, МИРОВОЙ ТУРИЗМ, ЭКОЛОГИЯ

АВТОР:

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

AUTHOR:

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

АВТОР:

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Мармуль Л.О., доктор економічних наук, професор, Миколаївський національний аграрний університет, професор кафедри обліку та аудиту, Миколаїв, Україна

REVIEWERS:

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

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

КОНЦЕПЦІЯ ІНТЕНДАНТСТВА У СУЧАСНИХ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Карпенко О.А., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

Ковальчук С.О., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

Лажевська Н.М., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

COMMISSARIAT CONCEPT IN MODERN SOCIAL – ECONOMIC CONDITIONS OF UKRAINE

Karpenko O.A., PhD., National transport university, Kyiv, Ukraine

Kovalchuk S.O., National transport university, Kyiv, Ukraine

Lazhevskaya N.M., National transport university, Kyiv, Ukraine

КОНЦЕПЦИЯ ИНТЕНДАНТСТВА В СОВРЕМЕННЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ УКРАИНЫ

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

Ковальчук С.А., Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Лажевская Н.Н., Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Постановка проблеми. Військова міцність держави базується не стільки на кількості військової техніки та майстерності бійців, скільки на організації складного процесу тилового забезпечення всім необхідним. Тилове забезпечення або інтендантство – це комплекс заходів спрямованих на задоволення фінансових, матеріально-технічних, господарських, транспортних, торгівельно-побутових та інших потреб військових сил держави. Основною проблемою життєздатності таких структур в сучасних умовах, коли ринок ще не зазнав перебудови під військову ситуацію, є створення та реалізація механізму забезпечення зон проведення антитерористичних операцій (АТО) необхідними ресурсами.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Даною проблемою займалися провідні вітчизняні та зарубіжні вчені, такі як: Гаджинський А. М., Гурнак В.М., Воркут Т.А., Крикавський Є.В., Кваша Г.С., Кальченко А. Г., Курбанов А.Х., Проценко О.Д. та інші [1 – 13]. У наукових працях науковців зібрано досить багато формулювань військової логістики, за якими логістика подається як міждисциплінарний науковий напрямок, безпосередньо пов'язаний з пошуком нових можливостей підвищення ефективності матеріальних потоків, інтеграція процесу перевезень і виробничої сфери, що включає вантажно-розвантажувальні операції, зберігання і транспортування товарів і необхідні інформаційні процеси. Отже, організаційно-управлінська діяльність у системі логістики збройних сил має не суто військову, а військово-господарську, військово-економічну спрямованість.

Мета статті. Дослідити і проаналізувати проблеми функціонування військової логістики на територіях специфічних зон, її можливості та перспективи подальшого розвитку.

Дослідження тенденцій розвитку військової логістики. Військова логістика – це система постачання армії всім необхідним для нормального її існування. Заклав початок військової логістики візантійський імператор Лев VI Мудрий. Він на ряду з основними військовими дисциплінами – стратегії і тактики розкрив декілька допоміжних – науку про озброєння військ, про будівництво захисних споруд і військових таборів, військову медицину і звичайно ж логістику. Військова логістика – це наука про саму структуру війська, про його постачання, і норми тривалості руху й відпочинку військ.

Закінчення становлення і формування логістики як військової науки прийшло на середину XIX століття. Вона дуже широко використовувалася при веденні різних військових компаній і багато військових командирів розуміли, що здобути перемогу можна лише якщо буде якісне постачання армії, оскільки від цього залежить її бойова готовність.

Під час другої світової війни логістика отримала величезний розвиток. Але найбільше в цьому досягла успіху американська армія. Чітко розрахована і злагоджена робота військово-промислового

комплексу, транспорту і складів постачання означала, що американські війська весь час та в повному обсязі були забезпечені усім необхідним. Вперше було застосовано пакетні і контейнерні перевезення.

Яскравим прикладом, з недавніх подій, військової логістики є роззброєння Іраку американськими військами в 2003 році. Була дуже ефективна система постачання, майже на кожного військовослужбовця доводилося 3-4 фахівця – логіста.

У сучасному трактуванні під військовою логістикою розуміється чітка, безперебійна система постачання діючої армії боєприпасами, військовою технікою, обмундируванням, продуктами харчування, медикаментами, паливно-мастильними матеріалами та управління їх переміщенням для досягнення успіхів у військовій компанії.

Інтендантська служба – військові формування, установи та організації, що постачають у війська продовольство, різноманітне майно, а також здійснюють квартирне і побутове обслуговування особового складу. Вперше інтенданти (франц. *intendant* – управитель, завідувач, від лат *intendo* – спрямовую, готую) з'явилися наприкінці 16 ст. у Франції. Це були державні службовці, які займалися продовольчим, фуражним, речовим та іншими видами постачання. У 17 ст. вони отримали назву військових інтендантів. Однак тривалий час у ході військових дій солдати харчувалися за рахунок цивільних осіб або готували їжу самі. Такий принцип зберігся в Україні ще з часів Запорізької Січі.

На даний момент в Україні питаннями матеріального і фінансового забезпечення Збройних Сил (ЗС) безпосередньо займається Управління тилом ЗС, очолюване заступником міністра оборони. Правова регламентація матеріального і фінансового забезпечення ЗС України регулюється Конституцією України, Законами України «Про державний бюджет», «Про соціальний захист військовослужбовців та членів їх сімей», «Про оборону України», «Про загальний військовий обов'язок і військову службу», «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», Статуту внутрішньої служби ЗС України, а також нормативними документами Міністерства оборони України.

Сучасна система логістики у військах є не суто військовою, а військово-економічною, адже в ринкових умовах для матеріально-технічного забезпечення військ залучаються установи не лише великого, але й малого і середнього бізнесу, а всі вони діють за принципами і законами саме економічної логістики.

Під час військових дій на території України у 2014 році Управління тилом Збройних Сил не забезпечило українські війська амуніцією, зброєю, уніформою та продуктами харчування. Функції інтендантської служби взяли на себе волонтерські об'єднання. У системі Міністерства оборони створена Рада волонтерів. Представники волонтерських організацій залучені до речового, харчового та медичного забезпечення і по два працюватимуть у кожному з департаментів Міністерство Оборони України, які відповідають за постачання Збройним силам України.

Необхідність у волонтерському русі була зумовлена наступними факторами:

- відсутність в армії достатніх ресурсів (одягу, засобів особистого захисту, медикаментів, їжі);
- відсутність організації своєчасного забезпечення цими ресурсами, налаштування логістики;
- відсутність потрібного забезпечення технікою;
- слабка виробнича база;
- відсутність достатньої підтримки біженців зі сторони держави.

Згідно з даними опитування військової логістики в Україні здійснюють Збройні Сили, волонтери, іноземні спеціалісти (рис.1). Дослідження проводилось GFK Ukraine на замовлення Програми розвитку ООН в Україні. Вибірка складає 1 тисячу респондентів у віці 16 років і старше. Вибірка репрезентативна населенню України (за винятком Криму) за регіоном, розміром населеного пункту, статтю та віком згідно з даними Державної служби статистики станом на 1 січня 2015 р. Завдяки методу дослідження опитування також проводилось на територіях, які знаходяться в зоні АТО. Метод дослідження: САТІ – телефонні інтерв'ю, дзвінки на мобільні номери.

В результаті проведеного дослідження було встановлено, що системи оперативного та матеріально-технічного забезпечення не відповідають сучасним потребам Збройних Сил України. Тому, для побудови надійних та гнучких транспортно-логістичних каналів та схем забезпечення військових баз, авторами пропонується проваджувати успішний досвід цивільної логістики на даному етапі розвитку логістики тилу в Україні.

Особливості функціонування господарської системи специфічних зон в Україні. Що стосується нинішнього стану зон антитерористичних операцій (АТО) України, то ці регіони також не зможуть довго опиратися і боротися за нашу землю без тилового забезпечення. Трансформація ринкових відносин в Україні торкнулася практично всіх суб'єктів господарювання, в тому числі і

силових структур Міністерства оборони та Міністерства внутрішніх справ України. Основним завданням виживання даних структур в умовах є створення і реалізація механізму забезпечення життєдіяльності військових частин та підрозділів Міністерства оборони та Міністерства внутрішніх справ України в цілому.

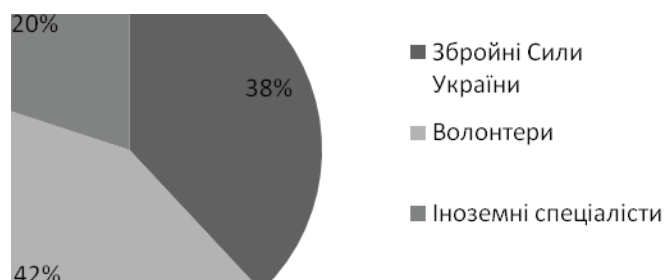


Рисунок 1 – Забезпечення військових дій України 2014-2016 рр.

Економічні зв'язки цих територій з рештою регіонів є наслідком запровадження спеціального режиму функціонування регіонів Донбасу, що перебувають поза контролем центрального уряду. Формування нової економічної зони частково відбувалося в процесі укріплення контролю над регіоном парамілітарних угруповань, а частково – в результаті нормотворчої діяльності української влади, зокрема, закриття (та евакуація) всіх державних та бюджетних установ, відключення окупованих населених пунктів від мережі Державної казначейської служби України та припинення фінансування бюджетної сфери, виплати зарплат, пенсій та соціальної допомоги у цьому регіоні.

Щодо можливостей скасування такого режиму та відновлення економічних відносин з АТО регіонами українська сторона акцентує увагу на повному виведенні з цих зон будь-яких збройних формувань і всіх видів озброєння – це головна умова, лише після цього – демократичні вибори за українськими законами й під наглядом ОБСЄ (Організація з безпеки та співробітництва в Європі) та обіцяне самоврядування.

Без виконання цієї умови – жорстка пропускна система та припинення економічних зв'язків. В той же час Росія наполягає на повній або частковій відміні економічної блокади, посиляючись на результати Мінських домовленостей від 12 лютого 2015 р.

Проведення всупереч мінським домовленостям виборів у самопроголошених ЛНР і ДНР разом із неодноразовим порушенням режиму припинення вогню змусили український уряд вжити радикальних заходів щодо зон АТО: 4 листопада Рада національної безпеки і оборони (РНБО) ухвалила рішення «Про невідкладні заходи щодо стабілізації соціально-економічної ситуації в Донецькій та Луганській областях», яке 14 листопада ввів у дію своїм указом № 875/2014 Президент України доручив, серед іншого, евакуювати з невідконтрольних регіонів органи влади, держустанови, підприємства бюджетної сфери разом із працівниками та спеціалістами (за їхньої згоди), а головне протягом місяця зупинити обслуговування всіх банківських рахунків, у тому числі і карткових. Діяльність усіх українських банків була примусово припинена, вони перестали обслуговувати підприємства всіх форм власності, які працювали у зоні АТО. Фактично всі захоплені бойовиками території з 1 грудня були повністю відрізані від українського бюджетного фінансування, що означає позбавлення соціальних виплат, пенсій, дотацій та зарплат бюджетним організаціям.

Ухвала такого резонансного рішення була викликана рядом причин: по-перше, у ситуації що склалася, держава фізично не може забезпечити виплати громадянам на невідконтрольних територіях – ризик доставки туди готівки є надзвичайно високим, у тому числі і для людей, які це здійснюють. По-друге, окуповані території стали своєрідним «бермудським трикутником», у якому зникають бюджетні гроші.

Сьогодні стає наочним, що організація господарської системи на специфічних територіях найближчим часом не вбачається можливою: зруйноване господарство, розірвані фінансові зв'язки та зростання злочинності створюють серйозні проблеми для Донбасу. Хоча спроби самостійно налагоджувати виплати робилися місцевим керівництвом неодноразово, адже, по факту, така фінансова блокада існувала і раніше – кілька місяців на більшості територій «республік» виплати з держбюджету не здійснювались узагалі.

Економіка регіону була значно пошкоджена в результаті ведення військових дій та окупації частини територій Донецької і Луганської областей. На роботу економіки регіону негативно впливали: порушення традиційних виробничих ланцюгів — «вугілля-кокс-метал» та — «вугілля-електроенергія» у базових галузях промисловості Донецької та Луганської областей, пошкодження виробничих та інфраструктурних об'єктів (залізничних та автомобільних доріг, ліній електропередач, газопроводів), дефіцит і затримки з постачанням сировини та відвантаженням готової продукції, призупинення банківських операцій. За оцінками української влади, в цілому 20% промислового потенціалу України опинилися на окупованій території, з яких майже 50% були фізично зруйновані[1].

Загальні фінансово-економічні й інфраструктурні втрати України та регіону у 2014 р. та I кварталі 2015 р. склали:

1. За підсумками 2014 р. обсяги промислового виробництва у Донецькій області зменшилися на 31,5%, Луганській області - на 42%; у I кварталі 2015 р. - на 52,5% та 88% відповідно. Як наслідок, на національному рівні значно погіршилися показники виробництва галузей, які є базовими для регіону.

2. Падіння обсягів виробництва у добувній промисловості у 2014 р становило 13,7%, а у I кварталі 2015 р. - 27,2%. Видобуток вугілля в Україні скоротився на 35% у 2014 р., у I кварталі 2015 р. - на 58,5%. Крім того, розрив виробничих ланцюгів та дефіцит сировини особливо негативно вплинуло на показники металургійного виробництва в Україні (-26% у I кварталі 2015 р.), виробництво коксу і коксопродуктів (-51,9%) та постачання електроенергії, газу та води (-15,5%). Обсяги виробництва у машинобудуванні зменшилися в I кварталі 2015 р. на 25,1%, хімічному виробництві - на 22,6%.

3. Втрати вітчизняних металургійних підприємств у 2014 р. оцінюються на рівні близько 40 млрд грн., в тому числі 25 млрд грн. - втрачені прибутки від недовипущеної продукції та 15 млрд грн. - вартість зруйнованих основних фондів. На 36% втрачено потужностей з виробництва мінеральних добрив, на 90% - з виробництва скла.

4. За підсумками 2014 р. надходження до зведеного бюджету з Донецької й Луганської області зменшилися на 13,2 млрд. грн. порівняно з 2013 р. (тобто на -71,3%).

Розмір інфраструктурних руйнувань: у Донецькій області станом на 3 лютого 2015р. зруйновано і пошкоджено 9215 житлових будинків усіх форм власності (12% житлового фонду). Загальна сума збитків від руйнувань об'єктів житлово-комунальної та соціальної інфраструктури становить 1250,8 млн. грн. Загальна сума збитків від руйнувань об'єктів електро- і газопостачання становить 526 млн. грн. У Луганській області станом на кінець грудня 2014 р. зруйновано й пошкоджено 489 житлових будинків, пошкоджено 239 розподільних газопроводів.

Внесок Донецької та Луганської областей у ВВП України істотно зменшився через падіння обсягів промислового виробництва. Якщо у 2012 р. питома вага Донецької та Луганської областей у виробництві валового регіонального продукту України становила 16,4%, то у I кварталі 2015 року - вона скоротилася до 5,6% (за оцінками НБУ) [1].

В цілому ці території володіють значним економічним потенціалом на одиницю площі, проте, напевно, можуть стати економічно самодостатніми. По-перше, у «ЛНР» та «ДНР» відсутні кошти для відновлення зруйнованої економіки Донбасу. Інвестори напевно бажатимуть інвестувати в територію з невизначеним статусом. По-друге, існує висока залежність промисловості цих територій від виробничих ланцюгів та економічних зв'язків з рештою території України (сировина, ринки збуту). Сьогодні зрозуміло, що регіон ще довго не зможе нормально функціонувати без налагоджених зв'язків, завезення сировини з України, або компенсації втрачених можливостей за рахунок альтернативних контрагентів. По-третє, одна з основних проблем в «ДНР», «ЛНР» - відсутність повноцінного державного управління, повноцінної нормативної бази. «ДНР» і «ЛНР» поки що не змогли побудувати повноцінні адміністративну, фінансову, банківську і соціальну системи.

З 15 березня 2015 р. в зонах АТО почала діяти мультивалютна зона - місцевим мешканцям дозволили розплачуватися гривнею, рублями, доларами США і євро. За словами керівників ДНР/ЛНР, цей захід був вимушеним, оскільки в результаті економічної блокади українські гроші стали покидати ринок. Спочатку планувалося, що термін дії мультивалютної зони повинен був закінчитися відразу після зняття Україною економічної блокади. Але після змін у Законі про особливий статус Донбасу (відповідно до якого Україна не відновить банківську систему і не припинить економічну блокаду) використання чотирьох валют на території продовжилось на невизначений термін. Адміністрації ДНР/ЛНР обіцяють далі переміщатися в рублеву і доларову зони. Так, в кінці березня уряд ДНР зобов'язав підприємців Донецька перерахувати всі ціни на товари в рублі за курсом 1 рубль - 0,5 гривні.

Підприємства, що розташовані на територіях АТО, зіштовхуються з такими проблемами:

1. Відсутність єдиних правил та нормативів для бізнесу, ручний режим управління економікою. Умови для бізнесу відрізняються у різних містах ДНР, ЛНР. Часто умови для ведення підприємницької діяльності пов'язані з можливостями знайти спільну мову з місцевим ополченням. Керівників (власників) підприємств змушують пройти перереєстрацію на території ДНР або ЛНР і здійснювати виплати податків і зборів до казни республік. Якщо ж підприємці відмовляються – пропонують націоналізувати бізнес. Ці методи управління адресовані здебільшого дрібним бізнесменам. Більшість великих підприємств зареєстровані на контрольованих центральною владою територіях і є платниками податків України. Однак багато підприємств вимушені одночасно платити також і в бюджети ДНР, ЛНР, щоб мати можливість продовжувати економічну діяльність.

2. Важлива проблема зони АТО – це логістика, робота залізниці через значні руйнування на основних залізничних магістралях та автошляхах.

3. Відсутність можливості здійснення фінансових розрахунків через блокування Україною роботи банківської системи.

4. Складнощі з закупівлею сировини, що необхідна для забезпечення роботи промислових підприємств. Велика частка сировини (близько 60%) завозилася з інших регіонів та областей України. Зараз ці поставки значно ускладнилися через руйнування транспортної інфраструктури, блокування економічних зв'язків між окупованими територіями та рештою частиною України.

5. Складнощі з реалізацією продукції на території України. Через блокаду економічних зв'язків підприємства практично не мають можливості реалізувати свою продукцію, тобто діяти в рамках налагодженого економічного ланцюга. Це стосується підприємств усіх форм власності, в т.ч. і державних.

6. Розрив або загроза розриву експортних контрактів з іноземними партнерами, які намагаються уникати ризиків діяльності у зоні військового конфлікту з невизначеним статусом. Неможливість виходу на міжнародні ринки та отримання міжнародних сертифікатів без реєстрації в Україні.

7. Значна кількість підприємств були зруйновані або законсервовані, виведення їх з консервації пов'язано зі значними витратами. Очевидно, що частину підприємств відновити буде неможливо.

8. Відсутність доступу у великих підприємств до міжнародних ринків капіталу для рефінансування існуючої заборгованості.

Для боротьби з вищезазначеними проблемами необхідно спочатку врегулювати ситуацію, а також чимало коштів і зусиль.

Формування логістичної мережі у специфічних зонах України. В процесі дослідження було виявлено всі можливі ризики, що стосуються логістики на територіях АТО. Таким чином, дуже небезпечно та складно доставити на цю територію готівку, особливо тим людям, які це робитимуть. Зруйноване господарство, розірвані фінансові зв'язки, зростання злочинності, неспроможність людей забезпечити себе найнеобхіднішими речами для життя, припинення роботи багатьох заводів та підприємств різних форм власності, пошкодження виробничих та інфраструктурних об'єктів (залізничних та автомобільних доріг, ліній електропередач, газопроводів), дефіцит і затримки з постачання сировини та відвантаженням готової продукції, складнощі із закупівлею сировини, що необхідна для забезпечення роботи промислових підприємств тощо – ось найголовніші проблеми, що стосуються логістики. Для їх хоча б мінімального вирішення українською владою було прийнято рішення про будівництво логістичних центрів на лінії зіткнення в зоні АТО.

Як відомо, на їх території буде здійснюватися торгівля з автомобілів і торгових рядів продуктами харчування і товарами першої необхідності для жителів тимчасово окупованих територій Донецької області. Також, там будуть працювати банкомати "Ощадбанку" та аптеки, які торгуватимуть лікарськими препаратами.

Варто зазначити, що спецпропуск для в'їзду-виїзду в зону АТО для того, щоб потрапити на територію логістичного центру, не потрібен, оскільки центр знаходиться на так званій нульовій лінії розмежування.

За дорученням Президента України в зоні АТО створені гуманітарно-логістичні центри. Ці діями створити безпечні умови для підприємців, які постачають товари на тимчасово непідконтрольну Україні територію, а також уникнути спекуляцій, та сприятиме зниженню цін на товари для громадян з підконтрольних бойовикам територій.

Але логістичні центри, які були створені в зоні АТО державними органами влади, не виконують свої функції. Зараз в зоні АТО працюють державні логістичні центри, але дуже мало

людей звертаються до них. Зокрема, один із таких логістичних центрів у Зайцевому (Луганська область) пустує, бо люди з окупованих територій ідуть в м. Артемівськ, мінаючи його. Тому постає питання про перегляд плану розміщення таких логістичних центрів.

Отже, одним з важливих завдань дослідження є визначення оптимального місця розташування логістичного центру (ЛЦ), що дасть змогу максимізувати ефективність його роботи та забезпечити попит потенційних споживачів у комплексному логістичному обслуговуванні на території специфічних зон України.

Рішення щодо розвитку системи забезпечення необхідно приймати на основі аналізу повної вартості, що означає, врахування всіх економічних змін, які виникають при зміні кількості ЛЦ в логістичній системі, зокрема:

1. Залежність величини затрат на транспортування від кількості ЛЦ в системі розподілу.
2. Залежність затрат на утримання запасів від кількості ЛЦ в системі розподілу.
3. Залежність затрат, пов'язаних з експлуатацією складського господарства від кількості складів в системі розподілення.
4. Залежність затрат, пов'язаних з управлінням розподільчою системою від кількості ЛЦ, що входять в неї.
5. Залежність втрат від продажу, які виникають при зменшенні кількості ЛЦ, що спричиняє, в свою чергу, віддалення від кінцевих споживачів.

В процесі проектування системи розподілу виникає питання не тільки стосовно того скільки ЛЦ повинно бути в нашій системі, але й де повинні знаходитися ці ЛЦ. Оптимальне розміщення ЛЦ – це розміщення їх в тих точках, в яких транспортні витрати на доставку товарів будуть найменшими. При визначенні місця розташування ЛЦ враховують: відстань до населених пунктів; розмір вантажообігу кожного населеного пункту; форму території; розгалуженість сітки доріг.

Існує багато методів визначення оптимального місця розміщення ЛЦ [1]. Метод повного перебору. Здійснюється з допомогою ЕОМ, при чому комп'ютер перебирає всі можливі варіанти і знаходить оптимальний відповідно до заданого алгоритму. Недолік – великий об'єм зайвої роботи.

Евристичні методи. На основі експертної оцінки відразу відкидаються варіанти з наперед непридатними значеннями і обчислення ЕОМ проводяться тільки з тими варіантами, що залишилися.

Метод визначення центру ваги фізичної моделі розподілу. При використанні даного методу вирізається макет району обслуговування у вигляді пластини, потім на даному макеті визначаються координати кожного населеного пункту і до них прикріплюються гирьки з вагою, яка відповідає товарообороту цих населених пунктів. Пізніше визначається центр рівноваги для створеної моделі, координати якого і є координатами ЛЦ. Даний метод доцільно використовувати при наявності розгалуженої системи сполучення в межах досліджуваної території.

Метод пробної точки. Доцільно використовувати при наявності прямокутної конфігурації шляхів сполучення. При цьому ми щоразу ставимо пробну точку між різними точками, які відповідають координатам населених пунктів і зіставляємо суми об'ємів товарообігу, які отримуємо по кожному напрямку. В результаті, в тій точці, яка врівноважить товарообіг всіх населених пунктів слід формувати ЛЦ. Важливим чинником, що впливає на розміщення мережі ЛЦ є прогнозовані значення показників її роботи.

Отже, класифікація основних підходів й аналіз факторів, які можуть впливати на вибір місця розташування ЛЦ, дає змогу виділити основні й додаткові фактори розміщення ЛЦ. Оскільки ЛЦ значною мірою орієнтовані на обслуговування окремих споживачів, то до основних факторів розміщення ЛЦ можна зарахувати: територіальний фактор; фактор мінімізації витрат; фактор близькості до ринків збуту або ринків постачання; наявність земельних ділянок необхідної площі для будівництва; наявність системи комунікацій і зв'язку; наявність трудових ресурсів; рівень життя населення й заробітна плата; природні умови; безпека та оперативність.

Для формування мережі постачання зон АТО пропонується концепція розміщення основних центрів торгівлі. Область проектного торговельного підприємства задається певним географічним сектором, в якому розміщений основний контингент покупців даного магазину (населений пункт, адміністративний район або їх частина). Область торгівлі поділяється на три зони: ближню, середню і дальню торговельні зони або зони притягнення покупців (рис. 2). Ближня торговельна зона — це частина області функціонування, в якій зосереджено 60—65 відсотків покупців даного торговельного комплексу і яка віддалена від нього на 0,5 (2 — 4 за кордоном) км. Середня зона притягнення торговельного підприємства концентрує в собі близько 20 відсотків його покупців і простягається на 0,5—2,0 (2-6 за кордоном) км. Дальня торговельна зона торговельного комплексу в містах простягається на 10—25 км, за межами міста — 50—80 км. У ній мешкають непостійні, випадкові

покупці для даного суб'єкта роздрібної торгівлі: ті, що мають альтернативний вибір поблизу; ті, в яких є вигідне транспортне сполучення з даним торговельним закладом, а також покупці, для яких даний магазин є по дорозі на роботу і назад.

Конкретні параметри зон області функціонування системи забезпечення конкретизуються рівнем доступу до ЛЦ і місцем розташування конкурентів. Наприклад, перетин великих транспортних комунікацій значно звужує параметри зон притягнення: переважно вони мають форму концентричних кіл, але в даному разі – звужуються до еліпсів. Поява в області споживання ЛЦ з продовольчими товарами аналогічного закладу конкурента переважно веде до її скорочення і падіння обсягів товарообігу. Якщо ж перетинаються області споживання двох і більше непродовольчих закладів з торгівлі товарами складного асортименту — обсяги їх обороту зростають; ширший вибір приваблює більше покупців.

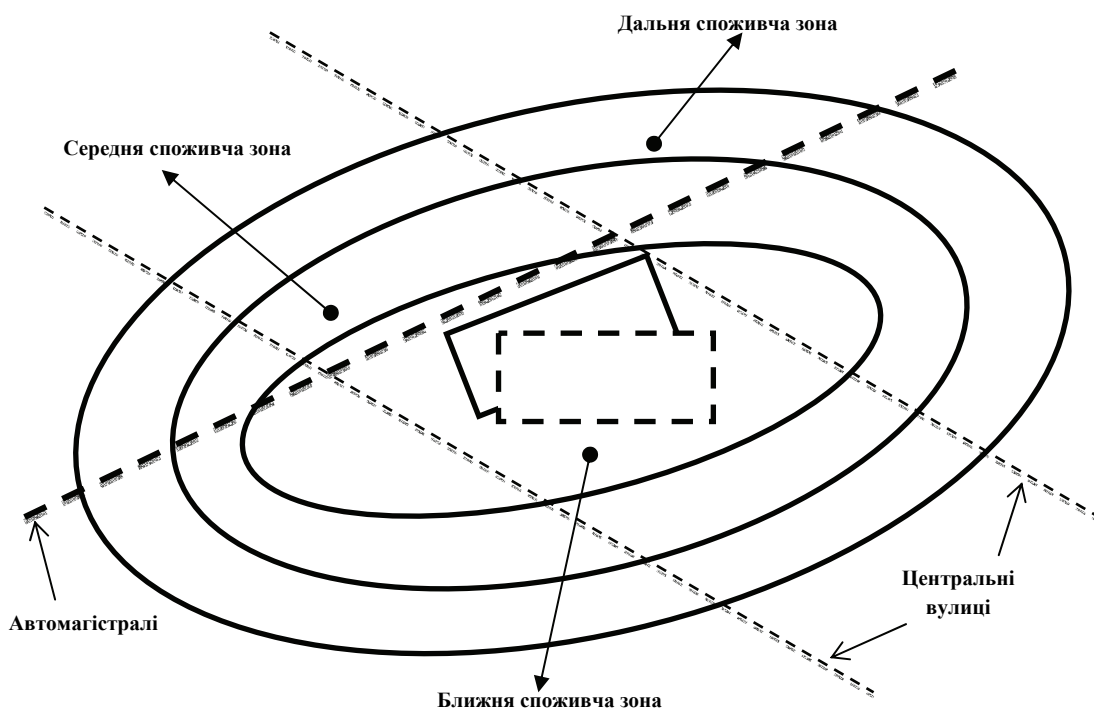


Рисунок 2 – Зони ефективного розміщення логістичних центрів []

Розглядаючи питання розміщення ЛЦ у специфічних зонах України для забезпечення потреби у комплексному обслуговуванні, автори вважають за доцільне використати системний підхід на основі поєднання декількох методів визначення місця та кількості логістичних центрів для мережі забезпечення зон АТО. З проведених розрахунків зроблено висновок, що найефективнішим буде розміщення ЛЦ у наступних територіальних (адміністративних) одиницях: Старобільськ, Слов'янськ, Червоноармійськ, Велика Новосілка та Володарське (рис. 3).

З метою оперативної оцінки якісного стану мережі постачання певного регіону, виявлення регіонів з недостатнім забезпеченням логістичними центрами і одиницями необхідно проводити аналіз ефективності функціонування логістичної мережі. У процесі такого аналізу здійснюється розрахунок низки показників: точки беззбитковості, точки мінімальної рентабельності, оптимальних розмірів постачання, коефіцієнта щільності забезпечення населення, коефіцієнта розосередження логістичних центрів за територією, території і населення зони обслуговування одного логістичного центру, активна площа на 1000 жителів, середній розмір логістичного центру за площею і матеріальним потоком та інші локальні показники. Таким чином, важливою часткою стратегії буде не лише проектування мережі забезпечення, а й прогнозування основних логістично-економічних показників діяльності логістичних центрів з врахуванням усіх виявлених у даному дослідженні факторів впливу, виходячи із специфіки функціонування прикордонних територій.

Висновок. В ході дослідження було виявлено особливості функціонування специфічних зон України та обґрунтовано доцільність поєднання успішного досвіду забезпечення цивільної та військової логістики. Запропонована концепція дає змогу розробити новий комплексний підхід до формування стратегії побудови мережі забезпечення населення та Збройних Сил України, які функціонують у безпосередній близькості до територій ведення бойових дій.



Рисунок 3 – План формування мережі забезпечення специфічних зон України з урахуванням фронтової лінії 2016 року

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Воркут Т.А. Удосконалення підходів до нормування перевізного процесу в проектах логістичних систем / Т.А.Воркут, О.Є.Білогор // Управління проектами, системний аналіз і логістика: Науковий журнал. Вип. 6. – К.: НТУ. 2009. – с. 67-71.
2. Гаджинский, А. М. Логистика: учебник / А. М. Гаджинский. – [11-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Изд.-торг. корпорация “Дашков и К”, 2005. – 432 с.
3. Крикавський Є.В. Застосування концепції логістики у нетрадиційних сферах // Вісника Національного ун-ту «Львівська політехніка». Логістика № 446. – Львів, Вісника Національного ун-ту «Львівська політехніка», 2002. – С. 114 – 120.
4. Курбанов А. Х., Лабазанов Ц. Р., Плотников Ст. А. Організаційно-економічні інновації в діяльності силових структур держави // Науково-технічні відомості СПбГТУ. — 2006. — Т. 2, № 4. — С. 137-142.
5. Плотников Ст. А. Інтеграція військового і цивільного секторів економіки як тенденція будівництва військової організації країни (за матеріалами Тилу Збройних сил російської федерації) // Озброєння та економіка. — 2010. — № 2 (10). — С. 85-88.
6. Проценко О. Д., Проценко В.О. Логістика і управління ланцюгами поставок — погляд у майбутнє. Макроекономічний аспект. — М.: Справа, РАНХиГС, 2012. — 192 с.
7. Лайсонс К., Джиллінгем М. Управління закупівельною діяльністю і ланцюгом поставок: пер. з 6-го англ. вид. — М. ИНФРА-М, 2005. — 798 с.
8. Шехтер Д., Сандер Р. Логістика. Мистецтво управління ланцюгами поставок. — М.: Претекст, 2008. — 240 с.
9. Джеймс Р. Стік, Дуглас М. Ламберт Стратегічне управління логістикою: пер. з 4-го англ. вид. — М. Інфра-М, 2005 — 830с.
10. Офіційний веб-портал Верховної Ради України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
11. Офіційний веб-портал Міністерства Оборони України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mil.gov.ua/>
12. Українське національне інформаційне агентство «Укрінформ» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrinform.ua/>
13. Парламент визначив статус "окремих районів" Донбасу [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.bbc.com/ukrainian/politics/2015/03/150317_donbas_law_she

REFERENCES

1. Vorkut T.A. Improving approaches to transportation process standardization projects logistics systems / T.A.Vorkut T.A., Bilohoh O.Y. // Project management, systems analysis and logistics: Science magazine. Vol. 6 - K.: NTU. 2009. - p. 67-71. (Ukr)
2. Gadzhinsky, A. M. Logistika: textbook / A. M. Gadzhinsky. – [11th prod., reslave. and additional]. – M.: Prod. - the bargaining. "DashkovandK", 2005. – 432 p. (Rus)
3. Krykavskiy E.V. Application of conception of logistic in the unconventional spheres // Visnyk of National university "Lviv polytechnic". Logistic № 446. – Lviv, Visnyk of National university "Lviv polytechnic", 2002. - P. 114 - 120. (Ukr)
4. Kurbanov A.H., Labazanov C.R., Plotnikov S.A. Organizationally-economic innovations in activity of power structures of the state // Scientific and technical information of SPbGTU. – 2006. - T. 2, № 4. – P. 137-142. (Ukr)
5. Plotnikov S.A. Integration of military and civil sectors of economy as tendency of building of military organization of country (by materials of Rear of Armed forces of the Russian federation) // of Armament and economy. - 2010. - № 2 (10). – P. 85-88. (Ukr)
6. Prochenko O.D., Prochenko V.O. The logistic and management of deliveries chains is a look in the future. Macroeconomic aspect. – M: Sprava, RANHiGC, 2012. – 192 p. (Ukr)
7. K. Lysons, M. Gillingham Management purchase activity and chain of deliveries: interp. from a 6th edition. - M. INFRA-M, 2005. – 798 p. (Ukr)
8. D. Schecter, G. Sander Delivering the Goods: The Art of Managing Your Supply Chain. – M.: Pretext, 2008. – 240 p. (Ukr)
9. J. Stock, D. Lambert Strategic management logistic: interp. from a 4th edition. – INFRA-M, 2005 – 830p. (Ukr)
10. Official webportal of Verkhovna Rada of Ukraine [Electronic resource] – Access: <http://zakon.rada.gov.ua> (Ukr)
11. Official web portal of Defense's Departments of Ukraine [Electronic resource] – Access: <http://www.mil.gov.ua/> (Ukr)
12. Ukrainian national news agency "Ukrinform" [Electronic resource] – Access: <http://www.ukrinform.ua/> (Ukr)
13. Parliament defined status of "separate districts" of Donbas [Electronic resource] – Access: http://www.bbc.com/ukrainian/politics/2015/03/150317_donbas_law_she (Ukr)

РЕФЕРАТ

Карпенко О.А. Концепція інтендантства у сучасних соціально-економічних умовах розвитку України / О.А. Карпенко, С.О. Ковальчук, Н.М. Лажевська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті розглянуто ряд питань пов'язаних з проблемами матеріально-технічного забезпечення специфічних зон України. Виходячи з результатів проведеного аналізу у сфері розвитку військової логістики автори наводять своє бачення виявлених проблем та шляхи можливого їх вирішення.

Об'єкт дослідження – методи та моделі стратегічного планування.

Мета роботи – досліджено і проаналізовано проблеми функціонування військової логістики на територіях специфічних зон, її можливості та перспективи подальшого розвитку.

Результати статті створюють науково-теоретичну базу для формалізації чинників які впливають на прийняття стратегічних рішень у системах забезпечення специфічних зон.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СТРАТЕГІЧНІ РІШЕННЯ, ІНТЕНДАНТСТВО, ВІЙСЬКОВА ЛОГІСТИКА, ЦИВІЛЬНА ЛОГІСТИКА, СПЕЦИФІЧНІ ЗОНИ, ЛОГІСТИЧНІ ЦЕНТРИ.

ABSTRACT

Karpenko O.A., Kovalchuk S.O., Lazhevskaya N.M., Commissariat concept in modern social – economic conditions of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

In the article are have been discussed a number of issues related to the problems of material and technical support of specific areas of Ukraine. Based on the results of the analysis in the field of military logistics authors give their vision of outstanding issues and possible ways to solve them.

The object of study - methods and models of strategic planning.

Purpose of the study - researched and analyzed problems of functioning of military logistics in areas of specific zones, its opportunities and prospects for further development.

Results of article provide scientific and theoretical basis for the formalization of factors that influence on making strategic decisions in systems which support specific areas.

KEY WORDS: STRATEGIC DECISIONS, COMMISSARIAT, MILITARY LOGISTICS, CIVIL LOGISTICS, SPECIFIC ZONES, LOGISTICS CENTERS.

РЕФЕРАТ

Карпенко Е.А. Концепция интенданства в современных социально-экономических условиях развития Украины / Е.А.Карпенко, С.А.Ковальчук, Н.Н. Лажевська // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье рассмотрен ряд вопросов, которые связаны с проблемами материально-технического обеспечения специфических зон Украины. Исходя из результатов проведенного анализа в сфере развития военной логистики авторы приводят свое видение выявленных проблем и пути их возможного решения.

Объект исследования – методы и модели стратегического планирования.

Цель работы – исследовано и проанализировано проблемы функционирования военной логистики на территориях специфических зон, ее возможности и перспективы дальнейшего развития.

Результаты статьи создают научно-теоретическую базу для формализации факторов, которые влияют на принятие стратегических решений в системах обеспечения специфических зон.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ, ИНТЕНДАНСТВО, ВОЕННАЯ ЛОГИСТИКА, ГРАЖДАНСКАЯ ЛОГИСТИКА, СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ЗОНЫ, ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ.

АВТОРИ:

Карпенко Олена Анатоліївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tanitriel@ukr.net, тел. +380442544326, Україна, 01010 м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 439.

Ковальчук Світлана Олексіївна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри транспортного права та логістики, e-mail: swettla@ukr.net, тел. +380442544326, Україна, 01010 м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 439.

Лажевська Наталія Миколаївна Національний транспортний університет, студентка кафедри транспортного права та логістики e-mail: lazhevaska@mail.ru, тел. +380442544326, Україна, 01103, м. Київ, вул. Кіквідзе, буд. 40а, к. 394

AUTOR:

Karpenko Elena A., PhD, Associate Professor, National Transport University, associate professor department of department of transport law and logistics, e-mail: tanitriel@ukr.net, tel. +380442544326, Ukraine, 01010 Kyiv, str. Suvorov, 1, k 439.

Kovalchuk Svetlana O., National Transport University, senior lecturer in department of transport law and logistics, e-mail: swettla@ukr.net, tel. +380442544326, Ukraine, 01010 Kyiv, str. Suvorov, 1, k 439.

Lazhevaska Natalya Mukolaivna, National Transport University, student National Transport University, e-mail: lazhevaska@mail.ru, tel. +380442544326, Ukraine, 01010 Kyiv, str. Kikvidze, 40a, k 439.

АВТОРЫ:

Карпенко Елена Анатольевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tanitriel@ukr.net, тел. +380442544326, Украина, 01010 г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 439.

Ковальчук Светлана Алексеевна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры транспортного права и логистики, e-mail: swettla@ukr.net, тел. +380442544326, Украина, 01010 г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 439.

Лажевская Наталия Николаевна, Национальный транспортный университет, студентка кафедры транспортного права и логистики, e-mail: lazhevaska@mail.ru, тел. +380442544326, Украина, 01103, м. Киев, ул. Киквидзе, дом. 40а, к. 394

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Melnichenko O.I., PhD, Engineering (Dr.) associate professor, National Transport University, associate department of transport law and logistics, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko E.V., PhD, Economic (Dr.) associate professor, president of academy of investments in science and building of Ukraine, Kyiv, Ukraine.

ОЦІНКА ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

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

ESTIMATION OF INNOVATIVE POTENTIAL OF ROAD FACILITIES ENTERPRISES

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

ОЦЕНКА ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Комчатных Е.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Вже досить тривалий час дорожнє господарство України перебуває у кризовому стані: низький технічний рівень мережі автомобільних доріг, спад обсягів дорожніх робіт, застаріла матеріально-технічна база, незадовільне фінансування, слабка інвестиційна привабливість. Недостатній розвиток дорожнього господарства стає перепорою ефективному функціонуванню та росту багатьох галузей економіки, що в свою чергу позначається на економічних темпах розвитку країни. Таким чином, стійкий розвиток і ефективне функціонування дорожнього господарства є необхідною умовою стабілізації, підйому й структурної перебудови економіки, забезпечення цілісності та національної безпеки, поліпшення умов і рівня життя населення.

Необхідною складовою соціально-економічного розвитку України є впровадження інновацій в різні галузі національної економіки. Цим шляхом йдуть розвинуті країни, й у нашого суспільства є всі передумови орієнтуватися на нього. Важливого значення набуває інноваційне забезпечення дорожнього господарства країни, так як Україна має вигідне географічне положення на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією. Впровадження інновацій супроводжується низкою проблем, але саме формування та реалізація інноваційного потенціалу стане вирішальною умовою стійкого розвитку економіки України, окремих галузей та підприємств, зокрема дорожнього господарства.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Дослідженню інноваційного потенціалу присвячено роботи таких фахівців як Крупки М.І., Репіної І.М., Федоніної О.С., Верби В.А., Новікової І.В., Федулової Л.І., Краснокутської Н.В. Кожен з дослідників має власний погляд на сутність інноваційного потенціалу, його склад, структуру, елементи, пропонує власні показники, критерії, методи оцінки.

Існує декілька методологічних підходів щодо співвідношення загального та інноваційного потенціалів підприємства. Згідно з моделлю запропонованою В. Вербою та І. Новиковою [1], інноваційний потенціал виступає оболонкою загального потенціалу підприємства. За моделлю, яку запропонував авторський колектив на чолі з О.С. Федоніним [7], інноваційний потенціал не є надзвичайним компонентом, лише однією зі складових загального потенціалу підприємства, яка разом із інвестиційним потенціалом виконує відтворювальну функцію загального потенціалу суб'єкта господарювання. Деякі дослідники ще більш звужено підходять до визначення сутності інноваційного потенціалу. Одні з них оцінюють інноваційний потенціал тільки за наявністю науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок. Такий підхід не визначає відмінностей між інноваційним та інтелектуальним потенціалами. Інші розглядають інноваційний потенціал як складову інтелектуального потенціалу.

Виклад основного матеріалу. Аналіз досліджень науковців характеризує наявність різних підходів до визначення інноваційного потенціалу. Вважаємо, що інноваційний потенціал підприємства слід розглядати, як сукупну спроможність підприємства до інноваційної діяльності, що формується в процесі щоденної діяльності підприємства за різними напрямками його функціонування. Інноваційний потенціал слід розглядати як складну динамічну систему генерування, накопичення і трансформування наукових ідей та науково-технічних результатів в інноваційні продукти, процеси. Інноваційний потенціал – це підсистема цілісної системи (загального підприємницького потенціалу), в якій він взаємообумовлено взаємодіє з іншими потенціалами підприємства (виробничим, технологічним, кадровим, науково-технічним, інформаційним тощо). Тобто, з одного боку інноваційний потенціал входить до складу кожного з елементів загального

підприємницького потенціалу, з іншого боку, кожна зі складових потенціалу підприємства забезпечує його інноваційну складову. Інноваційний потенціал взаємообумовлено взаємодіє з іншими складовими і саме вони формують і утворюють його рівень.

Але для визначення рівня інноваційного потенціалу підприємства не потрібно повне значення виробничого, кадрового чи науково-технічного потенціалів, а лише та їх частина, що приймає безпосередню участь у його формуванні. Тому в склад інноваційного потенціалу слід включати не потенціали по відповідним напрямкам, а складові елементи цих потенціалів, що найбільш повно відповідають вимогам і дозволять обґрунтовано визначати його рівень.

Узагальнивши наявний досвід у теорії і практиці щодо оцінки інноваційного потенціалу підприємства, ми пропонуємо здійснювати його діагностику за допомогою системи показників за наступними напрямками: виробничо-технологічним, кадровим, фінансово-економічним, науково-технічним, організаційно-управлінським та маркетинговим.

Перелік показників що формують інноваційний потенціал за кожним з вказаних напрямів залежить від особливостей галузі та специфіки функціонування підприємства. Тому насамперед слід визначитися з галузевими особливостями, які впливають на розвиток дорожнього господарства та розкривають його специфічні умови діяльності.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки» дорожнє господарство разом з залізничним, морським, автомобільним та авіаційним транспортом входить до транспортно-дорожнього комплексу, який являє собою систему транспортних комунікацій, що об'єднує всі сучасні види транспорту. Це пов'язано з тим, що автомобільний транспорт розглядається в контексті автомобільних доріг, які відносяться до дорожнього господарства. Переважна більшість структурних одиниць дорожнього господарства, у тому числі організації, діяльність яких пов'язана з проектуванням автомобільних доріг, контролем якості виконання дорожніх робіт, проведенням наукових досліджень, створенням нормативної бази й ін., підпорядковано державі. Ринок дорожніх робіт з будівництва та реконструкції автомобільних доріг є олігополією, на якому функціонує невелика кількість державних і комерційних підприємств. [8]

Оцінку інноваційного потенціалу підприємства доцільно здійснювати в наступній послідовності: аналіз структури інноваційного потенціалу; виявлення ступеня використання внутрішніх інноваційних можливостей підприємства; оцінка рівня інноваційної активності підприємства.

Перший етап оцінки інноваційного потенціалу передбачає вивчення впливу кожної його складової на загальний рівень. Методом експертних оцінок за участю провідних фахівців Державного агентства автомобільних доріг України було встановлено вплив кожної з вказаних вище складових на рівень інноваційного потенціалу підприємств дорожнього господарства (табл. 1).

Таблиця 1 – Ступінь впливу складових інноваційного потенціалу підприємства на його рівень

№	Складова	Вагомість (q_i)
1.	Виробничо-технологічна	0,17
2.	Кадрова	0,18
3.	Фінансово-економічна	0,17
4.	Науково-технічна	0,17
5.	Організаційно-управлінська	0,16
6.	Маркетингова	0,15
Сумарне значення		1

Другий етап передбачає розрахунок значень показників, що формують інноваційний потенціал за кожним напрямом. Враховуючи вказані вище галузеві особливості, нами було обрано показники, що найкраще відображають рівень розвитку інноваційного потенціалу підприємства за вказаними вище напрямками.

Виробничо-технологічну складову інноваційного потенціалу підприємства характеризують такі показники: F_{11} – частка продукції, вдосконаленої протягом останніх трьох років в загальному обсязі товарної продукції, F_{12} – частка інноваційної продукції, виробленої на засадах договорів, контрактів в загальному обсязі товарної продукції, F_{13} – питома вага науково місткої продукції в загальному обсязі товарної продукції, F_{14} – частка впроваджених нових та суттєво вдосконалених технологічних процесів, які покращують економічні показники економічні результуючі показники

роботи підрозділів, працівників підприємства, серед усіх технологічних процесів підприємства, F_{15} – коефіцієнт щорічного оновлення техніки та обладнання.

Кадрову складову інноваційного потенціалу підприємства характеризують такі показники: F_{21} – частка інженерно-технічних працівників та дослідників у загальному списку чисельності робітників підприємства, F_{22} – частка інженерно-технічних працівників та дослідників з науковим ступенем у загальній їх кількості, F_{23} – плинність кадрів залучених до інноваційного процесу, F_{24} – рівень кваліфікації та досвід працівників залучених до інноваційного процесу, F_{25} – рівень підвищення кваліфікації працівників інноваційної сфери.

Фінансово-економічну складову інноваційного потенціалу підприємства характеризують такі показники: F_{31} – індекс росту інноваційних витрат підприємства, F_{32} – частка прибутку підприємства, спрямована на НДДКР, застосування нової техніки та технології у загальному прибутку підприємства, F_{33} – частка інноваційних витрат у загальному обсязі витрат підприємства, F_{34} – питома вага використання залучених та власних ресурсів у виконанні інноваційних завдань, F_{35} – ступінь забезпеченості інноваційного розвитку підприємства фінансовими ресурсами.

Науково-технічну складову інноваційного потенціалу підприємства характеризують такі показники: F_{41} – чисельність придбаних та (або) створених об'єктів промислової та інтелектуальної власності в аналізованому періоді, F_{42} – кількість наукових публікацій на одного працівника, F_{43} – наявність баз даних в т.ч. власної розробки, F_{44} – ступінь задоволення потреб науково технічних фахівців у необхідній науково технічній інформації, F_{45} – ступінь відповідності наявних інформаційних фондів інноваційними завданнями підприємства.

Організаційно-управлінську складову інноваційного потенціалу підприємства характеризують такі показники: F_{51} – ступінь відповідності організаційної структури інноваційним завданням, F_{52} – ступінь відповідності методів управління інноваційним завданням, F_{53} – ступінь спрямованості стратегічних завдань на інноваційний розвиток, F_{54} – ступінь використання фонду матеріального заохочення за пропозиції, участь у розробці та впровадження нововведень, F_{55} – ступінь використання бюджету розвитку підприємства.

Маркетингову складову інноваційного потенціалу підприємства характеризують такі показники: F_{61} – наявність налагодженого каналу розподілу продукції, F_{62} – питома вага витрат на маркетинг, рекламу та популяризацію інновацій в загальному обсязі частини бюджету, F_{63} – частка ринку підприємства в галузі, F_{64} – відносна частка ринку стосовно найважливішого конкурента, F_{65} – рівень співпраці з партнерами.

Так як серед обраних потенціалоутворюючих показників є як кількісні, так і якісні, для уможливлення проведення розрахунків, отримані дані переведено у відносні величини (бали). Для цього отримані дані необхідно порівняти з базовими. За базу порівняння можуть бути прийняті середньогалузеві показники, найкращі показники підприємств-конкурентів або дані по підприємству за минулі періоди. Бальна оцінка використання підприємством кожного з елементів інноваційного потенціалу здійснюється з використанням шкали від 0 до 3 (табл. 2).

Таблиця 2 – Бальна оцінка використання підприємством елементів інноваційного потенціалу

Бали	Значення
0	зовсім не використовується потенціал елемента
1	низький рівень використання потенціалу елемента
2	середній рівень використання потенціалу елемента
3	високий рівень використання потенціалу елемента

Після розрахунку первинних потенціалоутворюючих показників, можна провести оцінку рівня кожної складової інноваційного потенціалу підприємства:

$$P_i = \sum F_{ij} \cdot q_i, \quad (1)$$

де P_i – оціночне значення i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

F_{ij} – значення j -го потенціалоутворюючого показника i -ї складової інноваційного потенціалу підприємства;

q_i – вагомість i -ї складової інноваційного потенціалу.

Слід відмітити, що чим вище рівень використання кожної складової інноваційного потенціалу, тим більше у підприємства конкурентних переваг для здійснення ефективної інноваційної діяльності.

У таблиці 3 наведена процедура оцінки інноваційного потенціалу за допомогою обраних нами потенціалоутворюючих показників. В якості об'єктів дослідження обрано підприємства державної форми власності з найкращими показниками у проектно-вишукувальних та науково-дослідних роботах серед дорожніх організацій. В якості джерел інформації для проведення достовірної оцінки використовувалися дані бухгалтерського, оперативного й статистичного обліків, технічна та технологічна інформація, інформація про організацію виробництва і праці, дані соціального, психологічного і правового характеру тощо.

Таблиця 3 – Матриця оцінки інноваційного потенціалу підприємства

Показник	Вагомість (q_i)	Підприємство №1		Підприємство №2	
		Бальна оцінка (F_{ij})	Оціночне значення (P_i)	Бальна оцінка (F_{ij})	Оціночне значення (P_i)
F_{11}	0,17	3,0	1,96	1,0	1,87
F_{12}		1,5		3,0	
F_{13}		2,5		3,0	
F_{14}		0,5		3,0	
F_{15}		3,0		1,0	
F_{21}	0,18	2,5	1,44	3,0	2,52
F_{22}		0,5		3,0	
F_{23}		2,0		3,0	
F_{24}		1,0		3,0	
F_{25}		2,0		2,0	
F_{31}	0,17	3,0	2,21	0	1,36
F_{32}		2,5		3,0	
F_{33}		3,0		0,5	
F_{34}		3,0		2,5	
F_{35}		1,5		2,0	
F_{41}	0,17	0,5	1,70	3,0	2,21
F_{42}		0,5		2,0	
F_{43}		3,0		2,0	
F_{44}		3,0		3,0	
F_{45}		3,0		3,0	
F_{51}	0,16	3,0	1,92	3,0	2,24
F_{52}		3,0		3,0	
F_{53}		2,0		3,0	
F_{54}		2,0		3,0	
F_{55}		2,0		2,0	
F_{61}	0,15	3,0	1,80	3,0	1,73
F_{62}		1,0		1,5	
F_{63}		3,0		2,0	
F_{64}		3,0		2,0	
F_{65}		2,0		3,0	

Заключний етап оцінки передбачає розрахунок узагальнюючого показника, як суми оціночних значень складових інноваційного потенціалу підприємства:

$$In = \sum P_i \quad (2)$$

Оцінку рівня інноваційного потенціалу підприємства доцільно здійснювати за наступною шкалою: від 0 до 5 – низький рівень, від 5 до 10 – середній рівень, від 10 до 15 – високий рівень. Аналіз показав, що перше та друге підприємства мають високий рівень інноваційного потенціалу – 11,03 і 11,93 відповідно.

Як видно з проведеного вище дослідження, перше підприємство хоч і має високий рівень інноваційного потенціалу, проте простежується незначне відставання за його кадровою, науково-технічною та організаційно-управлінською складовими. Зрозуміло, що останні дві складові також в першу чергу залежать від зацікавленості у генерації ідей науково-технічними робітниками та керівництвом підприємства. Кадрова складова інноваційного потенціалу відіграє найважливішу роль у його формуванні. Проте в даний час на підприємствах їй приділяється недостатня увага. Відсутні сприятливі умови для ефективного використання наявного людського потенціалу в інноваційному процесі, а саме: неефективна система стимулювання інноваційної активності на підприємствах.

Висновки. Науково-технічний прогрес, основою якого є інноваційна діяльність, перетворюється на вирішальний фактор соціально-економічного розвитку України і відіграє провідну роль у вирішенні економічних, екологічних, соціальних та культурних завдань. Недооцінювання його загрожує швидкою втратою позицій на світовому ринку, спадом виробництва, банкрутством підприємств та переходом виробничих проблем в соціально-економічні й політичні. Проте, майже в усіх регіонах і галузях нашої країни відстежується тенденція поступового зниження інноваційної активності. Постійний інноваційний розвиток підприємства є гарантом збільшення конкурентних переваг даного підприємства у ринкових умовах.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Верба В.А., Новикова І.В. Методичні рекомендації з оцінки інноваційного потенціалу підприємства // Проблеми науки. – 2003. – №3. – С. 22-31.
2. Гриньов А.В. Оцінка інноваційного потенціалу підприємства // Проблеми науки. – 2003. № 12. – С. 13-17.
3. Економіка й організація інноваційної діяльності : підручник / за ред. О. І. Волкова, М. П. Денисенка. – К.: Професіонал, 2011. – 960 с.
4. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи. – Суми: Університетська книга, 2003. – 440с.
5. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: Навч. посібник. — К.: КНЕУ.— 2003. — 504 с.
6. Репіна І. М. Підприємницький потенціал: методологія оцінки та управління // Вісник Української академії державного управління при Президенті України. — 1998. — № 2. — С. 262—271
7. Федонін О.С., Репіна І.М., Олексюк О.І. Потенціал підприємства: формування та оцінка: Навч. посібник. — К.:КНЕУ, 2004. — 316с.
8. Шинкаренко В.Г., Бурмака М.М. Галузеві особливості розвитку дорожнього господарства // Економіка транспортного комплексу. – 2011. – №18. – С. 143-153.

REFERENCES

1. Verba V.A., Novikov I.V. Guidelines to assess the potential of innovative enterprises. Problems of science. 2003. Vol. 3. P. 22-31. (Ukr)
2. Grinyov A.V. Estimation of innovative potential of enterprise. Problems of science. 2003. Vol. 12. P. 13-17. (Ukr)
3. Volkov O. I., Denysenko M. P. and others, editor Volkov O. I., Denysenko M. P. Ekonomika y orhanizatsiia innovatsiinoi diialnosti [Economics and innovation activity organization]: tutorial. Kyiv: Professional Publ., 2011. 960 p. (Ukr)
4. Illiashenko S.M. Upravlinnia innovatsiinyim rozvytkom: problemy, kontseptsii, metody. [Management of innovation development: issues, concepts, methods]. Sumy: Universytetska knyha Publ., 2003. 440 p. (Ukr)
5. Krasnokutskaya N.V. Innovatsiinyi menedzhment [Innovation management]: tutorial. Kyiv: KNEU Publ., 2003. 504 p. (Ukr)
6. Repina I. M. Entrepreneurial potential: methodology assessment and management. Herald of Ukrainian Academy of Public Administration under the President of Ukraine. 1998. Vol. 2. P. 262-271 (Ukr)
7. Fedonin O.S., Riepina I.M., Oleksiuk O.I. Potentsial pidpriemstva: formuvannia ta otsinka [The potential of the company: development and assessment]: tutorial. Kyiv: KNEU Publ., 2004. 316 p. (Ukr)

8. Shinkarenko V.H., Burmaka M.M. Branch features of road facilities development. Economics of the transport sector. 2011. Vol. 18. P. 143-153. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Комчатних О.В. Оцінка інноваційного потенціалу підприємств дорожнього господарства / О.В. Комчатних // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті визначено місце інноваційного потенціала в загальному потенціалі підприємства, запропоновано перелік показників та методологію його оцінки.

Об'єкт дослідження – інноваційний потенціал підприємств дорожнього господарства.

Мета роботи – розробка принципів підходів до визначення сутності та оцінювання інноваційного потенціалу промислового підприємства на основі комплексної розробки теоретичних, методичних і практичних питань забезпечення інноваційної діяльності підприємств.

Метод дослідження – аналіз і синтез, метод експертного оцінювання.

Інноваційний потенціал – це підсистема цілісної системи (загального підприємницького потенціалу), в якій він взаємообумовлено взаємодіє з іншими потенціалами підприємства і саме вони формують і утворюють його рівень. Тобто, з одного боку інноваційний потенціал входить до складу кожного з елементів загального підприємницького потенціалу, з іншого боку, кожна зі складових потенціалу підприємства забезпечує його інноваційну складову.

Узагальнивши наявний досвід у теорії і практиці щодо оцінки інноваційного потенціалу підприємства, ми пропонуємо здійснювати його діагностику за допомогою системи показників за наступними напрямками: виробничо-технологічним, кадровим, фінансово-економічним, науково-технічним, організаційно-управлінським та маркетинговим.

Результати статті можуть бути використані для оцінки інноваційного потенціалу промислових підприємств і розроблення напрямків для підвищення його рівня.

Прогнозні припущення щодо розроблення – наведений перелік показників і методологія можуть бути змінені чи доповнені в залежності від сфери застосування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПОТЕНЦІАЛ ПІДПРИЄМСТВА, ІННОВАЦІЯ, ІННОВАЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ДОРОЖНЄ ГОСПОДАРСТВО.

ABSTRACT

Komchatnykh O.V. Estimation of innovative potential of road facilities enterprises. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The document defines the role of the innovation potential. Identifies indicators and methods of assessing the level of enterprise's innovative potential.

Object of the study – innovative potential of road facilities enterprises.

Purpose of the study – determination of the value of the category «innovative potential», develop methods to assess the level of innovation potential.

Method of the study – analysis and synthesis, expert assessment method.

Innovation potential is a component of the economic potential of the enterprise. At the same time it interacts with other forms of enterprise potential. Innovative potential forms production potential, marketing potential, scientific and technical potential, management potential, human resources, financial potential. At the same time, these potentials form a innovative potential.

It is proposed to diagnose the innovative potential in six areas – production, marketing, science and technology, management, human resources, finance. For this purpose were selected indicators that show the level of development of innovative potential in different areas.

The results of the article can be used to evaluate and improve the innovation potential of the enterprise.

Forecast assumptions about the object of study – in different industries the list of indicators and methodologies algorithm can be modified

KEYWORDS: ECONOMIC POTENTIAL, INNOVATION, INNOVATION POTENTIAL, ROAD FACILITIES.

РЕФЕРАТ

Комчатных Е.В. Оценка инновационного потенциала предприятий дорожного хозяйства / Е.В. Комчатных // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье определено место инновационного потенциала в общем потенциале предприятия, предложены перечень показателей и методология для его оценки.

Объект исследования – инновационный потенциал предприятий дорожного хозяйства.

Цель работы – разработка принципиальных подходов для определения сущности и оценки инновационного потенциала промышленного предприятия на основе комплексной разработки теоретических, методических и практических вопросов обеспечения инновационной деятельности предприятий.

Метод исследования – анализ и синтез, метод экспертной оценки.

Инновационный потенциал является подсистемой целостной системы (общего предпринимательского потенциала), в которой он взаимообусловлено взаимодействует с другими потенциалами предприятия и именно они формируют и образуют его уровень. То есть, с одной стороны инновационный потенциал входит в состав каждого из элементов общего предпринимательского потенциала, с другой стороны, каждая из составляющих потенциала предприятия обеспечивает его инновационную составляющую. Обобщив имеющийся опыт в теории и практике по оценке инновационного потенциала предприятия, мы предлагаем осуществлять его диагностику с помощью системы показателей по следующим направлениям: производственно-технологическому, кадровому, финансово-экономическому, научно-техническому, организационно-управленческому и маркетинговому.

Результаты статьи могут быть использованы для оценки инновационного потенциала промышленных предприятий и поиска путей повышения его уровня.

Прогнозные предположения по разработке – приведенный перечень показателей и методология могут быть изменены или дополнены в зависимости от области применения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПОТЕНЦИАЛ ПРЕДПРИЯТИЯ, ИННОВАЦИЯ, ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО.

АВТОРИ:

Комчатних Олена Вікторівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри економіки, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 314.

AUTHOR:

Komchatnykh Olena V., National Transport University, assistant lecturer department of economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 314.

АВТОРЫ:

Комчатных Елена Викторовна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 314.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Гришук О.К., кандидат технічних наук, професор, проректор з навчальної роботи, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondarenko Ye.V., Grand Ph.D. in Economic Sciences, professor, President of Ukrainian Academy of investment in science and construction, Kyiv, Ukraine.

Grischuk O.K., Ph.D. in Technical Science, professor, Vice Rector for Academic Affairs, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЕВОЛЮЦІЯ ТРАКТУВАНЬ ЕКОНОМІЧНОЇ СУТНОСТІ ВИТРАТ

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

INTERPRETATION EVOLUTION OF EXPENSES ECONOMIC ESSENCE

Korolyova Oksana, candidate of economic sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЭВОЛЮЦИЯ ТРАКТОВОК ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СУЩНОСТИ РАСХОДОВ

Корольова О.И., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Актуальність наукового пошуку з удосконалення управління витратами обумовлює необхідність вивчення економічної суті витрат з позиції потреб управлінського персоналу для ефективного та раціонального використання ресурсів. Наукового обґрунтування потребує економічна суть витрат з погляду зниження собівартості продукції та поліпшення результатів діяльності підприємства. Важлива роль на підприємствах відводиться контролю за витратами для раціонального використання ресурсів і відповідно зниження собівартості. Комплексний підхід до системи управління підприємством забезпечується формуванням необхідної обліково-аналітичної інформації, що уможливорює контроль витрат та управління ними. Саме достовірна і своєчасна інформація, сформована в обліково-аналітичному та контрольному середовищі підприємства, дає змогу встановлювати відповідність процесу господарювання й управління виробництвом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Оскільки витрати виробництва або собівартість продукції є основним чинником формування ціни, вони повсякчас перебували у сфері наукових досліджень провідних економістів, таких як М. Чумаченко, М. Баканов, А. Шеремет, В. Буряковський, Ф. Котлер, І. Ліпсіц, В. Максимова, Т. Негл, Б. Райан, К. Сіо, І. Салимжанов.

Велика увага науковців до цих економічних категорій має цілком прикладний характер і пояснюється в першу чергу необхідністю: а) раціонального використання ресурсів; б) планування і ефективного їх використання; в) аналізу фактичних витрат з метою виявлення відхилень і причин; г) співставлення доходів і витрат для визначення фінансового результату; д) забезпечення зростання прибутку.

Постановка завдання. Основною метою написання даної статті є дослідження теоретичних засад визнання витрат як економічної категорії з позиції потреб управління підприємством для ефективного та раціонального використання ресурсів.

Викладення основного матеріалу. Обмеженість ресурсів та існування різних альтернатив їх використання є об'єктивною передумовою дослідження поняття «витрат» як економічної категорії.

В історії розвитку дослідження економічної сутності витрат учені виділяють декілька етапів:

1) XXVIII – II ст. до н.е. – в цей період відбувалися процеси формування публічної звітності про витрати, а також становлення системи обліку та контролю витрат на різних рівнях господарської системи (на рівні окремих підприємств і на загальнодержавному рівні);

2) XIV-XIX ст. – виникнення та розвиток різноманітних теорій витрат, наповнення змістом базового поняття «витрати»;

3) XX ст. – виокремлення витрат як окремого об'єкта обліку та контролю, дослідження їх поведінки, застосування економіко-математичних методів дослідження;

4) сучасний етап – етап, на якому управління витратами перетворилося на окремий відносно самостійний напрям наукових досліджень [1, с. 4].

А. Зазимко економічну суть витрат визначає так: «виробництво як витрати одних ресурсів з метою отримання інших і задоволення потреб людини та суспільства. Витрати виробництва є загальноекономічною категорією, що має кількісний матеріально-речовий зміст, який завжди реалізується у специфічній соціально-економічній формі. В умовах ринкової економіки витрати виробництва набувають вартісного (цінового) вираження і справляють значний вплив на

ціноутворення, конкурентоспроможність і ефективність виробництва в ринковій економіці. Витрати виробництва – це перш за все витрати людської праці, а структура витрат визначається змістом і характером праці з розвитком суспільного виробництва» [2, с. 138].

Для встановлення економічної суті витрат необхідно дослідити теоретичні засади визнання витрат як економічної категорії. Теорія витрат виробництва, як і теорія вартості, існує в двох варіантах: теорія об'єктивних і суб'єктивних витрат. При цьому визнання об'єктивного характеру витрат притаманне для класичної школи, де ціни чинників виробництва виводилися з так званих натуральних норм винагород, а їх рівні визначались окремими теоріями. Прибічниками класичної школи не ставилася під сумнів реальність витрат виробництва. Австрійська економічна школа відстоювала суб'єктивний характер витрат, які сприймаються як психологічне явище. В основу теорії покладено два положення: перше стверджує, що продуктивні блага – це майбутні, потенційні блага, цінність їх має невизначений характер і залежить від цінності кінцевого продукту, що приносить безпосередню користь. Із цього випливає, що не витрати виробництва надають цінності кінцевому продукту, а навпаки, витрати виробництва набувають цінності від своїх продуктів. Друге положення зводиться до твердження, що пропозиція обернена сторона попиту – попиту тих, хто володіє товаром, а при досить низьких цінах виробники самі формують попит на свою продукцію [3, с. 15].

Концепції визначення витрат виробництва та їх класифікація обумовлені розвитком суспільства, метою і методологією пізнання. Кожна школа політекономії формувала визначення витрат та їхні види, а пріоритетними, як зазначає А. Зазимко, в економічній теорії є два підходи: 1) з позиції теорії трудової вартості (марксизм) (К. Маркс, В. Петті, Д. Рікардо, А. Сміт); 2) з позиції сучасної політекономії (економіксу) – неокласичного синтезу (А. Маршалл, П. Самуельсон) [2, с. 143].

Представники теорії трудової вартості вважали, що праця є єдиним джерелом вартості й основою прирівнювання та обміну товарів. Величина вартості вимірюється кількістю простої абстрактної праці, або суспільно необхідним робочим часом для виготовлення певної споживної вартості. Вартість товару встановлюється прирівнюванням певних товарів як продуктів індивідуальної конкретної праці на основі середніх, суспільно необхідних витрат праці. Саме це визначає кількісні пропорції під час обміну одного товару на інший за вартістю – кількість простої абстрактної праці, уречевленої в товарі, а мінова вартість є формою прояву вартості.

Представники неокласичної теорії вартості спробували поєднати «теорії» вартості, зокрема об'єктивної, витрат виробництва, попиту і пропозиції. На їхню думку, з погляду економічної діяльності економічні витрати – це ті явні та неявні витрати, які фірма зобов'язана понести, щоб відволікти ці ресурси від використання в альтернативних виробництвах [4, с. 45].

Представник теорії трудової вартості В. Петті першим в Європі обґрунтував, що праця є джерелом вартості [5, с. 431]. У подальшому ідеї В. Петті були покладені його послідовниками – видатними англійськими економістами Д. Рікардо та А. Смітом – в основу теорії трудової вартості, яка дала змогу зрозуміти та розкрити природу ціноутворення [6, с. 7]. Підкреслюючи роль останніх, сучасний дослідник Е. Борисов зазначає, що А. Сміт та Д. Рікардо застосували цю теорію для дослідження капіталістичної економіки, сутність якої полягає в тому, що фабричні робітники своєю працею створюють нову вартість, яка частково дістається їм, а решта (додана вартість) привласнюється підприємцями [7, с. 30].

А. Сміт в теорії трудової вартості вказав на існування двох видів вартості – споживної та мінової [6, с. 27]. Перша визначає корисність будь-якого предмету. Водночас А. Сміт акцентував увагу на неможливості оцінки корисності, тому вважав, що товарний обмін має здійснюватися на основі мінової вартості, яка визначається витратами праці. Однак зосередження уваги на міновій вартості та відповідних цінових пропорціях не дало змоги вченому виокремити та дослідити процес праці як чинник створення вартості та її перенесення на товар [8].

Д. Рікардо вперше в теорії економіки виокремив три основні чинники вартості: праця, корисність (споживна вартість) (відіграють вартісно-утворюючу роль для більшості товарів виробництва) і винятковість (для незначної групи унікальних невідтворюваних товарів) [9].

Подальшого розвитку викладені вище підходи отримали у започаткованій К. Марксом теорії витрат, базовими категоріями якої є: а) витрати виробництва; б) витрати обігу.

Витрати виробництва означають, з одного боку, вартість витрачених елементів продуктивного капіталу, тобто вартість виробництва товару, з іншого – дають можливість виокремити ту частину вартості товару, що має бути спрямована на відшкодування вартості елементів продуктивного капіталу, витрачених в процесі виробництва. Під витратами обігу розуміють витрати, пов'язані з

процесом реалізації товарів. Вони включають в себе також додаткові витрати, такі як витрати на пакування, сортування, витрати, пов'язані із транспортуванням товарів та їх зберіганням [10, с. 301].

К. Маркс вивчав процес формування витрат безпосередньо за їх основними елементами у виробничому процесі, абстрагуючись від проблеми коливання цін навколо вартості [10, с. 317]. Капіталістичні витрати виробництва найбільш наочно показують, що витрати є передумовою виробництва, а його суть залежить від характеру відносин власності на чинники виробництва. При повторенні та відновленні виробництва витрати потребують постійного оновлення й заміщення за натуральним складом і вартістю, стають основою вартості (ціни), яка, як зрозуміло, має перевищувати витрати виробництва. Основним елементом капіталістичних витрат є витрати робочої сили, яка створює необхідний і додатковий продукт (додану вартість). Перетворення робочої сили на товар і виникнення капіталістичного товарного виробництва змінило зміст, структуру, соціально-економічну специфіку витрат виробництва: з одного боку, вони виступають як витрати капіталу на виробництво (тому названі «капіталістичні витрати виробництва»), а з іншого – як витрати праці (живої та уречевленої). Те, чого вартий товар капіталістам, вимірюється витратами капіталу; те, чого товар справді вартий, – витратами праці. Тому капіталістичні витрати виробництва кількісно відмінні від його вартості або дійсних витрат його виробництва [10].

Досліджуючи теорію витрат, В. Базилевич зазначає, що К. Маркс чітко виокремлював вартість і ціну. Вартість визначається суспільнонеобхідними витратами і слугує вихідним моментом для встановлення ціни. В свою чергу, відхилення ціни від вартості відбувається під впливом попиту та пропозиції. Заслугою К. Маркса є встановлення подвійного зв'язку вартості: 1) з кількістю суспільнонеобхідної праці; 2) з відповідністю товарної маси обсягу суспільних потреб [11, с. 275 – 276].

Важливого значення для подальшого розвитку теорії витрат мало наукове обґрунтування К. Марксом положення про те, що цінність товару визначається витратами суспільнонеобхідної праці, а не цінністю робочої сили [12, с. 690].

Однак у теорії трудової вартості не поєднано вплив витрат і результатів на ціни, тобто суспільнонеобхідні витрати виробництва і корисність товарів, їх суб'єктивної, психологічної оцінки споживачем. Вперше спробу поєднання цих двох важливих чинників ціноутворення зробив всесвітньовідомий український економіст М. Туган-Барановський. Його найвагомішим науковим здобутком стало розділення понять «вартість» та «цінність». Під вартістю, на думку вченого, слід розуміти об'єктивну оцінку корисності товару суспільством, тоді як цінність являє собою не більш ніж суб'єктивну оцінку корисності того самого товару окремим споживачем. Заслуговує на увагу також введення М. Туган-Барановським у науковий обіг понять «вартість», під яким він розумів витрати засобів виробництва і праці, а також «трудова вартість», до якої відносять витрати живої праці [13, с. 276].

Слід зазначити, що серед сучасних учених існують різні підходи до розуміння поняття ціни. Так, на думку Е. Уткіна в умовах існування товарно-грошових відносин та дії закону вартості взагалі не може бути мови про категорію ціни [14, с. 8].

Інші вчені дотримуються позиції, що, оскільки в основу вартості покладено витрати суспільно необхідного часу на виробництво, то суспільно необхідні витрати праці мають бути покладені в основу ціни [15, с. 5].

Заслуговує на увагу точка зору А. Бутука щодо економічної сутності витрат. Аналізуючи внесок К. Маркса (викладений ним у відомих працях «До критики політичної економії» та «Капітал») у розвиток теорії трудової вартості, зокрема в обґрунтування виробничої основи ціни, автор, на нашу думку, справедливо зазначає, що вона має ґрунтуватися на суспільно необхідних витратах праці, які, в свою чергу, визначаються обсягами суспільно необхідного робочого часу та характеризуються загальною сумою вартості товару [16, с. 92].

Дещо іншу аргументацію наводить В. Єсіпов, який зазначає, що відповідно до теорії граничної корисності вартість товару і його ціна визначаються на основі суспільно необхідних витрат праці. При цьому між корисністю блага та його ціною існує певний зв'язок – «некорисна для споживачів річ не має ціни. А з іншого боку – чим більш корисна річ, тим, як правило, вища її ціна» [17, с. 12].

Представниками теорії граничної корисності є Є. Бем-Бавер, К. Менгер, Ф. Фон Візер, які вважали, що вартість товару, або цінність, визначається величиною його граничної корисності. Тобто корисність останнього блага для його власника визначає його цінність або мінову вартість. Проте, як зазначає А. Зазимко, цю теорію не поділяють більшість учених-економістів, оскільки вона ігнорує відносини обміну на основі витрат виробництва [2, с. 90].

Представники неокласичної теорії вартості Ф. Енгельс, А. Маршал, П. Самуельсон запропонували вирішення питання визначення впливу на ціну продукції її корисності та витрат виробництва, яке полягає в тому, що обидва наведені чинники (корисність і витрати виробництва) рівною мірою визначають ціну блага. Так, А. Маршалл виокремлює два види вартості – ринкову і нормальну: ринкова – це вартість, яка формується в короткі проміжки часу під впливом витрат виробництва і корисністю товарів, нормальна – вартість, яку утворили б економічні сили, якщо б загальні умови життя залишалися незмінними протягом певного проміжку часу, достатнього, щоб дати змогу попиту і пропозиції повністю реалізуватися [2, с. 90]. При цьому, як зазначає А. Зазимко, важко встановити, що більше впливає на вартість – витрати чи корисність, адже вплив змін у витратах виробництва потребує більше часу для виявлення, ніж вплив змін у попиті. Неокласична теорія, на його думку, не викликала б заперечення за таких умов: 1) чіткого визначення понять «вартість» і «ціна»; 2) розкриття механізму утворення вартості та ціни; 3) не ототожнювання понять «вартість» і «ціна» [2, с. 90].

Дискусія щодо різних економічних теорій актуальна й сьогодні. Так, А. Бутук підкреслює: «... і якщо говорити про ціноутворення, то саме теорія трудової вартості ... найбільш адекватно виявляє всі основоположні обставини, які визначають цей процес, чого не можна сказати про теорію споживчої корисності. На відміну від останньої, теорія трудової вартості враховує не тільки вплив на ціноутворення співвідношення попиту і пропозиції, а й трудовитратну базу ціни» [16, с. 93]. До найважливіших чинників, що обумовлюють вартість товару, автор відносить: інтенсивність праці, тобто кількість праці в одиницю робочого часу; якість товару, що потребує більших витрат і відповідно збільшення вартості одиниці товару; продуктивність праці, тобто кількість споживних вартостей, що виробляються за одиницю робочого часу, в результаті чого вартість одиниці товару знижується.

Інституціоналістська теорія витрат подана у роботах Д. Кларка («Дослідження економіки накладних витрат») і Д. Гобсона [11, с. 442]. Перший досліджував проблему накладних витрат та всебічно вивчав витрати за іншими ознаками класифікації, зокрема: індивідуальні та суспільні, додаткові фінансові, виробничі, довго- і короткострокові. Заслугою відомого британського економіста Д. Гобсона стало введення в науковий обіг поняття «людські витрати». Задля їх вимірювання, за визначенням автора, необхідно використовувати якість, характер трудових зусиль, професійні здібності осіб, які їх здійснюють тощо.

В економічній науці існують теорії вартості та теорії цінності. До них відносять: 1) теорію трьох чинників виробництва, представники якої (Ж. Сей, Ф. Бастія) вважали, що формування вартості відбувається у процесі виробництва як результат його основних чинників: праці, землі та капіталу; 2) теорію попиту і пропозиції, представники якої (Г. Маклеод) вважали, що реальна цінність товару дорівнює ціні рівноваги, що встановлюється на ринку в разі збігу попиту та пропозиції на певний товар; 3) теорію витрат виробництва, на думку представників якої (Р. Торренс, Н. Сеніор, Дж. Мілль) витрати виробництва є основою мінової вартості та ціни, тобто ціна витрат виробництва є основою ціноутворення; 4) сучасну теорію вартості, представники якої (Д. Белл, Е. Тоффлер) вважають, що з'явилась інформаційна теорія вартості, а новим основним її джерелом є не праця, а знання, інтелект [2, с. 91].

В. Базилевич зауважує, що особливої уваги заслуговує сучасна теорія вартості, яка зумовлена нестандартним підходом до теорії витрат з позиції теорії інформаційного суспільства [11]. Становлення такого суспільства прихильниками цієї теорії пов'язується з розвитком поряд із сільським господарством, промисловістю та сектором послуг нового сектору, який починає поступово займати домінуючі позиції в економіці – інформаційного.

Капітал і праця – основа індустріального суспільства – поступаються місцем інформації – основі інформаційного суспільства [11, с. 504]. Згідно з цією теорією, інформаційне суспільство принципово відрізняється від індустріального. Насамперед змінюється форма організації виробництва. Відпала необхідність у сильній концентрації виробництва, що характерно для індустріального суспільства. За таких умов у суб'єктів господарювання з'являється можливість повноцінної участі у виробничих процесах незалежно від їх місця знаходження. У зв'язку з цим, на думку одного із співавторів концепції постіндустріального суспільства Е. Тоффлера, людство завдяки суперсучасним технологіям наближається до нової форми «кустарного промислу» [18].

Широкої популярності в економічній теорії останнім часом набула теорія транзакційних витрат, запроваджена представниками неінституціоналізму. Вперше поняття транзакційних витрат, або витрат функціонування ринку, ввів Р. Коуз, протиставляючи термін транзакційні витрати агентським витратам. На відміну від поглядів ортодоксальних неокласиків, які, акцентуючи увагу на

досконалості ринку, дотримувалися погляду щодо можливості нехтування обсягами витрат на здійснення угод, Р. Коуз обґрунтував, що при укладанні кожної угоди необхідно проводити переговори, здійснювати нагляд, налагоджувати взаємозв'язки, ліквідувати розбіжності, і саме такі витрати назвав транзакційними, або витратами використання ринкового механізму [19].

Транзакційні витрати не пов'язані із процесом створення вартості.

Поняття транзакційних витрат як економічну категорію потрібно розглядати у поєднанні з трансформаційними витратами, якими є витрати, що супроводжують процес фізичної зміни матеріалу, внаслідок чого отримується продукт, який має певну цінність [11, с. 509]. До їх складу включають як витрати обробки матеріалу, так і витрати планування та координації процесу виробництва (якщо останній стосується технології, а не взаємовідносин між людьми).

У сучасній економічній теорії транзакційні витрати тлумачать іноді діаметрально протилежно. К. Ерроу визначив їх як витрати з підтримки економічної системи на ходу [11, с. 511]. Власну класифікацію транзакційних витрат з виділенням чотирьох їх типів, запропоновано К. Менаром (табл. 1).

Таблиця 1 – Класифікація транзакційних витрат за К. Менаром [20, с. 31 – 33]

№ з/п	Вид витрат	Характеристика витрат
1	Витрати на виділення	Обумовлені різною мірою технологічного поділу виробничих операцій або, іншими словами, цей вид витрат становить ключову характеристику фірми
2	Інформаційні витрати	Складаються з витрат кодування, вартості передачі сигналу, витрат розшифрування, а також витрат на вивчення користування інформаційною системою
3	Витрати на масштаб	Обумовлені існуванням системи безособового обміну, що потребує спеціалізованої системи забезпечення дотримання контрактів
4	Витрати на опортуністичну поведінку	Їх існування обумовлено тим, що покарання порушника угоди пов'язане з певними витратами, що робить опортуністичну поведінку часто одним із кращих способів реалізації індивідуальних цілей суб'єктів господарювання

В. Базилевич звертає увагу на те, що у теоріях деяких економістів транзакційні витрати існують не тільки в ринковій економіці (Р. Коуз, К. Ерроу, Д. Норт), але і в альтернативних способах економічної організації, зокрема у плановій економіці (С. Черг, А. Алчіан, Г. Демсетц). На думку С. Ченга, максимальні транзакційні витрати виникають у плановій економіці, що зрештою визначає її неефективність [11, с. 515].

На сьогодні виокремлено величини транзакційних витрат із загального обсягу витрат для управління ними є проблематичним, оскільки інформація про них знаходить відображення у системі бухгалтерського обліку разом з адміністративними витратами, витратами на збут, іншими витратами операційної діяльності, фінансовими витратами, надзвичайними витратами.

Проблема ціни та ціноутворення є найбільш складною та дискусійною в економічній теорії. Альтернативність визначення ціни залежить від різного тлумачення витрат виробництва, вартості та ціни різними економічними школами, ученими.

В умовах сучасної ринкової економіки на ціну в короткостроковому періоді можуть впливати безліч об'єктивних і суб'єктивних чинників, тому будь-яка теорія має право на існування. Проте з погляду довгострокового періоду виробництва традиційних відтворюваних товарів і послуг ціна на них визначатиметься середніми витратами їх виробництва на фірмі, у галузі та матиме певні межі. Для монопольного виробника основою ціни будуть повні витрати виробництва. Отже, головним компонентом ціни, її базою є витрати виробництва, індивідуальна вартість (собівартість) для кожного виробника. Під впливом конкуренції, попиту (суб'єктивної цінності) ринкова ціна відхиляється від ринкової вартості (об'єктивної), її верхньою межею може бути платоспроможний попит [2, с. 148].

Занадто спрощеним виглядає історично перше розуміння ціни як грошового вираження вартості, на що звертає увагу С. Мочерний [13, с. 273].

Підсумовуючи викладене вище, зазначимо, що численні погляди вчених, стосовно механізму встановлення цін можуть бути зведені до двох базових підходів, які принципово різняться:

1) ринковий підхід, прихильники якого визначають чинниками, що впливають на рівень ціни, вважають кон'юнктуру ринку, а також рівень попиту і пропозиції товарів.

2) витратний (виробничий) підхід, відповідно до якого ціна на товари визначається обсягом грошових витрат, що виникають у зв'язку з їх виробництвом та реалізацією. Застосування такого підходу є більш доцільним в умовах планової економіки.

Разом із тим елементи витратного підходу притаманні ринковій економіці. Однак його застосування в умовах ринку є обмеженим внаслідок існуючих особливостей формування ціни пропозиції, яка являє собою найнижчу ціну, що може бути встановлена виробниками на власну виготовлену продукцію.

Виробник пропонує свою продукцію покупцям за ціною, не нижчою від загальної суми витрат виробництва і обігу, плюс певна сума прибутку. Останніми роками у промисловості найбільшого поширення формування ціни на основі витратного підходу набув метод «витрати плюс». Суть методу полягає у формуванні ціни на основі додавання до витрат виробництва, управління і збуту певного продукту фіксованої норми прибутку.

Дослідження та аналіз існуючої практики ціноутворення на основі витратного методу дали змогу визначити основні його переваги, зокрема: гарантоване отримання певного рівня доходу при покритті й розподілі всіх витрат між продукцією; знання величини своїх витрат приводить до спрощення механізму ціноутворення; немає потреби вивчати попит на продукцію; для багатьох продавців такий метод є найбільш справедливим, оскільки рівень витрат у всіх практично однаковий.

В умовах ринкових відносин особливого значення набуває стимулююча функція ціни продукції. Це обумовлено низкою обставин: а) зацікавленість виробників у збільшенні обсягів виробництва товарів та їх реалізації перебуває у прямій залежності від рівня ціни на них; б) використання сучасних технологій в умовах ринкового ціноутворення стимулює підприємства до зниження витрат виробництва, що забезпечує більш високий рівень рентабельності та абсолютне збільшення прибутковості; в) можливість встановлення вищої ціни на товари підвищеного попиту стимулює розширення асортименту продукції, що випускається, та підвищення її якості.

Слід зазначити, що стимулююча функція ціни має подвійний характер прояву (впливу). З одного боку, як зазначалося вище, це відбувається при зміні ціни на продукцію безпосередньо в одній галузі, а з іншого – опосередковано – в інших, технологічно пов'язаних галузях. Наприклад, підвищення цін на сировину (енергоносії, метал та інші товари) майже автоматично призводить до підвищення цін на продукцію у таких галузях, як машинобудування, металургія, хімічна промисловість, сільське господарство, будівництво тощо.

Розгляд витрат виробництва під кутом зору соціально-економічних відносин дає змогу розподілити їх на дві великі групи:

1) витрати суспільства (суспільно необхідні), які включають у себе ті витрати живої та уречевленої праці, що відносять на вартість виробленої продукції;

2) витрати підприємства (індивідуальні), які є результатом відтворювального процесу і складаються з грошових витрат суб'єктів господарювання на засоби виробництва, що використовуються при виготовленні продукції, а також на виплату заробітної плати.

З виникненням додаткового продукту й розвитком товарного виробництва, зростанням кількості виробників індивідуальні витрати виробництва на ринку зводяться до суспільно необхідних витрат на виробництво певного товару й набувають форми суспільної вартості та ціни. Індивідуальні витрати відображають сукупність витрат матеріально-речових елементів та робочої сили окремим виробником, характеризують індивідуальні витрати на виробництво певного товару, його собівартість чи індивідуальну вартість. Індивідуальні витрати виробництва певного товару в різних виробників не збігаються, як і їхня собівартість. Вони можуть співпадати, бути меншими або більшими від ринкової вартості. В умовах товарного обміну на ринку індивідуальні витрати виробництва (праці) стихійно зводяться до середніх, суспільних, суспільно необхідних витрат праці, які набувають форми вартості – суспільної вартості або цінності товару та ціни. Суспільно необхідні витрати – це середні, сталі на певний період витрати, які визначають ринкову вартість і ціну певного товару.

Представники західної економічної науки (К. Маркс, Р. Кемпбелл, К. Сіо, Д. Бейтс Кларк, Б. Райзберг, Г. Фандель, М. Вебер) ґрунтовно дослідили витрати виробництва виходячи з потреб зростання його ефективності. При цьому враховувалися як обмеженість ресурсів, так і неможливість їхнього альтернативного використання. Сучасні концепції витрат багато в чому враховують обидва підходи.

Існують об'єктивні причини, які зумовлюють формування витрат виробництва підприємства як самостійної категорії. Насамперед це обумовлено економічною відокремленістю підприємств.

Одним із основних виробничих чинників, що суттєво впливає на рівень витрат, є величина підприємства, яка залежить від типу, кількості та віку засобів виробництва, а також вікового й кількісного складу працівників. Саме це стимулює підприємців до формування економічно обґрунтованих розмірів підприємства як певний компроміс між мінімальною його величиною, обумовленою потребами виробництва, і громіздкістю та інерційністю занадто великих виробничих одиниць.

Характерною рисою сучасного етапу економічного розвитку стає зміна якості ресурсів, що обумовлено впровадженням досягнень науково-технічного прогресу, а також формування нових пропорцій між обсягами виробництва продукції та обсягами використання тих чи інших ресурсів незважаючи на їх обмеженість. Це призводить до виникнення ефекту економії на масштабах виробництва.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Вивчення економічної сутності витрат як економічної категорії дало змогу встановити тісний взаємозв'язок виробництва, витрат, вартості, собівартості, ціни продукції.

Однак, ототожнення з витратами технологічних та організаційних операцій у процесі перетворення ресурсів на продукт є помилковим, оскільки витрати визнаються витратами певного періоду одночасно з визнанням доходу, для отримання якого вони понесені. Тобто витрати виявляють свою економічну сутність у момент реалізації продукції і в момент їх впливу на кінцеві фінансові результати діяльності.

Отже, собівартість слід розглядати як узагальнену характеристику грошового вираження використаних ресурсів для виробництва продукції (надання послуг, виконання робіт), а сумарний обсяг витрачених ресурсів у грошовому вираженні поділений на обсяг продукції, дає змогу отримати середню собівартість одиниці продукції. Тобто, витрати виступають грошовим вираженням зменшення активів або збільшення зобов'язань внаслідок переходу прав власності від продавця продукції до покупця.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Андрищенко Н.С. Суть і значення витрат: історичний аспект / Н.С. Андрищенко // Економічна теорія та історія економічної думки. – 2007. – №5. – С. 3-7.
2. Зазимко А.З. Політична економія: Навч. посібник / А.З. Зазимко. – К.: КНЕУ, 2005. – 358 с.
3. Агапова И.И. История экономической мысли. Библиотека Воеводина / И.И. Агапова [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://enbv.narod.ru/text/Econom/agapova_ism/str/p15.html - 2008
4. Макконнелл К. Р. Экономикс / К.Р. Макконнелл, С. Л. Брю. – М.: ИНФРА, 2013. – Т.2. – 983 с.
5. Всемирная история экономической мысли. – Т.1: От зарождения экономической мысли до первых теоретических систем политической экономии / МГУ им. Ломоносова. – М.: Мысль, 2007. – 606 с.
6. Всемирная история экономической мысли. – Т.2: От Смита и Рикардо до Маркса и Энгельса / МГУ им. Ломоносова. – М.: Мысль, 2008. – 574 с.
7. Борисов Е.Ф. Экономическая теория: Учебник / Е.Ф. Борисов. – М.: Юрайт, 2012. – 384 с.
8. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / Изд-во социально-экономической литературы / А. Смит. – М.: Эксмо, 2009. – 610 с.
9. Рикардо Д. Начала политической экономии и налогового обложения / Д. Рикардо. – М.: Эксмо, 2009. – 612 с.
10. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии / К. Маркс. – М.: Мысль, 2000. – Т. 25, ч.1. – 317 с.
11. Базилевич В.Д. Історія економічних учень: Підручник / В.Д. Базилевич. – К.: Знання, 2005. – 567 с.
12. Новичков А.В. Политическая экономия (наука об изменении): Курс лекций / А.В. Новичков. – М.: Изд.-е книготорг. центр «Маркетинг», 2012. – 1000 с.
13. Основы экономической теории / С.В. Мочерный, В.К. Симоненко, В.В. Секретарюк, А.А. Устенко / Под ред. С.В.Мочерного. – К.: О-во «Знання»; КОО, 2000. – 607 с.
14. Уткин Э.А. Финансовый менеджмент: Учебник для вузов / Э.А. Уткин. – М.: Изд-во "Зерцало", 2008. – 272 с.
15. Дерябина А.А. Цены и ценообразование / А.А. Дерябина, Л.Н. Ушакова, К.А. Тультаев. – М.: Финансы и статистика, 2005. – 182 с.

16. Бутук А.И. Экономическая теория: Учеб. пособие / А.И. Бутук. – К.: Викар, 2000. – 644 с.
17. Бень Т.Г. Цілі та форми реструктуризації металургійних підприємств / Т.Г. Бень // *Металлургическая и горнорудная промышленность*. – 2011. – №2. – С. 100-102.
18. Тоффлер Э. Адаптивная корпорация / Э. Тоффлер // *Новая постиндустриальная волна на Западе: Антология* / Под ред. В.Л. Иноземцева. – М.: Academia, 2009. – 453 с.
19. Коуз Р. Фирма, рынок и право / Р. Коуз. — М.: Дело ЛТД, 1993. □ 192 с.
20. Менар К. Экономика организаций / К. Менар. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 356 с.

REFERENCES

1. Andryushchenko N.S. Costs essence and significance: historical aspect / N.S. Andryushchenko // *Economic theory and history of economic thought*. - 2007. - №5. - P. 3-7. (Ukr)
2. Zazymko A.Z. Political Economy: Manual / A.Z. Zazymko. - K.: KNEU, 2005. - 358 p. (Ukr)
3. Agapova I.I. History of economic thought. Vojevodina Library / I.I. Agapova [Electronic source] - Access: http://enbv.narod.ru/text/Econom/agapova_iem/str/p15.html - 2008 (Rus)
4. Macconnell K.R. Economics / K.R. Macconnell, S.L. Brue. - M.: INFRA, 2013. - Vol.2. - 983 p. (Rus)
5. World history of economic thought. - T.1: From the origin of economic thought to the first theoretical systems of political economy / MSU in honor of Lomonosov. - M.: Mysl', 2007. - 606 p. (Rus)
6. World history of economic thought. - Vol.2: From Smith and Ricardo to Marx and Engels / MSU in honor of Lomonosov. - M.: Mysl', 2008. - 574 p. (Rus)
7. Borisov E.F. Economic theory: Manual / E.F. Borisov. - M.: Yurayt, 2012. - 384 p. (Rus)
8. A. Smith Investigation of the nature and reasons of wealth peoples / Edition of social economic literature / A. Smith. - Moscow: Eksmo, 2009. - 610 p. (Rus)
9. Ricardo D. Beginning of political economy and taxation / D. Ricardo. - M.: Eksmo, 2009. - 612 p. (Rus)
10. Marx K. The capital. The criticism of political economy / Marx K. - M.: Mysl', 2000. – Vol. 25, Part 1. - 317 p. (Rus)
11. Bazylevych V.D. The history of economic studies: Manual / V.D. Bazylevych. - K.: Znannya, 2005. - 567 p. (Ukr)
12. Novychkov A.V. Political economy (science about the change): Lectures / A.V. Novikov. - M.: Ediditon of knigtorg centre "Marketing", 2012. - 1000 p. (Rus)
13. Fundamentals of economic theory / S.V. Mochernyi, V.K. Simonenko, V.V. Sekretaryuk, A.A. Ustenko / Edited by S.V. Mochernyi. - K.: "Znannya"; 2000. - 607 p. (Rus)
14. Utkin E.A. Finance management: Manual for Universities / E.A. Utkin. - M.: Publishing House "Dzerkalo", 2008. - 272 p. (Rus)
15. Deryabina A.A. Prices and pricing / A.A. Deryabina, L.N. Ushakov, K.A. Tultaev. - M.: Finance and Statistics, 2005. - 182 p. (Rus)
16. Butuk A.I. Economic theory: Manual / A.I. Butuk. - K.: Vikar, 2000. - 644 p. (Rus)
17. Ben` T. G. Goals and form of steel industry restructuring / T.G. Ben` // *Metallurgy and mining industry*. - 2011. - №2. - P. 100-102. (Ukr)
18. Toffler E. Adaptive corporation / E. Toffler // *New postindustrial wave in the West: Anthology* / Edited by V.L. Inozemtsev. - Moscow: Academia, 2009. - 453 p. (Rus)
19. Coase R. Firma, Market and Law / R. Coase. - M.: Delo LTD, 1993. - 192 p. (Rus)
20. Menar K. Economy of enterprizes / K. Menard. - M.: INFRA-M, 2006. - 356 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Корольова О.І. Еволюція трактувань економічної сутності витрат / О.І. Корольова // *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник*. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті досліджено теоретичні засади визнання витрат як економічної категорії.

Об'єкт дослідження – витрати.

Мета роботи – дослідження теоретичних засад визнання витрат як економічної категорії з позиції потреб управління підприємством для ефективного та раціонального використання ресурсів.

Методи дослідження - загальнонаукові емпіричні та теоретичні.

Актуальність наукового пошуку з удосконалення управління витратами обумовлює необхідність вивчення економічної суті витрат з позиції потреб управлінського персоналу для ефективного та раціонального використання ресурсів. Наукового обґрунтування потребує економічна

суть витрат з погляду зниження собівартості продукції та поліпшення результатів діяльності підприємства.

Теорія витрат виробництва, як і теорія вартості, існує в двох варіантах: теорія об'єктивних і суб'єктивних витрат. Представники західної економічної науки (К. Маркс, Р. Кемпбелл, К. Сіо, Д. Бейтс Кларк, Б. Райзберг, Г. Фандель, М. Вебер) ґрунтовно дослідили витрати виробництва виходячи з потреб зростання його ефективності. При цьому враховувалися як обмеженість ресурсів, так і неможливість їхнього альтернативного використання. Сучасні концепції витрат багато в чому враховують обидва підходи.

Одним із основних виробничих чинників, що суттєво впливає на рівень витрат, є величина підприємства, яка залежить від типу, кількості та віку засобів виробництва, а також вікового й кількісного складу працівників. Саме це стимулює підприємців до формування економічно обґрунтованих розмірів підприємства як певний компроміс між мінімальною його величиною, обумовленою потребами виробництва, і громіздкістю та інерційністю занадто великих виробничих одиниць.

Характерною рисою сучасного етапу економічного розвитку стає зміна якості ресурсів, що обумовлено впровадженням досягнень науково-технічного прогресу, а також формування нових пропорцій між обсягами виробництва продукції та обсягами використання тих чи інших ресурсів незважаючи на їх обмеженість. Це призводить до виникнення ефекту економії на масштабах виробництва.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВИРОБНИЦТВО, ВИТРАТИ, ВАРТІСТЬ, ЦІННІСТЬ, СОБІВАРТІСТЬ, ЦІНА, ПРОДУКЦІЯ

ABSTRACT

Korolyova O.I. Interpretation evolution of expenses economic essence. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

In the article the theoretical principles of expenses recognition as an economic category were analysed.

The object of the study – production expenses.

The aim of the study – is to analyse the theoretical foundations of the expenses recognition as an economic category from the needs point of view for the efficient and rational use of resources.

The methods of the study – general, empirical and theoretical.

The relevance of scientific research of the improvement of costs management necessitates studying of the expenses economic nature from a position of managerial staff needs for effective and rational use of resources. The economic substance of the costs requires scientific substantiation in terms of reducing production expenses and improving enterprise performance.

The theory of production expenses as well as the theory of value exists in two versions: the theory of objective and subjective expenses. Representatives of Western economic science (K. Marx, R. Campbell, K. Sio, D. Bates Clark, B. Rayzberh, Herbert Fandel, Weber) thoroughly examined the cost of production based on the needs of its enforcement. There were also taken into account both the limited resources and the inability of their alternative use. Modern concepts of expenses mostly account for both approaches.

One of the main factors of production that significantly affect the level of expenses is the value of the company which depends on its type, number and age of production as well as quantity composition and age structure of employees. This is what encourages entrepreneurs to the formation of economically justified size of the enterprise as a compromise between its minimum value, determined by needs of production, and inertia and cumbersome of too large production units.

The specific feature of the current stage of economic development is a change in the quality of resources due to the introduction of scientific and technological innovations, and the formation of new proportions between the volume of production and volume of the use of certain resources despite of its limitations. This leads to the effect of economies of scale.

KEYWORDS: PRODUCTION, COSTS, EXPENSES, COST, VALUE, PRICE, OUTPUT

РЕФЕРАТ

Королёва О.И. Эволюция трактовки экономической сущности расходов / О.И. Королёва // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье исследованы теоретические основы признания расходов как экономической категории.

Объект исследования – расходы.

Цель работы – исследование теоретических основ признания расходов как экономической категории с позиции потребностей управления предприятием с целью эффективного и рационального использования ресурсов.

Методы исследования – общенаучные эмпирические и теоретические.

Актуальность научного поиска по усовершенствованию управления расходами обуславливает необходимость изучения экономической сущности расходов с позиции потребностей управленческого персонала с целью эффективного и рационального использования ресурсов. Требуется обоснования экономической сущности расходов с позиции снижения себестоимости продукции и улучшения результатов деятельности предприятия.

Теория расходов производства, как и теория стоимости, существует в двух вариантах: теория объективных и субъективных расходов. Представители западной экономической науки (К. Маркс, Р. Кэмпбэлл, К. Сио, Д. Бейс Кларк, Б. Райзберг, Г. Фандель, М. Вебер) основательно исследовали расходы производства, исходя из потребностей роста его эффективности. При этом учитывались как ограниченность ресурсов, так и невозможность их альтернативного использования. Современные концепции расходов во многом учитывают оба подхода.

Одним из основных производственных факторов, который существенно влияет на уровень расходов, есть размер предприятия, который зависит от типа, количества и возраста средств производства, а также возрастного и количественного состава работающих. Именно это стимулирует предпринимателей к формированию экономически обоснованного размера предприятия как определенный компромисс между минимальным его размером, обусловленным потребностями производства, и громоздкостью, инертностью слишком больших производственных единиц.

Характерной чертой современного этапа экономического развития становится изменение качества ресурсов, обусловленное внедрением достижений научно-технического прогресса, а также формирование новых пропорций между объемами производства продукции и объемами использования тех или иных ресурсов невзирая на их ограниченность. Это способствует возникновению эффекта экономии на масштабах производства.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРОИЗВОДСТВО, РАСХОДЫ, СТОИМОСТЬ, ЦЕННОСТЬ, СЕБЕСТОИМОСТЬ, ЦЕНА, ПРОДУКЦИЯ.

АВТОР:

Корольова Оксана Іванівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Фінанси, облік і аудит», e-mail: korolyovaokiv@meta.ua, тел.+380505465524, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1, к.424.

AUTHOR:

Korolyova Oksana I., candidate of economic sciences, National Transport University, docent of «Finances, accounting and audit» department, e-mail: korolyovaokiv@meta.ua, tel.+380505465524, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova Street 1, r.424.

АВТОР:

Королёва Оксана Ивановна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Финансы, учёт и аудит», e-mail: korolyovaokiv@meta.ua, тел.+380505465524, Украина, 01010, г.Киев, ул. Суворова 1, к.424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Алімпієв Є.В., доктор економічних наук, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, доцент, професор кафедри економічної теорії, Київ, Україна

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

REVIEWER:

Alimpiiev Ievgenii, Doctor of Economics, National Economic University, Associate Professor, Professor of "Economic Theory" department at Kyiv National Economic University, Kyiv, Ukraine

Bazilyuk A.V., doctor of economic sciences, professor, National University, head of «Finances, accounting and audit» department deputy, Kyiv, Ukraine.

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО В СИСТЕМІ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПІДТРИМКИ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Кошарний В.О., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна
Кошарний О.М., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS IN THE REGULATORY FRAMEWORK OF THE TOURISM INDUSTRY IN UKRAINE

Kosharnyi V., National Transport University, Kiev, Ukraine
Kosharnyi O., National Transport University, Kiev, Ukraine

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СИСТЕМЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

Кошарный В.А., Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина
Кошарный А.Н., Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Постановка проблеми.

Туристична галузь постійно розвивається, весь час ведуться роботи над підвищенням якості туристичних послуг. У зв'язку з цим постановка питань, пов'язаних з регулюванням туристичної галузі на основі державно-приватного партнерства, є досить актуальною.

Аналізуючи зарубіжний досвід розвитку державно-приватного партнерства, встановлено, що впровадження організаційної системи управління туристичною галуззю, що використовується, наприклад, в Сполучених Штатах Америки, доповнення новими функціями діяльності компетентних у сфері туризму державних структур, створення і використання таких інструментів, як Бюро з проведення конференцій і залучення гостей, грошовий фонд міста (досвід США) дадуть змогу покращити умови для розвитку державно-приватного партнерства в Україні та підсилити потенціал державних ресурсів у партнерстві. Фінансові інструменти реалізації туристичної політики Європейського Союзу представлені у вигляді єдиної системи спеціалізованих фондів і Європейського інвестиційного банку, за допомогою яких фінансується вирішення завчасно позначених і поставлених цільових завдань у рамках єдиної туристичної політики ЄС.

В даний час існують негативні чинники, які перешкоджають подальшому розвитку туризму в Україні, а саме: відсутність цілісної системи державного управління туризмом і курортами; повільні темпи зростання обсягів інвестицій у розвиток матеріальної бази туризму області; відсутність відповідних об'єктів для розвитку туристичної діяльності в сільській місцевості; невідповідність переважної більшості туристичних, курортних закладів міжнародним стандартам; тенденція скорочення кількості підприємств готельного господарства; незадовільний стан туристичної, сервісної та інформаційної інфраструктури курортних зон області; незбалансованість соціальної та економічної ефективності використання рекреаційних ресурсів та необхідності їх збереження; відсутність інноваційних проектів та наукових досліджень з питань розвитку туризму та курортів; недостатня забезпеченість туристичної й курортної галузі висококваліфікованими спеціалістами; недосконалість бази даних стосовно об'єктів туристичної та курортної сфер; недостатня реалізація наявного рекреаційного та історико-культурного потенціалу; низькі темпи процесів модернізації застарілої курортно-рекреаційної та туристичної інфраструктури та залучення інвестицій в їх розвиток.

Для здійснення партнерства держави і бізнесу у сфері туризму й управління його розвитком необхідна наявність таких умов: технічних і організаційних умов надходження інформації про інтереси потенційних учасників партнерства (сайт, офіс, персонал тощо); технічних і організаційних умов інвентаризації, оцінювання й систематизації ресурсної бази учасників; наявність ефективних механізмів залучення та використання цих ресурсів; наявність різноманітних інструментів реалізації інтересів учасників; наявність системи фінансових інструментів, що забезпечують надходження коштів на проекти державно-приватного партнерства у сфері туризму; наявність інститутів управління розвитком державно-приватного партнерства у цій галузі; наявність нормативно-правових актів, що регулюють державно-приватне партнерство у сфері туризму.

Нами вдосконалена схема цілей та завдань держави і приватного бізнесу в секторі туристичних послуг, в умовах державно-приватного партнерства, яка розроблена Лебедевою О.А. [2].

Таблиця 1 – Мета та завдання держави та приватного бізнесу в туристичній галузі в умовах державно-приватного партнерства

ДЕРЖАВА				ПРИВАТНИЙ БІЗНЕС	
Мета	Підвищення добробуту суспільства			Зростання доходів та прибутку	
Ціль I рівня Ефективне використання туристичних ресурсів та об'єктів					
Підціль I рівня	Встановлення пріоритетних видів туризму			Розвиток прибуткових видів туризму	
Завдання	Розробка законодавчої бази	Облік туристичних ресурсів та об'єктів	Розробка туристичних маршрутів	Відновлення туристичних об'єктів	Запуск туристичних маршрутів
					Створення нових рекреаційних та бальнеологічних закладів лікування та оздоровлення
Ціль II рівня Удосконалення туристичної та розважальної інфраструктури					
Підціль II рівня	Створення сучасних об'єктів туристичної та розважальної інфраструктури			Створення прибуткових об'єктів туристичної та розважальної інфраструктури	
Завдання	Вигідне розташування об'єктів	Відповідність міжнародним стандартам	Створення необхідної інфраструктури	Будівництво об'єктів	Оптимальне співвідношення ціна/якість
Ціль III рівня Просування національного туристичного продукту на світовий і відчизняний ринок					
Підціль III рівня	Забезпечення системи просування національного туристичного продукту			Реалізація системи просування національного туристичного продукту	
Завдання	Розробка туристичної символіки	Створення інформаційної системи туризму	Проведення ярмарок та виставок	Розробка реклами	Використання новітніх технологій
			Представлення продукту на міжнародних туристичних форумах		
Ціль IV рівня	Залучення нових інвестицій для подальшого розвитку туристичного бізнесу				
Підціль IV рівня	Розширення існуючих та будівництво нових туристичних об'єктів			Розширення асортименту наданих послуг	
Завдання	Добудова додаткових об'єктів до вже існуючих	Розробка та будівництво зовсім нових об'єктів.	Викуп та перебудова старих об'єктів і доведення їх до міжнародних стандартів.	Удосконалення старих та відкриття нових туристичних маршрутів.	Впровадження нових напрямків оздоровлення і лікування на бальнеологічних курортах

Необхідними умовами розвитку державно-приватного партнерства у сфері туризму України є: розвиток сфери туризму як самостійної галузі економіки, розробка та прийняття необхідного галузевого законодавства; включення туристичних послуг у споживчий кошик і подальше врахування цієї статті витрат у бюджетах; зміна податкового законодавства в частині заохочення витрат громадян на відпочинок всередині країни й ініціатив бізнесу зі створення туристичної інфраструктури в регіонах; внесення змін до системи єдиної статистики туризму в Україні та здійснення переходу на міжнародну систему статистичного обліку й звітності в туризмі. Введення нових статистичних показників туризму таких, як туристична рухливість, туристичний мультиплікатор, туристичне споживання, туристичні витрати, інтенсивність туризму туристичний оборот для точного розрахування ВВП; співвідношення цілей загальної державної соціально-економічної політики з регіональною політикою розвитку туризму, а також наявність системних підходів і скоординованих дій місцевих органів влади в розвитку інфраструктури регіону, заснованих на методиці побудови програм розвитку туристичної інфраструктури.

Основні чинники, які характеризують стан у сфері туризму та діяльності курортів в Україні: низький рівень усвідомлення населенням країни та органами влади, що здійснюють регулювання у сфері туризму і діяльності курортів, ролі та значення туризму для соціально-економічного розвитку держави; відсутність сформованих туристичних ресурсів та цілісної системи їх раціонального використання, невизначеність напрямів їх освоєння та розвитку, неефективне використання унікальних природних та історико-культурних ресурсів; відсутність ефективної системи захисту прав та інтересів туристів; відсутність сприятливих умов для розвитку індустрії туризму, державної інвестиційної політики у сфері туризму і діяльності курортів та належної підтримки розвитку пріоритетних видів туризму, зокрема в'їзного та внутрішнього, сільського, екологічного; руйнація системи соціального туризму, недоступність туризму для малозабезпечених верств населення, дітей, молоді, осіб похилого віку; відсутність належного прогнозування та планування розвитку туризму.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

- 1.Захарова С.Г. Роль органів місцевого самоврядування в розвитку індустрії туризму / С.Г. Захарова // Держава та регіони. Серія: Державне управління. - 2008. - № 4. - С. 119-125.
- 2.Лебедева О.А. Концепція розвитку сектора туристичних послуг України в умовах державно-приватного партнерства./О,А,Лебедева//Економічний простір.-2010.-№44/1.-С.91-96.
3. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора / В.Г. Варнавский – М.: Наука, 2005 – 260 с.
4. Діденко Н. Державне управління і соціальне партнерство: актуальні проблеми теорії і практики: Монографія / Ніна Діденко. – Донецьк, 2007. – 404 с. – (Монографія).
5. Закон України «Про державно-приватне партнерство» // ВВРУ.-2010.-№40.
6. Кулагин М.И. Предпринимательство и право: опыт Запада / М.И. Кулагин. – М.: Наука, 1997. – 280 с.
7. Мейер М. Оценка эффективности бизнеса: Пер. с англ. / М. Мейер – М.: ОО «Вершина»,

REFERENCES

- 1.Zaharova SG The role of local governments in the development of the tourism industry / SG // Zakharova countries and regions. Series: State administration. - 2008. - № 4. - P. 119-125. (Ukr)
- 2.Lebedyeva OA The concept of tourism sector in Ukraine in terms of public-private partnership. / O, A, Lebedev // Economic prostir.-2010.-№44 / 1.-S.91-96. (Ukr)
3. VG Varnavskyy Partnership chastnoho State and sector / VG Varnavskyy - M. : Nauka, 2005 - 260 p. (Rus)
4. AN Didenko Public Administration and Social Partnership: issues of theory and practice: Monograph / Nina Didenko. - Donetsk, 2007. - 404 p. - (Monograph). (Ukr)
5. The Law of Ukraine "On Public Private Partnership" // VVRU.-2010.-№40. (Ukr)
6. Kulahyn MI Entrepreneurship and Law: Experience West / MI Kulahyn. - M. : Nauka, 1997. - 280 p. (Rus)
7. Meyer M. Evaluation of the effectiveness of business: Per. s English. / M. Meyer - M. : ОО "Top"(Rus)

РЕФЕРАТ

Кошарний О.М., Кошарний В.О. Державно-приватне партнерство в системі регулювання туристичної галузі України. / О.М. Кошарний, В.О. Кошарний // Вісник Національного транспортно-

го університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті розглянуті основні заходи та умови для підвищення ефективності використання державно-приватного партнерства в туристичній галузі України.

Об'єкт дослідження – система регулювання туристичної галузі України.

Мета роботи - визначення заходів підвищення ефективності системи регулювання туристичної галузі України за рахунок впровадження державно-приватного партнерства.

Метод дослідження – Державно-приватне партнерство.

Для прикладу наведений закордонний досвід використання Державно-приватного партнерства в туристичній галузі.

Туристична галузь в Україні постійно розвивається, ведуться роботи над удосконаленням системи регулювання відносин суб'єктів підприємницької діяльності, які б дозволяли оптимізувати витрати та підвищити якість туристичних послуг.

Результати статті можна використовувати при організації туристичної діяльності в Україні на основі Державно-приватного партнерства.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розвиток туристичної галузі на основі Державно-приватного партнерства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО, ТУРИСТИЧНА ГАЛУЗЬ, ЕКОНОМІЧНИЙ ЕФЕКТ

ABSTRACT

Kosharnyi O.M., Kosharnyi V.O. Public-private partnerships in the regulatory framework of the tourism industry in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article describes the main steps and conditions for more efficient use of public-private partnership in tourism branch in Ukraine.

The object of study - the system regulation tourism industry in Ukraine.

Purpose - to determine the measures to improve the effectiveness of the regulation Ukraine tourism industry through the introduction of public-private partnerships.

Research method - public-private partnership.

For example, given the use of foreign experience of public-private partnerships in tourism.

The tourism industry in Ukraine is constantly evolving, are working to improve the system of regulation of relations subjects of entrepreneurial activity, which would allow to optimize costs and improve the quality of tourism services.

The results of the article can be used in the organization of tourism in Ukraine.

Forecast assumptions about the object of study - the development of the tourism sector based on Public Private Partnership.

KEYWORDS: PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP, TOURISM, ECONOMIC EFFECT

РЕФЕРАТ

Кошарный А.Н., Кошарный В.А. Государственно-частное партнерство в системе регулирования туристической отрасли Украины. / А.Н. Кошарный, В.А. Кошарный // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье рассмотрены основные мероприятия и условия для повышения эффективности использования государственно-частного партнерства в туристической отрасли Украины.

Объект исследования - система регулирования туристической отрасли Украины.

Цель работы - определение мер повышения эффективности системы регулирования туристической отрасли Украины за счет внедрения государственно-частного партнерства.

Метод исследования - государственно-частное партнерство.

Как например приведен зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства в сфере туризма.

Туристическая отрасль в Украине постоянно развивается, ведутся работы по усовершенствованию системы регулирования отношений субъектов предпринимательской деятельности, которые бы позволяли оптимизировать затраты и повысить качество туристических услуг.

Результаты статьи можно использовать при организации туристической деятельности в Украине на основе государственно-частного партнерства.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - развитие туристической отрасли на основе государственно-частного партнерства.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО, ТУРИСТИЧЕСКАЯ ОТРАСЛЬ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ

АВТОРИ:

Кошарний Олександр Миколайович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху, e-mail: askosh@meta.ua, тел. +380970000000, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 01.

Кошарний Владислав Олександрович, Національний транспортний університет, аспірант кафедри менеджменту, e-mail: vakosharnyi@gmail.com, тел. (067) 890-35-84, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

AUTHOR:

Kosharnyi Olexander N., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of Transportation Systems and Road Safety, e-mail: askosh@meta.ua, tel. +380970000000, Ukraine, 01010, m. Kyiv, Suvorova str. 1, of. 01.

Kosharnyi Vladyslav O. National Transport University, Postgraduate of the Department of management, e-mail: vakosharnyi@gmail.com, tel. (067) 890-35-84, Ukraine, 01010, Str. Suvorov, 1.

АВТОРЫ:

Кошарный Александр Николаевич, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортных систем и безопасности дорожного движения, e-mail: askosh@meta.ua, тел. +380970000000, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 01.

Кошарный Владислав Александрович, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры менеджмента, e-mail: vakosharnyi@gmail.com, тел. (067) 890-35-84, Украина, 01010, Киев, ул. Суворова, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Лойко В.В. доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри економіки підприємства, Київського національного університету технології та дизайну, Київ, Україна.

Бідняк М.Н. доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри менеджменту Національного транспортного університету, Київ, Україна.

REVIEWER:

Loiko V.V. Doctor of Economic Sciences, Docent, Head of Department of Business Economics, Kyiv National University of Technology and Design, Kyiv, Ukraine.

Bidnyak M.N. Doctor of Technical Science, Professor, Head of Department of Management National Transport University, Kyiv, Ukraine.

ФУНКЦІЇ ТА ПРИНЦИПИ РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕПЦІЇ ЛОГІСТИЧНОГО КОНТРОЛІНГУ НА ПІДПРИЄМСТВІ

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

FUNCTIONS AND PRINCIPLES OF THE CONCEPT FO LOGISTICS CONTROLLING THE COMPANY

Kozak L.S., Ph.D., National transport university, Kyiv, Ukraine
Gavrylyuk N.M., National transport university, Kyiv, Ukraine

ФУНКЦИИ И ПРИНЦИПЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЛИНГА НА ПРЕДПРИЯТИИ

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

Постановка проблеми. Сучасний стан українських підприємств потребує якісно нових змін. Колишні методи управління вже не дають бажаних результатів. Перед нами стоїть вимога практичного впровадження нових методів та інструментів планування, обліку, аналізу, контролю, які б комплексно вирішили численні проблеми в управлінні діяльністю підприємств, що зумовлені багатьма внутрішніми факторами та мінливістю зовнішнього середовища.

Інтеграція логістики та контролінгу вилилася у формування концепції логістичного контролінгу, яка відіграє важливу роль в забезпеченні координації та контролю над усіма процесами в логістичній системі, оперативно реагуючи на зміни в діяльності як окремого підрозділу так і підприємства в цілому.

На практиці підприємства широко застосовують різні інструменти контролінгу та логістики, однак це відбувається не в комплексі через низьку розробленість концепції. Науковцями недостатньо уваги приділено визначенню функцій та принципів логістичного контролінгу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз економічної літератури показав, що останнім часом дослідженню різних аспектів контролінгу та логістики приділяється велика увага. Питаннями адаптації та впровадження концепції логістичного контролінгу займалися Малярець Л.М., Матвієнко-Біляєва Г.Л., Мамчин М.М., Поліщук Н.В., Попова Ю.М. та інші. Дослідженням функцій та принципів контролінгу займалися такі науковці як Штангрет А.М., Копилук О.І., Ляшенко Г.П., Лозовицький Д.С., Ужва А.М., Іванова В.Й., Іванова В.Й., Яковенко К.В., Гомах В.В., Григораш І.О., Малярець Л.М. тощо. Питання щодо функцій та принципів логістики знайшли своє відображення у роботах вітчизняних на зарубіжних авторів: Анікіна Б.А., Пономаренко В.С., Забуранна Л.В., Окландер М.А. та інших.

Постановка завдання. Цілями статті є дослідження теоретичних основ концепції логістичного контролінгу, а саме її функцій та принципів для подальшої їх адаптації і впровадження в управління логістичною системою на українських підприємствах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Удосконалення управління матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками містить значний потенціал росту ефективності діяльності підприємства внаслідок застосування прогресивних способів і підходів, зокрема таких як логістика і контролінг. Концепція логістичного контролінгу дозволяє розв'язати завдання управління матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками так, щоб забезпечити максимальну ефективність діяльності логістичного відділу та підприємства в цілому.

Логістичний контролінг – це інтегрована система оперативного та стратегічного управління, координації, планування та контролю за всіма процесами, які протікають в логістичній системі для підготовки та прийняття ефективних логістично-контролінгових рішень щодо матеріальних, фінансових та інформаційних потоків за умов володіння достовірною інформацією, щоб забезпечити максимальну ефективність діяльності підприємства в напрямку досягнення загальних стратегічних цілей.

Сутність економічних категорій проявляється через функції, які вони виконують. Функція (лат. *function* – виконання) – певний набір обов’язків або конкретна сфера діяльності, яка в рамках системи відіграє самостійну роль та має власне призначення. Зважаючи на те, що вченими не визначено однозначного трактування поняття контролінг, то і його функції вони розглядають по-різному [1, с. 96-97], [2, с. 13], [3, с. 15-16], [4, с. 70-75], [5, с. 21-22], [6, с. 22-25], [7, с. 12], [8, с. 101-102], [9].

Враховуючи специфіку завдань контролінгу в системі управління підприємством, Штангрет А.М., Копилук О.І. зазначають, що він повинен забезпечувати виконання таких функцій як [1, с. 96-97]:

- інформаційна;
- комунікаційна;
- контрольна;
- аналітична;
- прогнозна.

Ляшенко Г.П., Гаєвська Л.М., Чернова О.В., Піжук О.І. виділяють чотири основні функції контролінгу [3, с. 15-16]:

1. Обліково-аналітична – реалізація управлінського обліку і аналізу за допомогою особливих уніфікованих форм документів для забезпечення координації та інтеграції поведінки цільових показників.

2. Контрольно-інформаційна – інформаційне забезпечення процесу контролю за бізнес-процесами організації.

3. Методична – забезпечення раціональності і постійного оновлення використовуваних методів та інструментів управління для вдосконалення обліку, аналізу, планування та контролю.

4. Спеціальні – проведення спеціальних досліджень, що визначають стан та тенденції розвитку підприємства в ринкових умовах.

Такі вітчизняні науковці як Ужва А.М., Костирко А.Г., Шаповалова І.О., Бабич М.М. виокремлюють такі функції контролінгу [5, с. 21-22]:

- інформаційна;
- обліково-контрольна;
- аналітична;
- планування;
- специфічна.

Іванова В.Й., Яковенко К.В., Гомах В.В. виділяють такі три основні функції контролінгу [7, с.12]:

- планування діяльності;
- уповноваження відповідальності;
- оцінювання результатів.

Григораш І.О. у своїй статті “Контролінг як сучасна система управління підприємством” описує такі функції контролінгу як встановлення короткострокових та довгострокових цілей, планування, аналітичну функцію та обліково-контрольну [8, с. 101-102].

Функції логістики науковці також виокремлюють кожен по-своєму [10], [11, с. 79-80], [12], [13], [14, с. 73-75].

Логістичні функції деякі науковці розглядають як укрупнені групи логістичних операцій, спрямовані на реалізацію цілей логістичної системи. До основних логістичних функцій вони відносять [10]:

1. Формування господарських зв’язків по поставках товарів або надання послуг, їх розвиток, корегування і раціоналізація.

2. Визначення обсягів і напрямів матеріальних потоків.

3. Прогнозні оцінки потреби в перевезеннях.

4. Визначення послідовності просування товарів через місця складування.

5. Розвиток, розміщення і організація складського господарства.

6. Управління запасами в сфері обігу.

7. Здійснення перевезення, а також всіх необхідних операцій на шляху прямування вантажів до пунктів призначення.

8. Виконання операцій, які безпосередньо забезпечують завершення перевезення товарів.

9. Управління складськими операціями.

Анікіна Б.А. виділяє такі чотири функції логістики як системоутворююча, інтегруюча, регулююча та результуюча [11, с. 79-80].

Більшість вчених та науковців, що вивчають логістику як науку виділяють такі логістичні функції:

- інтегруюча – формування процесу руху матеріального потоку як єдиної цілісної системи;
- організуюча – забезпечення взаємодії і узгодження стадій і дій учасників руху матеріального потоку;
- управляюча – підтримка параметрів матеріалопровідної системи в заданих межах.

Пономаренко В.С. зазначає, що “відокремлення логістичної функції найчастіше безпосередньо пов’язане з виділенням на підприємстві структурних підрозділів служби логістики або окремих менеджерів, відповідальних за управління запасами, закупівлями, транспортуванням, складуванням, упакуванням, ватажопереробкою, митним оформленням вантажів і т.ін.” [14, с. 72]. Він виділяє дві класифікаційні ознаки логістичних функцій:

- вид логістичної діяльності підприємства, що дозволяє відрізнити одну функцію від іншої у ході розподілу управлінської праці;
- спрямованість видів логістичної діяльності підприємства на об’єкт логістичного управління чи фактори зовнішнього середовища.

Відповідно до цього логістичні функції поділяються на загальні та конкретного характеру. До загальних відносять такі: прийняття рішення; цілепокладання; прогнозування; планування, організація; координація; регулювання; мотивація; керівництво і контроль діяльності; облік діяльності; аналіз діяльності. Специфічні логістичні функції визначають спрямованість органів управління на конкретний об’єкт логістичного управління.

Провівши аналіз різних наукових джерел, ми узагальнили та систематизували функції контролінгу та логістики, а також на їх основі сформували основні функції логістичного контролінгу: організаційна, інформаційна, координаційна, комунікаційна, контрольна та прогнозна (рис.1).

У межах системи логістичного контролінгу всі функції взаємопов’язані та знаходяться у взаємній підпорядкованості. Вся сукупність функцій підпорядкована основній меті логістичної діяльності підприємства.

В науковій літературі вчені представляють та обґрунтовують окремо принципи за якими функціонує система контролінгу ([8, с. 102-103], [9], [15, с. 15]) та логістики ([16], [17, с. 261-262], [18, с. 48-50]). Для збалансованого функціонування логістичного контролінгу на підприємстві слід визначити його основні принципи (рис. 2).

Принцип стратегічного орієнтування реалізується через підготовку та прийняття логістично-контролінгових рішень, які в першу чергу повинні відповідати стратегічним цілям підприємства враховуючи динаміку зовнішнього середовища. При прийнятті тактичних і оперативних рішень, що пов’язані з логістичною діяльністю на підприємстві, пріоритетним завжди повинен бути стратегічний підхід.

Принцип системності полягає у вдосконаленні логістичної діяльності на підприємстві шляхом раціоналізації матеріальних, інформаційних та фінансових потоків. При цьому основним є організація і здійснення закупівель, зберігання, виробництва, збуту і транспортування як єдиного процесу.

Принцип своєчасності дозволяє вчасно реагувати на зміни у внутрішньому та зовнішньому середовищі підприємства. Він полягає в забезпеченні розвинутої інфраструктури для здійснення руху потоків в конкретних умовах; координації дій всіх учасників руху в логістичних ланцюгах; централізованому контролі за виконанням завдань, які стоять перед логістичним відділом. Логістичний контролінг спрямований на своєчасне реагування на ринкові зміни і залежить від інтервалу між виникненням нового шансу або ризику й конкретною дією відповідальної особи, а також від витрат часу на впровадження змін, як планових так і оперативних.

Принцип безперервності полягає у постійному вдосконаленні системи логістичного контролінгу на підприємстві. Безперервність створює об’єктивні умови для постійного виявлення і впровадження нового, перспективного, прогресивного та ефективного в логістичній практиці підприємства з урахуванням специфіки діяльності та можливостей.

Принцип науковості та економічної обґрунтованості – полягає у використанні сучасних наукових здобутків, спираючись на прогресивний досвід успішних підприємств в Україні та світі. Даний принцип характеризується також застосуванням математичних методів, особливо при вирішенні виробничих задач, критичною оцінкою ефективності прийнятих рішень, а також впровадженням сучасних засобів оргтехніки і зв’язку. Важливим є використання сучасних наукових розробок у сфері контролінгу для забезпечення максимальної економічної та соціальної ефективності від застосування концепції логістичного контролінгу.

Функції контролінгу →	Функції логістичного контролінгу	← Функції логістики
1	2	3
1. Інформаційна (створення і забезпечення функцій інформаційної системи управління підприємством). 2. Організаційна (розробка та реалізація заходів по впровадженню контролінгу в діяльність підприємства). 3. Координаційна (координація управлінської діяльності для досягнення мети підприємства). 4. Консультаційна (консультаційна підтримка прийняття управлінських рішень). 5. Комунікаційна (забезпечення інформацією, що є засобом комунікаційного зв'язку у внутрішньому середовищі підприємства). 6. Обліково-аналітична (полягає у визначенні та обліку основних показників, які дозволяють оцінити ефективність роботи підприємства; ретроспективний, оперативний та перспективний аналіз). 7. Контрольна (контроль і аналіз кількісних та якісних показників діяльності підприємства). 8. Прогнозна (прогнозування підконтрольних показників діяльності підприємства).	1. Організаційна функція полягає у організації спільної узгодженої діяльності між логістичним відділом та різними підрозділами підприємства. Визначає діяльність, яка спрямовується на упорядкування внутрішньої взаємодії контролера-логіста з іншим персоналом. 2. Інформаційна функція полягає в раціональній організації руху інформаційних потоків. Інформація для контролю повинна бути актуальною та надходити без запізнь. Часовий аспект в логістичному контролінгу є дуже важливим: інформація з необхідною точністю і в певний момент часу. Важливою є також якість та оптимальна кількість оброблюваної інформації. Процес інформаційного забезпечення тісно пов'язаний з процесами прийняття рішень. 3. Координаційна функція полягає в координації цілей різних рівнів, засобів і методів їх реалізації з максимальною мірою забезпечення досягнення кінцевої мети логістичної діяльності; координації прийняття логістично-контролінгових рішень. Основним завданням є створення глибокої та синергетичної взаємодії логістичної системи з усіма функціональними підсистемами. 4. Комунікаційна функція полягає в стимулюванні поширення і вдосконалення взаємодії та взаємозв'язків логістичного відділу з постачальниками та споживачами на основі використання комп'ютерної техніки, головним чином через електронний обмін інформацією. 5. Контрольна функція полягає у визначенні ступеня реалізації планів логістичного відділу, порівнянні різних параметрів з визначеною програмою функціонування логістичної системи підприємства, виявленні та аналізі відхилень, а також передбачає проведення коригувальних заходів – прийняття відповідних логістично-контролінгових рішень. 6. Прогнозна функція полягає у виявленні об'єктивних тенденцій та станів розвитку логістичної системи підприємства у майбутньому, а також альтернативних шляхів такого розвитку та термінів їх здійснення.	1. Інтегруюча (забезпечує синхронізацію процесів збуту, зберігання і доставки продукції з орієнтацією їх на ринок засобів виробництва і надання посередницьких послуг споживачам). 2. Координаційна (виявлення і аналіз потреб в матеріальних ресурсах різних фаз виробництва; аналіз ринків, на яких проводить діяльність підприємство, і прогнозування поведінки інших джерел цих ринків; обробка даних, що стосуються замовлень і потреб клієнтів; оперативне планування з метою зниження запасів, не знижуючи ефективності виробничої та збутової діяльності фірми). 3. Організаційна (управління матеріальними цінностями в сфері постачання, виробництва та розподілу; забезпечення взаємодії і узгодження стадій і дій учасників руху товарів). 4. Комунікаційна (формування господарських зв'язків по поставках товарів або надання послуг, їх розвиток, корегування і раціоналізація). 5. Прогнозна (прогнозні оцінки потреби в перевезеннях).

Рисунок 1 – Інтеграція функцій контролінгу та логістики

Принцип синергічного ефекту пов'язаний з тим, що «контролінг» та «логістика», діючи на комбінованій основі, дадуть кращий результат у взаємодії і здатні разом досягти більшого ефекту, ніж за окремого їх застосування.

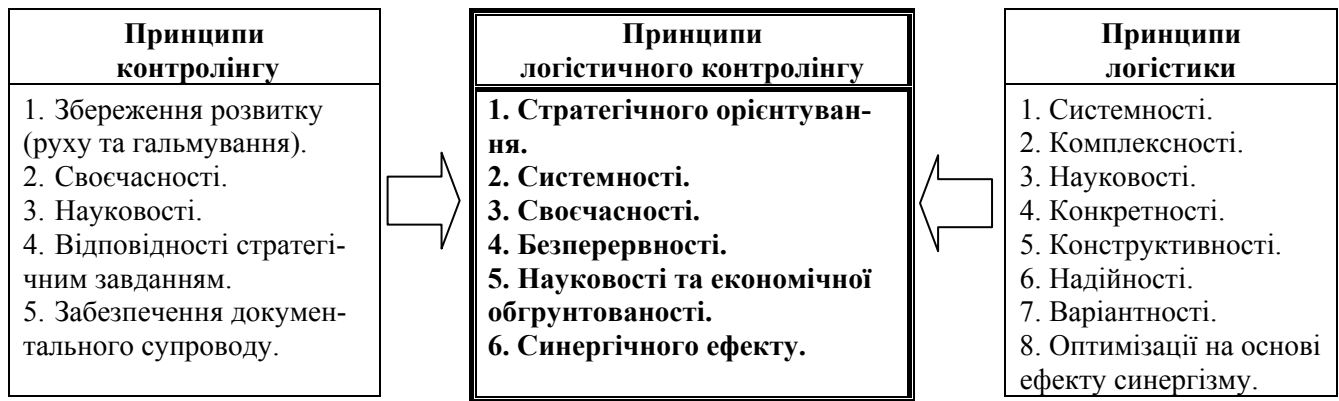


Рисунок 2 – Принципи логістичного контролінгу

Синергічний ефект полягає у тому, що при взаємодії двох або більше елементів їх дія суттєво переважає ефект кожного окремого елемента у вигляді простої їх суми. Тому синергію коротко записують як «ефект, коли $2 + 2 = 5$; 6 ; ... N ». Ця формула показує, що сумарна віддача може бути вищою, ніж сума показників незалежного їх використання.

Взаємодія закупівельної та виробничої логістики, логістики запасів та складування, інформаційної та транспортної логістики на основі контролінгу повинна створити вищий технологічний та діловий рівень, досягнути кращого успіху функціонування логістичної системи підприємства.

Дотримання розглянутих принципів допоможе менеджеру досягнути кращих результатів: оперативно реагувати на зміни та адаптуватися до них, здійснювати інформаційне забезпечення процесу прийняття управлінських рішень.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Виокремлено та обґрунтовано основні функції логістичного контролінгу такі як: організаційна, інформаційна, координаційна, комунікаційна, контрольна та прогнозна.

Для збалансованого функціонування логістичного контролінгу на підприємстві визначено його основні принципи: стратегічне орієнтування, системність, своєчасність, безперервність, науковість та економічна обґрунтованість та принцип синергічного ефекту.

Отже, логістичний контролінг покликаний підтримувати та оптимізувати логістичні процеси, на основі прийняття ефективних логістично-контролінгових рішень. Перспективами подальших досліджень у цьому напрямку є систематизація та вдосконалення інструментарію та методології впровадження логістичного контролінгу на автотранспортних підприємствах.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Штангрет А.М. Антикризове управління підприємством: [навч. посіб.] / А.М. Штангрет, О.І. Копилук. – К.: Знання, 2007. – 335 с.
2. Загородній А.Г. Фінансовий словник / А.Г. Загородній, Г.Л. Вознюк, Т.С. Смовженко. – 4-те вид., випр. та доп. – Львів: Т-во «Знання», КОО; Видавництво Львів. банк. Ін-ту НБУ, 2002. – 571 с.
3. Контролінг в управлінні підприємством: [навч. посіб.] / Г.П. Ляшенко, Л.М. Гаєвська, О.В. Чернова, О.І. Піжук. – Ірпінь: Національний університет ДПС України, 2009. – 274 с.
4. Лозовицький Д.С. Контролінг: [навч. посіб.] / Д.С. Лозовицький. – Львів: ЛьвДУВС, 2012. – 240 с.
5. Контролінг: навч. посіб. / А.М. Ужва, А.Г. Костирко, І.О. Шаповалова, М.М. Бабич. – Миколаїв: МДАУ, 2011. – 294 с.
6. Давидович І.Є. Контролінг: [навч. посіб.] / І.Є. Давидович. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 552 с.
7. Іванова В.Й. Контролінг: [навч. посіб.] / В.Й. Іванова, К.В. Яковенко, В.В. Томах. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2011. – 136 с.
8. Григораши І.О. Контролінг як сучасна система управління підприємством / І.О. Григораши // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – №11(113). – С. 98-107.
9. Гасило О.О. Принципи побудови системи контролінгу на підприємстві [Електронний ресурс] / О.О. Гасило // Донецьк: ДонНУЕТ. – Режим доступу: http://trade.donduet.edu.ua/download/2011/31_1/Gasilo. – Назва з екрану.
10. Поняття логістичної системи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gist1.ru/logistichni-sistemi/21-ponyattya-logis.html?start=1>

11. Аникина Б.А. Логистика: учебник / под ред. Б.А. Аникина. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2002. – С. 79-80.
12. Суть логістики – функції логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fsoler.com/osnovi-logstiki-alternativne-dzherelo/181-sut-logstiki-funkcz-logstiki.html>
13. Логістика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/Логістика>
14. Пономаренко В.С. Логістичний менеджмент: підручник / В.С. Пономаренко, К.М. Таньков, Т.І. Лепейко. За ред. Д-ра екон. Наук, проф. В.С. Пономаренка. – Х.: ВД “ІНЖЕК”, 2010. – 440 с.
15. Малярець Л.М. Формалізація задач у контролінгу логістичної діяльності підприємства: монографія / Л.М. Малярець, Г.Л. Матвієнко-Біляєва. – Харків: Видавництво ХНЕУ, 2010. – 227с.
16. Концепція та принципи логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gist1.ru/kontseptsij/10-kontse.html>
17. Забування Л.В. Логістичне управління підприємством: сутність та передумови розвитку [Електронний ресурс] / Л.В. Забування // Сталій розвиток економіки: менеджмент, маркетинг, підприємництво. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/sre/2011_4/260.pdf. Назва з екрану.
18. Окландер М.А. Логістика: [навч. пос.] / М.А. Окландер. – К.: «Зовнішня торгівля», 2005. – 234 с.

REFERENCES

1. Shtanhret A.M., Kopylyuk A.I. *Antykryzove upravlinnia pidpriemctvom* [Crisis management company]: study guide. Kyiv, Znannia Publ., 2007. 335 p. (Ukr)
2. Zagorodniy A.G. Voznyuk G.L., Smovzhenko T.S. *Finansovy slovnyk* [Financial dictionary]. Lviv, Znannia Publ.; Lviv bank Inst NBU Publ., 2002. 571 p. (Ukr)
3. Ljashenko G.P., Gaievska L.M., Chernova O.V., Pizhuk O.I. *Kontroling v upravlinni pidpriemctvom* [Controlling in enterprise management]: study guide. – Irpin, National University of State Tax Service of Ukraine Publ., 2009. 274 p. (Ukr)
4. Lozovytsky D.S. *Kontroling* [Controlling]: study guide, Lviv, LvDUVS Publ., 2012. 240 p. (Ukr)
5. Uzhva A.M., Kostyrko A.G., Shapovalova I.O., Babych M.M. *Kontroling* [Controlling]: study guide, Nikolaev, MSAU Publ., 2011. 294 p. (Ukr)
6. Davydovych I.Ye. *Kontroling* [Controlling]: study guide, Kyiv, Tsentр uchbovoi literatury Publ., 2008. 552 p. (Ukr)
7. Ivanov V.Y., Yakovenko K.V., Tomakh V.V. *Kontroling* [Controlling]: study guide, Kharkov, Publishing House "ІNZHEK", 2011. 136 p. (Ukr)
8. Grygorash I.O. *Kontroling yak suchasna systema upravlinnia pidpriemctvom* [Controlling as a modern enterprise management system]. *Aktualni problemy ekonomiky – Actual problems of economy*, 2010, no. 11(113), pp. 98-107. (Ukr)
9. Hasylo O.O. *Pryntsypy pobudovy systemy kontrolinhu na pidpriemstvi* (Principles of controlling system in the enterprise). Donetsk, DonNUET. Available at: http://trade.donduet.edu.ua/download/2011/31_1/Gasilo.pdf. (Ukr)
10. Poniattia logistychnoi systemy (The concept of logistics system) [Electronic resource]. Retrieved from: <http://gist1.ru/logistichni-sistemi/21-ponyattya-logis.html?start=1> (Ukr)
11. Anikina B.A. *Logistyka* [Logistics]: tutorial. 3rd ed., rev. and add. Moscow, INFRA -M Publ., 2002, pp. 79-80. (Rus)
12. *Sut logistyky – funksii logistyky* [The essence of logistics – logistics functions] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://fsoler.com/osnovi-logstiki-alternativne-dzherelo/181-sut-logstiki-funkcz-logstiki.html>. (Ukr)
13. *Logistyka* [Logistics] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://uk.wikipedia.org/wiki/Логістика>. (Ukr)
14. Ponomarenko V.S., Tankov K.M., Lepeiko T.I. under the general editorship of Ponomarenko V.S. *Logistychnyi menedzhment* [Logistics management]: textbook. Kharkov, Publishing House "ІNZHEK", 2010. 440 p. (Ukr)
15. Malyarets L.M., Matvienko-Belyaeva G.L. *Formalizatsiia zadach u kontrolingu logistychnoi dialnosti pidpriemstva* [Formalizing problems in controlling the logistics enterprise]: monograph. Kharkov, KHNEU Publ., 2010. 227 p. (Ukr)
16. *Kontseptsii ta pryntsypy logistyky* [The concept and principles of logistics] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://gist1.ru/kontseptsij/10-kontse.html>. (Ukr)

17. Zaburanna L.V. *Logistychne upravlinnia pidpriemstvom: sutnist ta peredumovy rozvytku* (Logistics business management: the nature and background of development). *Stalyi rozvytok ekonomiky: menedzhment, marketing, pidpriemnytstvo* – Sustainable economic development: management, marketing, entrepreneurship. Available at: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/sre/2011_4/260.pdf. (Ukr)

18. Oklander M.A. *Logistyka* [Logistics]: study guide. Kyiv, "Foreign Trade" Publ., 2005. 234 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Функції та принципи реалізації концепції логістичного контролінгу на підприємстві / Л.С. Козак, Н.М. Гаврилюк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті розглядається теоретичні аспекти концепції логістичного контролінгу, що спрямована на оптимізацію всіх логістичних процесів на підприємстві. Запропоновані авторами функції та принципи логістичного контролінгу сприятимуть систематизації основних дефініцій даної концепції та її комплексному функціонуванню на підприємстві. Дотримання принципів логістичного контролінгу якісно вплине на результат впровадження концепції на практиці.

Об'єкт дослідження – концепція логістичного контролінгу як засіб управління логістичними процесами на підприємстві.

Мета – дослідження теоретичних основ концепції логістичного контролінгу, а саме її функцій та принципів.

Методи дослідження – узагальнення, аналіз і синтез, систематизація, індукція та дедукція, аналогія.

Удосконалення управління матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками містить значний потенціал росту ефективності діяльності підприємства внаслідок застосування прогресивних підходів, зокрема таких як логістика і контролінг. Концепція логістичного контролінгу дозволяє розв'язати завдання управління логістичними потоками так, щоб забезпечити максимальну ефективність діяльності підприємства.

У межах системи логістичного контролінгу авторами виділено його основні функції, що взаємопов'язані та знаходяться у взаємній підпорядкованості. Вони підпорядковані основній меті та цілям логістичної діяльності підприємства. До функцій логістичного контролінгу належать:

1. Організаційна функція полягає у організації спільної узгодженої діяльності між логістичним відділом та різними підрозділами підприємства.

2. Інформаційна функція полягає в раціональній організації руху інформаційних потоків. Інформація для контролю повинна бути актуальною та надходити без запізень. Важливою є також якість та оптимальна кількість оброблюваної інформації.

3. Координаційна функція полягає в координації цілей різних рівнів, засобів і методів їх реалізації з максимальною мірою забезпечення досягнення кінцевої мети логістичної діяльності.

4. Комунікаційна функція полягає в стимулюванні поширення і вдосконалення взаємодії та взаємозв'язків логістичного відділу з постачальниками та споживачами на основі використання комп'ютерної техніки, головним чином через електронний обмін інформацією.

5. Контрольна функція полягає у визначенні ступеня реалізації планів логістичного відділу, порівнянні різних параметрів з визначеною програмою функціонування логістичної системи підприємства, виявленні та аналізі відхилень, а також передбачає проведення коригувальних заходів – прийняття відповідних логістично-контролінгових рішень.

6. Прогнозна функція полягає у виявленні об'єктивних тенденцій та станів розвитку логістичної системи підприємства у майбутньому, а також альтернативних шляхів такого розвитку та термінів їх здійснення.

Для збалансованого функціонування логістичного контролінгу на підприємстві визначимо його основні принципи:

1. Принцип стратегічного орієнтування реалізується через підготовку та прийняття логістично-контролінгових рішень, які в першу чергу повинні відповідати стратегічним цілям підприємства враховуючи динаміку зовнішнього середовища.

2. Принцип системності полягає у вдосконаленні логістичної діяльності на підприємстві шляхом раціоналізації матеріальних, інформаційних та фінансових потоків.

3. Принцип своєчасності дозволяє вчасно реагувати на зміни у внутрішньому та зовнішньому середовищі підприємства. Він полягає в забезпеченні розвинутої інфраструктури для здійснення руху потоків в конкретних умовах; координації дій всіх учасників руху в логістичних ланцюгах; централізованому контролю за виконанням завдань, які стоять перед логістичним відділом.

4. Принцип безперервності полягає у постійному вдосконаленні системи логістичного контролінгу на підприємстві.

5. Принцип науковості та економічної обґрунтованості – полягає у використанні сучасних наукових здобутків, спираючись на прогресивний досвід успішних підприємств в Україні та світі.

6. Принцип синергічного ефекту пов'язаний з тим, що «контролінг» та «логістика», діючи на комбінованій основі, дадуть кращий результат у взаємодії і здатні разом досягти більшого ефекту, ніж за окремого їх застосування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛОГІСТИЧНИЙ КОНТРОЛІНГ, ІНТЕГРАЦІЯ, ФУНКЦІЇ ЛОГІСТИЧНОГО КОНТРОЛІНГУ, ПРИНЦИПИ ЛОГІСТИЧНОГО КОНТРОЛІНГУ, СИНЕРГІЧНИЙ ЕФЕКТ.

ABSTRACT

Kozak L.S., Gavrylyuk N.M. Functions and principles of the concept of logistics controlling the company. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

In the article the theoretical aspects of the concept of logistics controlling are investigated, which aims to optimize all logistics processes in the enterprise. The authors propose the functions and principles of logistics controlling contribute to the systematization of basic concepts and definitions of the complex nature of its operation at the facility. Commitment to the logistics of controlling quality affect the result of the introduction of the concept in practice.

The subject matter of the research is the concept of logistics controlling as a logistic process management system at the enterprise.

The aim of the research is the exploring of the theoretical foundations of the concept of logistics controlling, namely its functions and principles

The research methods are generalization, systematization, analyze, synthesis, induction, deduction and analogy.

Improving the management of material, financial and information flows has significant growth potential efficiency of the plant by the use of advanced approaches, such as our logistics and controlling. The concept of logistics controlling allows to solve the task of logistics flows so as to maximize the efficiency of the company.

Within the logistics of controlling the authors highlighted its main functions, which are interrelated and have mutual accountability. They are subordinated to the main purposes and objectives of the logistics of the company. Controlling of the logistics functions include:

1. Organizational function is the organization of joint activities agreed between the logistics department and various business units.

2. Information function is rational in the movement of information flows. Information for control should be relevant and arrive on time. And very important is the quality and the optimal amount of information processed.

3. Coordination function is to coordinate different levels, means and methods for using them with the maximum degree of achieving the ultimate goal of logistics activities; coordinate logistics decision – making controlling.

4. Communication function is to stimulate the proliferation and strengthen the coordination and logistics department relationships with suppliers and customers through the use of computer technology, especially through the electronic exchange of information.

5. Control function is to determine the degree of implementation of the plans of the logistics department, comparison of various parameters defined program functioning logistics enterprise system, identify and analyze variances, and provides corrective measures – decision-making logistics and controlling.

6. Expected function is to identify trends and objective conditions of the logistics system of the plant, as well as alternative ways of this development and the timing of their implementation.

For balanced operation of logistics controlling the company define its basic principles:

1. Principle of strategic orientation is realized through the preparation and adoption of logistics and controlling decisions that must first meet the strategic objectives of the company given the dynamics of the environment.

2. Systematic principle is to improve the logistics activities of the company by streamlining material, information and financial flows.

3. Principle which allows timely react to changes in the internal and external environment of the company. It is to provide an advanced infrastructure for traffic streams in specific circumstances; coordination of all road users in the logistics chain; centralized control over the execution of the tasks facing the logistics department.

4. Principle of continuity is constantly improving the logistics of controlling the company.

5. Principle of scientific and economic justification – is to use modern scientific achievements, drawing on the experience of successful progressive enterprises both in Ukraine and abroad.

6. Principle of synergistic effect due to the fact that "controlling" and "logistics", acting on a combined basis, will result in better interaction and can together achieve greater effect than individual applications.

KEYWORDS: LOGISTIC CONTROLLING, INTEGRATION, FUNCTIONS OF LOGISTIC CONTROLLING, PRINCIPLES OF LOGISTIC CONTROLLING, SYNERGISTIC EFFECT.

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Функции и принципы реализации концепции логистического контроллинга на предприятии / Л.С. Козак, Н.М. Гаврилюк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье рассматриваются теоретические аспекты концепции логистического контроллинга, направленные на оптимизацию всех логистических процессов на предприятии. Предложенные авторами функции и принципы логистического контроллинга способствуют систематизации основных дефиниций данной концепции и его комплексному функционированию на предприятии. Соблюдение принципов логистического контроллинга качественно повлияет на результат внедрения концепции на практике.

Объект исследования – концепция логистического контроллинга как средство управления логистическими процессами на предприятии.

Цель – исследования теоретических основ концепции логистического контроллинга, а именно ее функций и принципов.

Методы исследования – обобщение, анализ и синтез, систематизация, индукция и дедукция, аналогия.

Совершенствование управления материальными, финансовыми и информационными потоками обладает значительным потенциалом роста эффективности деятельности предприятия в результате применения прогрессивных подходов, в частности таких как логистика и контроллинг. Концепция логистического контроллинга позволяет решить задачу управления логистическими потоками так, чтобы обеспечить максимальную эффективность деятельности предприятия.

В рамках системы логистического контроллинга авторами выделены его основные функции, которые взаимосвязаны и находятся во взаимной подчиненности. Они подчинены основным целям логистической деятельности предприятия. Основные функции логистического контроллинга:

1. Организационная функция заключается в организации совместной согласованной деятельности между логистическим отделом и различными подразделениями предприятия.

2. Информационная функция заключается в рациональной организации движения информационных потоков. Информация для контроля должна быть актуальной и поступать без опозданий. Важно также качество и оптимальное количество обрабатываемой информации.

3. Координационная функция заключается в координации целей различных уровней, средств и методов их реализации с максимальной степенью обеспечения достижения конечной цели логистической деятельности.

4. Коммуникационная функция заключается в стимулировании распространения и совершенствования взаимодействия и взаимосвязей логистического отдела с поставщиками и потребителями на основе использования компьютерной техники, главным образом через электронный обмен информацией.

5. Контрольная функция заключается в определении степени реализации планов логистического отдела, сравнению различных параметров с определенной программой функционирования логистической системы предприятия, выявлении и анализе отклонений, а также предусматривает проведение корректирующих мероприятий – принятие соответствующих логистически-контроллинговых решений.

6. Прогнозная функция заключается в выявлении объективных тенденций и состояний развития логистической системы предприятия в будущем, а также альтернативных путей такого развития и сроков их осуществления.

Для сбалансированного функционирования логистического контроллинга на предприятии авторами предложены его основные принципы:

1. Принцип стратегического ориентирования который реализуется через подготовку и принятие логистически-контроллинговых решений, которые в первую очередь должны отвечать стратегическим целям предприятия учитывая динамику внешней среды.

2. Принцип системности заключается в совершенствовании логистической деятельности на предприятии путем рационализации материальных, информационных и финансовых потоков.

3. Принцип своевременности позволяет вовремя реагировать на изменения во внутренней и внешней среде предприятия. Он заключается в обеспечении развитой инфраструктуры для осуществления движения потоков в конкретных условиях; координации действий всех участников движения в логистических цепях; централизованном контроле за выполнением задач, которые стоят перед логистическим отделом.

4. Принцип непрерывности заключается в постоянном совершенствовании системы логистического контроллинга на предприятии.

5. Принцип научности и экономической обоснованности – заключается в использовании современных научных достижений, опираясь на прогрессивный опыт успешных предприятий в Украине и мире.

6. Принцип синергетического эффекта связан с тем, что «контроллинг» и «логистика», действуя на комбинированной основе, дадут лучший результат во взаимодействии и способны вместе достичь большего эффекта, чем от отдельного их применения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЛИНГ, ИНТЕГРАЦИЯ, ФУНКЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЛИНГА, ПРИНЦИПЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЛИНГА, СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ.

АВТОРИ:

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 313.

Гаврилук Надія Миколаївна, Національний транспортний університет, e-mail: nadiyka-gavriljuk2012@mail.ru, тел. +380966927926, Україна, 78405, Івано-Франківська обл., м. Надвірна, вул. Соборна, 133.

AUTHOR:

Kozak Liudmyla S., Ph.D., professor, National transport university, head, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 1, of. 313.

Gavrylyuk Nadiya M., National transport university, e-mail: nadiyka-gavriljuk2012@mail.ru, Tel.number +380966927926, Ukraine, 78405, Ivano-Frankivsk region, Nadvirna, Soborna Str, 133.

АВТОРЫ:

Козак Людмила Степановна, кандидат экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой «Экономика», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 313.

Гаврилук Надежда Николаевна, Национальный транспортный университет, e-mail: nadiyka-gavriljuk2012@mail.ru, тел. +380966927926, Украина, 78405, Ивано-Франковская обл., г. Надворная, ул. Соборная, 133.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Полянська Алла Степанівна, доктор економічних наук, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу, зав. кафедри менеджменту та адміністрування Інституту економіки та управління, e-mail: uv@nung.edu.ua, reg@nung.edu.ua, тел. +380342507622, +380342507623, Україна, 76000, м. Івано-Франківськ, вул. Карпатська, 15.

REVIEWER:

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

Polianska Alla S., Grand Ph.D., The Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas, head, department of Management and Administration Economics and Management Institute, e-mail: uv@nung.edu.ua, reg@nung.edu.ua, tel. +380342507622, +380342507623, Ukraine, Ivano-Frankivsk, Karpatka Street, 15.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ НАУКОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ВИБОРУ

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

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

PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF SCIENTIFIC POTENTIAL OF NATIONAL ECONOMY IN THE CONTEXT OF EUROPEAN CHOICE

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

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

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НАУЧНОГО ПОТЕНЦИАЛА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ВЫБОРА

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

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

Постановка проблеми. У сучасних умовах розвиток науки і техніки, впровадження інновацій є визначальним фактором прогресу суспільства, підвищення добробуту його членів, їх духовного та інтелектуального зростання. Цим зумовлена необхідність пріоритетної державної підтримки розвитку науки як джерела економічного зростання і невід'ємної складової національної культури та освіти, створення умов для реалізації інтелектуального потенціалу громадян у сфері наукової і науково-технічної діяльності, цілеспрямованої політики у забезпеченні використання досягнень вітчизняної та світової науки і техніки для задоволення соціальних, економічних, культурних та інших потреб. Головною метою державної інноваційної політики є створення соціально-економічних, організаційних і правових умов для ефективного відтворення, розвитку й використання науково-технічного потенціалу країни, забезпечення впровадження сучасних екологічно чистих, безпечних, енерго- та ресурсозберігаючих технологій, виробництва та реалізації нових видів конкурентоздатної продукції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження теоретико-методичних і практичних аспектів формування наукового потенціалу національної економіки отримали значного розвитку завдяки науковим доробкам зарубіжних та вітчизняних вчених. Так, вагомий внесок у розвиток цього напрямку зробили такі науковці, як Архієреєв С.І. [1], Валдайцев С.В. [2], Власова А.М. [3], Геєць В.М. [4], Гордієнко Л.Ю. [5], Єгоров І.Ю. [6], Ілляшенко С.М. [7], Касьяненко В.О. [8], Краснокутська Н.В. [9], Луцків О.М. [10], Павлов В.І. [11], Полякова Ю.В. [12], Портер М. [13], Рижков М.М. [14], Скрипко Т.О. [15], Сухоруков А.І. [16], Фатхутдинов Р.А. [17], Фримен К. [18], Шумпетер Й.А. [19], Юринець З.В. [20] та ін.

Постановка завдання. Основними цілями статті є: дослідження перспектив розвитку наукового потенціалу національної економіки; з'ясування основних завдань розвитку національної інноваційної системи; обґрунтування необхідності використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій як важливої складової формування інформаційного суспільства; аналіз розподілу загального обсягу фінансування наукових та науково-технічних робіт в Україні за джерелами.

Виклад основного матеріалу дослідження. Загальносвітові зміни у глобальному технологічному укладі, що пов'язані з використанням науково-технічних досягнень, забезпечили зближення різних частин світогосподарського простору. З посиленням взаємозалежності економік окремих країн їх державна технологічна політика виходить за національні рамки, ґрунтується на засадах використання стратегії інноваційної діяльності, без якої неможливий подальший розвиток економіки держави. Ефективна інноваційна діяльність країни сприяє активізації процесів міжнародного науково-технічного співробітництва та створенню умов для зближення інноваційних

процесів на національному і глобальному рівнях. Сьогодні в Україні вкрай необхідним є здійснення економічних реформ та побудова нової системи господарювання на засадах посилення значення інноваційних компонентів економічного зростання як факторів активізації та якісного удосконалення виробництва відповідно до визначальних тенденцій світового економічного розвитку.

Науковий потенціал визначається сукупністю ресурсів і можливостей сфери науки будь-якої системи (країни, території, галузі, підприємства) за наявних форм організації та управління ефективно вирішувати виробничі завдання. Поняття «науковий потенціал» можна застосовувати щодо будь-якої сукупності наукових організацій (об'єднань у галузях національної економіки), а також галузевих наукових організацій, розташованих на відповідній території. Елементами наукового потенціалу є наукові кадри, фінансові ресурси, матеріально-технічна база, інформаційне забезпечення. Узагальнюючими показниками розвитку й оцінки науково-технічного потенціалу України є обсяги фінансування наукових і науково-технічних робіт, розвиток різних джерел інноваційного фінансування, динаміка частки фінансування наукових розробок з державного бюджету, обсяги виконаних наукових і науково-технічних робіт та темпи їхнього зростання, мережа наукових і науково-дослідних закладів, чисельність працівників наукових та науково-дослідних закладів, їхній якісний склад, частка інноваційної продукції в загальних обсягах виробництва тощо.

Унаслідок непослідовності у проведенні і низької ефективності державної науково-технічної та інноваційної політики спостерігаються тенденція щодо подальшого відставання України у технологічному розвитку від розвинутих країн світу. Зменшується кількість інноваційно активних підприємств, гальмується розвиток високотехнологічних галузей промисловості. Це призводить до зниження рівня конкурентоспроможності національної економіки. Результати аналізу економічного зростання країн – лідерів рейтингів конкурентоспроможності свідчать про необхідність формування та забезпечення розвитку національної інноваційної системи, яка являє собою сукупність законодавчих, структурних і функціональних компонентів (інституцій), що задіяні у процесі створення та застосування наукових знань і технологій, визначають правові, економічні, організаційні та соціальні умови для забезпечення інноваційного процесу.

Національна інноваційна система включає підсистему державного регулювання, що складається із законодавчих, структурних і функціональних інституцій, які встановлюють та забезпечують дотримання норм, правил, вимог в інноваційній сфері та взаємодію всіх підсистем національної інноваційної системи; підсистему освіти, що складається з вищих навчальних закладів, науково-методичних і методичних установ, науково-виробничих підприємств, державних і місцевих органів управління освітою, а також навчальних закладів, які проводять підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації кадрів; підсистему генерації знань, що складається з наукових установ й організацій незалежно від форми власності, які проводять наукові дослідження і розробки та створюють нові наукові знання і технології, державні наукові центри, академічні та галузеві інститути, наукові підрозділи вищих навчальних закладів, наукові й конструкторські підрозділи підприємств; підсистему інноваційної інфраструктури, що складається з виробничо-технологічної, фінансової, інформаційно-аналітичної й експертно-консалтингової складової, а також з технополісів, технологічних та наукових парків, інноваційних центрів і центрів трансферу технологій, бізнес-інкубаторів та інноваційних структур інших типів; підсистему інформаційних мереж науково-технічної інформації, експертно-консалтингових та інжинірингових фірм, інституційних державних і приватних інвесторів; підсистему виробництва, що складається з організацій та підприємств, які виробляють інноваційну продукцію і надають послуги та є споживачами технологічних інновацій.

Основними завданнями розвитку національної інноваційної системи є: забезпечення інноваційної спрямованості системи освіти; підвищення результативності вітчизняного сектора наукових досліджень і розробок з метою посилення його ролі у забезпеченні інноваційного розвитку національної економіки; забезпечення розширеного відтворення знань на основі інтеграції діяльності вищих навчальних закладів, академічних та галузевих наукових установ; забезпечення розвитку системи фінансово-кредитної підтримки реалізації конкурентоспроможних науково-технічних та інноваційних програм і проектів; забезпечення розвитку виробничо-технологічної інноваційної інфраструктури; забезпечення розвитку ефективної інформаційно-аналітичної та експертно-консалтингової інфраструктури інноваційної діяльності; створення умов для трансферу технологій та підвищення ефективності охорони прав інтелектуальної власності; упровадження відповідно до норм Європейського Союзу та СОТ прозорого й ефективного механізму стимулювання і державної підтримки провадження науково-технічної та інноваційної діяльності суб'єктами господарювання; упровадження ефективного механізму державно-приватного партнерства, спрямованого на досягнення високого рівня конкурентоспроможності вітчизняної продукції на світовому ринку в

окремих секторах наукоємного виробництва переважно на основі впровадження вітчизняних технологій; забезпечення підтримки та захисту національного виробника; формування позитивного ставлення до інновацій у суспільстві; розвиток кадрового потенціалу у сфері інноваційної діяльності.

У 2015 році Україна стала асоційованим членом Рамкової програми Європейського Союзу з досліджень та інновацій «Горизонт 2020». Дане членство надало українським учасникам рівноправний статус з їхніми європейськими партнерами, а також відкрило можливості впливу на формування змісту Програми. «Горизонт 2020» – це програма Європейського Союзу з фінансування науки та інновацій з загальним бюджетом близько 80 млрд євро, розрахована на 2014–2020 роки. Програма сконцентрована на досягненні трьох головних завдань: зробити Європу привабливим місцем для першокласних науковців; сприяти розвитку інноваційності та конкурентоспроможності європейської промисловості і бізнесу; за допомогою науки вирішувати найбільш гострі питання сучасного європейського суспільства. Відповідно до цих завдань, Програма «Горизонт 2020» поділена на три основні напрямки:

1) передова наука, яка є відкритою для високоякісних індивідуальних та командних дослідницьких проектів в усіх галузях знань, включаючи гуманітарні;

2) лідерство у галузях промисловості, в яких фінансується розробка нових технологій і матеріалів, включно з ІСТ та космічні дослідження; крім того, в межах цього напрямку доступні фінансові інструменти для впровадження інновацій у малому та середньому бізнесі;

3) суспільні виклики, з широким спектром дослідницьких проектів від поліпшення якості транспорту, їжі, системи охорони здоров'я та безпеки до питань європейської ідентичності і культурної спадщини.

Відтепер українські установи можуть підписувати грантові угоди, запрошувати до себе для проведення спільних досліджень європейських науковців в рамках конкурсу «Дії Марії Складовської-Кюрі», брати участь у конкурсах фундаментальних досліджень Європейської Дослідницької Ради. В свою чергу, українські малі та середні підприємства отримали доступ до фондів Спеціального інструменту для малих та середніх підприємств, котрий фінансує впровадження інноваційних технологій та заходи з інтернаціоналізації. Більше того, Україна отримала можливість впливати на формування тематичного наповнення Програми «Горизонт 2020». Слід зазначити, що уже впродовж 2014 року 24 проекти за участю українських установ виграли і почали отримувати фінансування.

Угода між Україною та ЄС про асоційовану участь України у Рамковій програмі ЄС з досліджень та інновацій «Горизонт 2020» (вже ратифікована Верховною Радою) передбачає можливість виходу України на рівень партнерства з ЄС у сфері науки та технологій, що дозволить значно підвищити рівень залучення українських науковців, університетів, науково-дослідних організацій і установ до спільних європейських наукових досліджень, а також створить основу для структурних реформ у науково-інноваційній сфері України. Водночас, асоційований статус дає можливість Україні стати повноправним членом Європейського наукового простору і мати користь від однакових прав, обов'язків та умов для діяльності з країнами – членами ЄС. Асоційований статус України у Рамковій програмі ЄС з досліджень та інновацій «Горизонт 2020» надасть додатковий імпульс як до збільшення кількості учасників проектів та розмірів фінансування наукових досліджень за рахунок Європейської Комісії на рівних умовах з установами країн – членів ЄС, так і розвитку інноваційної складової національної економіки.

Важливою складовою формування інформаційного суспільства в Україні є використання можливостей сучасних інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) для того, щоб створювати інформацію і знання, користуватися та обмінюватися ними, виробляти товари й надавати послуги, сприяючи сталому розвитку країни. Використання ІКТ за умов інтенсивного розвитку ринкових відносин є одним з найбільш важливих елементів ефективного управління. Загальна інформація про використання комп'ютерної техніки та телекомунікацій дозволяє оцінити рівень розвитку ІКТ (наявність персональних комп'ютерів та їхній доступ до глобальних інформаційних мереж у цілому, а також за видами економічної діяльності та типами підприємств).

Органами державної статистики з метою отримання даних щодо використання комп'ютерів і комп'ютерних мереж, застосування сучасних систем та засобів телекомунікації й зв'язку, доступу та використання мережі Інтернет, починаючи зі звіту за 2014 рік запроваджено на щорічній основі державне статистичне спостереження «Використання інформаційно-комунікаційних технологій на підприємствах». Спостереженням було охоплено 44075 підприємств за рекомендованими Євростатом видами економічної діяльності в усіх регіонах України, з яких 93,4 % підприємств користувались комп'ютерами у роботі. Найвищий рівень комп'ютеризації показали підприємства, що здійснювали діяльність з надання інших видів послуг – 98,2 % загальної кількості підприємств, які взяли участь в

обстеженні. Високим значення цього показника було у підприємств з надання послуг інформації та комунікацій – 96,6 %; найменший рівень комп'ютеризації спостерігався у сфері тимчасового розміщування і організації харчування – 87,6 %.

Із загальної кількості підприємств, які використовували комп'ютери, 58,1 % користувались локальною комп'ютерною мережею, а розширену корпоративну комп'ютерну мережу мало майже кожне шосте підприємство. Кожне третє підприємство, яке використовувало комп'ютери, мало бездротовий доступ для своєї локальної комп'ютерної мережі, кожне четверте використовувало власний внутрішній веб-сайт, який функціонував у корпоративній комп'ютерній мережі (Інтранет). Частка підприємств, що мали доступ до глобальної мережі Інтернет, становила 97,4 % (40111 підприємств) загальної кількості підприємств, які використовували комп'ютери. Із загальної кількості підприємств, що використовували мережу Інтернет, дві третини підприємств застосовували широкопasmовий доступ (xDSL канали, виділені канали, телевізійний кабель, лінії електропередачі, супутниковий, стаціонарний бездротовий зв'язок тощо), кожне третє підприємство мало мобільний широкопasmовий (стільниковий, GSM, GPRS, 2G, EDGE, 3G, CDMA тощо) та комутований доступ через телефонну лінію (Dial-Up або ISDN).

Підприємства, які мали доступ до Інтернет, використовували його для отримання банківських та фінансових послуг (86,3 % підприємств); подання форм в електронному вигляді (83,9 %); отримання форм в електронному вигляді (79,3 %); отримання інформації про товари та послуги (48,7 %); отримання адміністративних послуг (декларування, реєстрації, запиту на отримання дозволу) (40,5 %). Третина підприємств, які мали доступ до Інтернет, мали веб-сайт, що функціонував у мережі Інтернет. Майже дві третини підприємств, які на веб-сайті розміщували каталоги продукції або прейскуранти, здійснювали діяльність у переробній промисловості, оптовій та роздрібній торгівлі, ремонті автотранспортних засобів і мотоциклів. Кожне третє підприємство, використовуючи можливості веб-сайта, надавало пропозиції щодо можливості виготовляти продукцію згідно з вимогами клієнта або можливість для клієнтів самостійно розробляти дизайн продукції. Кожне п'яте підприємство розміщувало замовлення або бронювало в режимі он-лайн (функція «Додати в кошик»), розміщувало оголошення про відкриті вакансії або подання заяви на заміщення вакантних посад у режимі он-лайн. Кожне шосте підприємство здійснювало платежі он-лайн, кожне сьоме забезпечувало персоналізоване інформаційне наповнення в рамках веб-сайта для постійних/повторних клієнтів. Підприємства, які використовували в своїй роботі комп'ютери, активно здійснювали електронний обмін даними (відправляли або отримували дані для/від органів державної влади й транспортну документацію, відправляли платіжні доручення фінансовим установам, отримували (відправляли) електронні рахунки-фактури, відправляли замовлення постачальникам, відправляли або отримували інформацію про продукцію, отримували замовлення від клієнтів).

Слід зазначити, що на підприємствах таких видів економічної діяльності, як переробна промисловість, оптова та роздрібна торгівля, ремонт автотранспортних засобів, інформація й телекомунікації, фінансова і страхова діяльність, забезпеченість працівників персональними комп'ютерами перевищувала 100 %. Разом з тим на підприємствах таких видів діяльності, як тимчасове розміщування й організація харчування, діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування, водопостачання, каналізація, поводження з відходами, професійна, наукова і технічна діяльність, на одного працівника припадало менше одного комп'ютера. Доступ до Інтернет мали 96,9 % малих підприємств, 98,8 % – середніх та 99,6 % – великих. Всі підприємства (малі, середні та великі) широко використовували можливості Інтернет для отримання банківських і фінансових послуг й подання та отримання форм в електронному вигляді, а також для отримання інформації про товари та послуги; отримання адміністративних послуг лише в електронній формі без потреби в додатковій роботі з паперами. У рамках проведення спостереження було виявлено, що у третини респондентів виникли труднощі в оцінці переваг від використання ІКТ для покращення роботи у таких напрямках, як виробництво товарів або послуг, управління рівнем матеріально-технічного забезпечення та організація ринків збуту. Це є одним з загальноновизнаних стримуючих факторів використання ІКТ поряд з відсутністю ресурсів для використання ІКТ та мотивації у персоналу. У напрямку системи обліку більше третини респондентів відзначили середні або значні поліпшення від використання ІКТ.

Україна традиційно вважається державою з вагомим науковим потенціалом, визнаними у світі науковими школами, розвиненою системою підготовки кадрів. Основними формами підготовки наукових і науково-педагогічних працівників вищої кваліфікації є аспірантура та докторантура. Підготовка кандидатів і докторів наук здійснюється вищими навчальними закладами третього й четвертого рівнів акредитації та науковими установами. Переважна більшість закладів, що

здійснюють підготовку аспірантів, підпорядкована шести міністерствам й академіям наук: Міністерству освіти і науки та Національній академії наук – по 28 %, Національній академії аграрних наук та Академії медичних наук – по 7 %, Міністерству охорони здоров'я – 5 %, Міністерству аграрної політики та продовольства – 4 %. Схожа ситуація спостерігається і з підпорядкованістю докторантур: Міністерству освіти і науки – 40 %, Національній академії наук України – 25 %, Міністерству охорони здоров'я і Міністерству аграрної політики та продовольства – по 5 %, Національній академії аграрних наук та Академії педагогічних наук – по 4 %. При вищих навчальних закладах працює 47 % (225) аспірантур та 61 % (162) докторантур, при наукових установах, відповідно, 53 % (257) та 39 % (102). Найбільша кількість аспірантів навчається у галузі технічних, економічних, педагогічних та юридичних наук. Переважна більшість аспірантів і докторантів навчається за рахунок державного бюджету – 85 % та 93 % відповідно. Очікуваним підсумком навчання в аспірантурі та докторантурі є захист дисертації. У 2014 році питома вага осіб, які захистили кандидатську дисертацію, становила 25 %, докторську – 27 %. Розподіл аспірантур та докторантур за регіонами нерівномірний. Більшість з них зосереджена у м. Києві – відповідно 222 і 108, Харківській області – 63 і 39, Львівській – 34 і 20, Дніпропетровській – 28 і 14, Одеській – 27 і 19. В інших регіонах їх кількість обчислюється одиницями, хоча немає жодного регіону, де були б відсутні аспірантура або докторантура. У м. Києві навчається 10568 аспірантів і 822 докторанти, у Харківській області відповідно – 3346 і 231, Львівській – 2358 і 117, Дніпропетровській – 1408 і 66, Одеській – 2011 і 92.

Крім того, Україну варто відзначити як країну, що додержується гендерної демократії в підготовці наукових кадрів (рис. 1) [21]. Жінки нарівні з чоловіками використовують право на продовження освіти в аспірантурі та докторантурі. Так, у 2014 році жінки склали 60 % (17 тис.) загальної кількості аспірантів та 52 % (1 тис.) докторантів. Вікова структура аспірантів та докторантів має суттєві відмінності. Переважна більшість аспірантів (75 %) має вік до 30 років (34 % – до 25 років, 41 % – 25–29 років), тоді як більшість докторантів (47 %) вже досягли 40 років.

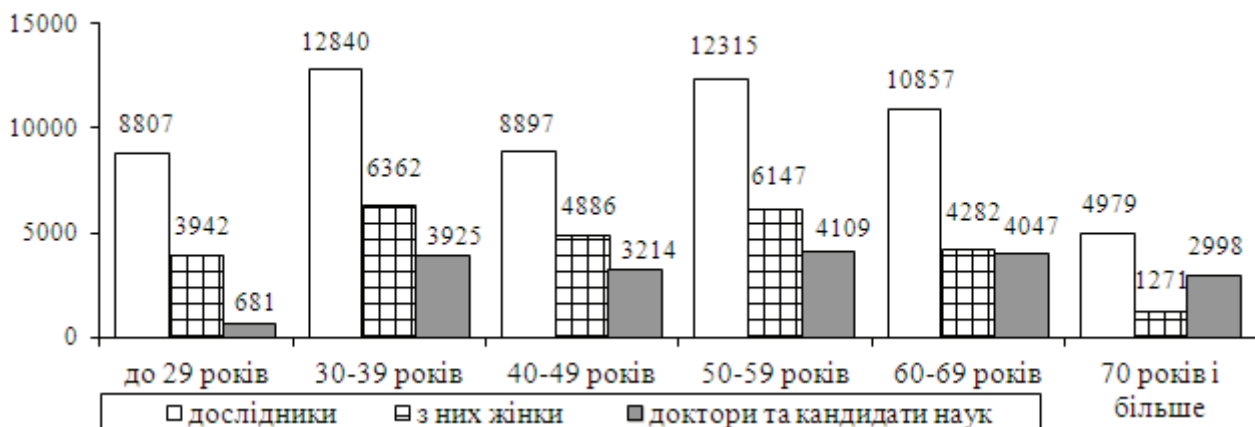


Рисунок 1 – Розподіл кількості дослідників за статтю і віком, осіб

Упродовж 2014 р. наукові та науково-технічні роботи виконували 999 організацій, 42,2 % з яких належать до підприємницького сектора економіки, 42,0 % – до державного, 15,8 % – вищої освіти. У розподілі організацій за секторами науки питома вага наукових установ академічного профілю становила 31,2 %, галузевого профілю – 47,4 %, заводської науки – 5,6 %. Найбільша кількість організацій (178) була підпорядкована Національній академії наук України, 133 – Міністерству освіти і науки України, 86 – Національній академії аграрних наук, 63 – Міністерству аграрної політики та продовольства України, 27 – Міністерству промислової політики України, 33 – Міністерству охорони здоров'я України, 34 – Національній академії медичних наук, 15 – Національній академії педагогічних наук. У 2014 р. в розподілі за галузями наук частка організацій природничих наук становила 35,4 %, технічних – 40,4 %, суспільних – 12,1 %, гуманітарних – 4,7 % та організацій багатогалузевого профілю – 7,4 % (рис. 2).

Загальна кількість працівників організацій, які виконували наукові та науково-технічні роботи, на кінець 2014 р. становила 109,6 тис. осіб, у тому числі дослідників – 58,7 тис. осіб, техніків – 10,7 тис. осіб, допоміжного персоналу та інших працівників по 20,1 тис. осіб. У 2014 р. частка виконавців наукових досліджень і розробок (дослідників, техніків і допоміжного персоналу) у загальній кількості зайнятого населення становила 0,50 %, у тому числі дослідників – 0,32 %. За даними Євростату,

найвищою ця частка була у Фінляндії (відповідно 3,20 % і 2,28 %), Данії (3,20 % і 2,18 %), Швейцарії (2,66 % і 1,37 %), Норвегії (2,56 % і 1,81 %) та Словенії (2,27 % і 1,34 %); найнижчою – у Румунії (0,46 % та 0,30 %), Кіпру (0,71 % та 0,50 %), Болгарії (0,74 % та 0,52 %) і Туреччині (0,74 % та 0,63 %). Питома вага докторів та кандидатів наук серед виконавців наукових досліджень і розробок становила 21,3 %. Частка дослідників з науковими ступенями становила 32,3 %. У 2014 р. майже половину дослідників (45,8 %) становили жінки. Частка докторів і кандидатів наук серед них становила 28,2 %. Вищою за середню в Україні була питома вага жінок-дослідників у галузі психологічних наук (77,6 %), педагогічних (73,3 %), філологічних (72,6 %), фармацевтичних (70,5 %), мистецтвознавства (69,8 %), історичних (68,4 %), медичних наук (65,5 %). Нижчою за середню – у галузі фізико-математичних наук (27,7 %), технічних (37,0 %), філософських (40,9 %), національної безпеки (41,9 %) та політичних наук (42,9 %). Понад три чверті загальної кількості докторів і кандидатів наук, які виконували наукові дослідження і розробки, працювали в організаціях державного сектора економіки, 7,1 % – підприємницького сектора, 13,5 % – вищої освіти. У 2014 р. кількість спеціалістів, які беруть участь у виконанні наукових та науково-технічних робіт на засадах сумісництва, становила 48,5 тис. осіб, у тому числі дослідників – 42,7 тис. осіб, техніків – 1,6 тис. осіб, допоміжного персоналу – 2,3 тис. осіб. У їхній загальній кількості доктори наук становили 11,8 %, кандидати наук – 46,0 %; жінки – 46,4 %, з яких половина – фахівці з науковими ступенями. Більшість сумісників (83,9 %) працювала у вищих навчальних закладах, 62,5 % яких – фахівці вищої кваліфікації.

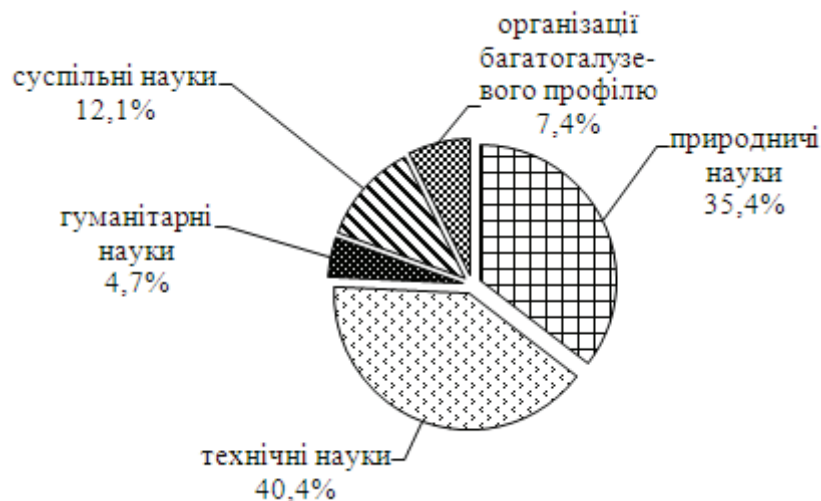


Рисунок 2 – Розподіл кількості організацій, які виконували наукові та науково-технічні роботи, за галузями наук, %

Станом на 31 грудня 2014 р. кількість фахівців вищої кваліфікації (мали диплом доктора або кандидата наук), які працювали у різних сферах економіки України, становила 102,3 тис. осіб, у т. ч. жінок – 49,1 тис. осіб, чоловіків – 53,2 тис. осіб. Протягом 2014 р. дипломи доктора і кандидата наук отримали 4,8 тис. осіб, у т. ч. 45,4 % – у галузі суспільних наук (третина з яких – у галузі економічних наук), 17,7 % – технічних наук, 12,2 % – медичних, 11,4 % – природничих, 9,5 % – гуманітарних і 3,7 % – сільськогосподарських наук. Дві третини загальної кількості нових фахівців вищої кваліфікації – це викладачі вищих та інших навчальних закладів, доценти, професори кафедр, асистенти; 14,3 % – наукові співробітники, вчені секретарі; 13,7 % – керівники підприємств, установ, організацій та керівники виробничих (основних, функціональних) підрозділів. На 31 грудня 2014 р. середній вік спеціалістів з науковими ступенями становив майже 50 років (жінок – 45, чоловіків – 54 роки). Помітно вищий за середній вік докторів і кандидатів наук у галузі геологічних наук (57 років), технічних, фізико-математичних (54 роки) і хімічних наук (53 роки). Наймолодшими галузями наук з огляду на середній вік науковців були юридичні науки (41 рік), політичні (43 роки) та соціологічні науки (44 роки). Частка фахівців з науковими ступенями старше 60 років становила 25,6 %, віком до 40 років включно – 33,4 %. При цьому, їхня частка серед жінок становила відповідно 13,8 % і 42,9 %, серед чоловіків – 36,4 % і 24,6 %. На 31 грудня 2014 р. вчене звання професора, доцента та старшого наукового співробітника мали 57,3 % фахівців вищої кваліфікації, у т. ч. 95,7 % докторів наук та більше половини кандидатів наук. Серед чоловіків частка фахівців вищої кваліфікації з вченими званнями становила 63,0 %, серед жінок – 51,1 %. Частка фахівців вищої кваліфікації, обраних академіками та членами-кореспондентами національних академій, становила 0,9 %, у числі яких 851 доктор і 83 кандидати наук.

У 2014 р. загальний обсяг витрат на виконання наукових та науково-технічних робіт власними силами організацій становив 10320,3 млн грн, у тому числі витрати на оплату праці – 5010,6 млн грн, матеріальні витрати – 2375,6 млн грн, капітальні витрати – 236,7 млн грн, з них витрати на придбання устаткування – 187,9 млн грн (рис. 3). Середньомісячна заробітна плата виконавців досліджень і розробок становила 3565 грн, що майже відповідає середньому рівню заробітної плати в економіці України (3480 грн) і значно вище, ніж в установах охорони здоров'я та надання соціальної допомоги (2441 грн.) і закладах освіти (2745 грн), але нижче рівня оплати праці у сфері інформації та телекомунікацій (5176 грн), фінансової і страхової діяльності (7020 грн). У 2014 р. майже чверть загального обсягу витрат була спрямована на виконання фундаментальних досліджень, які на 96 % профінансовано за рахунок коштів державного і місцевих бюджетів. Частка витрат на виконання прикладних досліджень становила 16,5 %, понад дві третини яких асигнувалися за рахунок коштів державного й місцевих бюджетів, та 20,5 % – за рахунок коштів підприємницького сектора. На виконання науково-технічних розробок спрямовано 47,8 % загального обсягу витрат, які на 31,7 % профінансовані за рахунок власних коштів, 36,4 % – іноземними фірмами, 20,2 % – організаціями підприємницького сектора. Частка витрат на виконання науково-технічних послуг становила 11,1 % загального обсягу витрат. Більше половини загального обсягу витрат спрямовано на дослідження і розробки зі створення нових або вдосконалення існуючих видів виробів, технологій та матеріалів, 13 % яких – на замовлення промислових підприємств. Питома вага загального обсягу витрат у ВВП становила 0,66 %, у тому числі за рахунок коштів державного бюджету – 0,26 %. За даними Євростату, частка обсягу витрат на наукові дослідження та розробки країн ЄС-28 у ВВП становила 2,01 %. Більшою за середню частка витрат на дослідження та розробки була у Фінляндії – 3,31 %, Швеції – 3,3 %, Данії – 3,06 %, Німеччині – 2,85 %, Австрії – 2,81 %, Словенії – 2,59 %, Франції – 2,23 %, Бельгії – 2,28 %; меншою – у Чорногорії, Румунії, Кіпрі, Латвії та Болгарії (від 0,38 % до 0,65 %). Загальний обсяг наукових та науково-технічних робіт, виконаних власними силами наукових організацій у 2014 р., становив 10950,7 млн грн, у тому числі обсяг науково-дослідних робіт – 4385,4 млн грн, обсяг науково-технічних розробок – 5341,5 млн грн, обсяг науково-технічних послуг – 1223,8 млн грн. Його питома вага у ВВП становила 0,70 %.

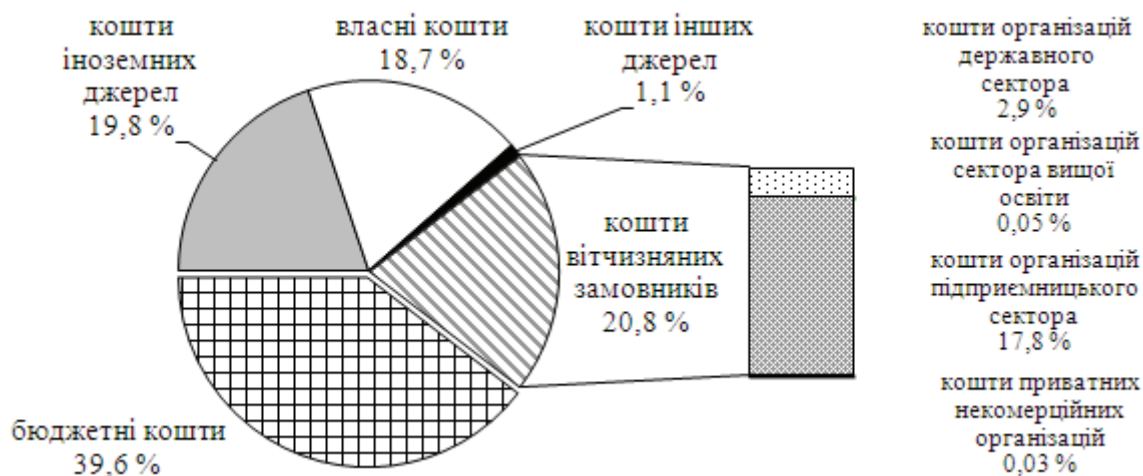


Рисунок 3 – Розподіл загального обсягу фінансування наукових та науково-технічних робіт в Україні за джерелами, %

Протягом 2014 р. науковими організаціями України виконано 43,0 тис. робіт, з них більше двох третин упроваджено у виробництво або мали інші форми широкого застосування [22]. Із загальної кількості робіт 10,8 % спрямовано на створення нових видів виробів, 38,8 % яких – нові види техніки; 7,5 % – на створення нових технологій, 44,6 % яких – ресурсозберігаючі; 2,5 % – на створення нових видів матеріалів; 5,0 % – нових сортів рослин, порід тварин, а також 17,3 % – зі створення нових методів і теорій, більше половини яких були використані у подальшій роботі. У розрахунку на 1000 працівників середньооблікової кількості виконавців наукових досліджень і розробок загальна кількість виконуваних протягом звітного року наукових робіт становила 450 од.

Кількість друкованих робіт (публікацій), підготовлених виконавцями наукових досліджень і розробок, у 2014 р. становила 327,9 тис. од, що в розрахунку на 1000 працівників середньооблікової кількості виконавців наукових досліджень і розробок становить 3439 друкованих робіт. Із загальної кількості друкованих робіт 6,6 тис. – окремі монографії, 637 яких видано за кордоном, 179,7 тис. –

статті у фахових наукових журналах, 33,8 тис. з яких надруковано в журналах, що входять до міжнародних баз даних, та 15,2 тис. – підручники та навчальні посібники. Упродовж 2014 р. в результаті діяльності наукових організацій до вітчизняного патентного відомства було подано 8029 заявок на видачу охоронних документів на об'єкти права інтелектуальної власності (ОПВ), у тому числі 29,1 % – на винаходи і 2,8 % – на сорти рослин. До патентних відомств інших країн було подано 51 заявку, у тому числі 54,9 % – на винаходи і 21,6 % – на сорти рослин. У цей же період ними отримано 7864 охоронні документи України, в інших країнах – 62. Серед отриманих охоронних документів на ОПВ 28,5 % – патенти на винаходи і 5,0 % – на сорти рослин.

У 2014 р. кількість науковців, які виїжджали за межі України з метою стажування, навчання, підвищення кваліфікації, становила 3,4 тис. осіб, для проведення наукових досліджень – 3,6 тис. осіб та для викладацької роботи – 281 особа. Переважна більшість виїздів (88,7 %) проводилась терміном до 3-х місяців, 10,6 % – до одного року, 29 осіб виїжджали більш ніж на 2 роки. Вітчизняні науковці брали участь у 7,6 тис. міжнародних семінарах, конференціях та інших заходах, що проводилися в інших країнах. Наукові організації та установи України здійснили 2,0 тис. таких заходів. На наукову роботу від міжнародних фондів було отримано 1885 грантів, у тому числі 63,3 % індивідуальних та 36,7 % – колективних. Загалом кількість науковців, які користувалися грантами, становила 4,5 тис. осіб.

Варто зауважити, що у 2013 р. обсяг внутрішніх витрат на виконання досліджень і розробок (ДіР) у Євросоюзі зріс на 0,7 % порівняно з 2012 р., і на 43,8 % – з 2003 р. (у фактичних цінах). У 2012 р. обсяг витрат на ДіР у країнах ЄС 28 становив 76,4 % обсягу витрат у США, був у 1,8 раза вище за витрати в Японії (у 2011 р.), у 2,1 раза вище, ніж у Китаї і у 8 разів – ніж у Південній Кореї. Для кращої порівнянності показників внутрішні витрати на ДіР виражають як частку від ВВП (наукоємність ВВП), або у розрахунку на душу населення. У країнах ЄС 28 в період з 2002 по 2005 рік наукоємність ВВП дещо скоротилася (з 1,87 % до 1,82 %), а з 2006 р. поступово зростала і у 2013 році досягла 2,01 %, незважаючи на невеликий спад у 2010 р. Хоча обсяг витрат у 2013 р. дещо збільшився, його частка у ВВП залишилася значно нижчою, ніж у Японії (3,38 % – у 2011 р.) і Сполучених Штатах (2,81 % – у 2012 р.) та майже відповідала рівню наукоємності ВВП Китаю. У 2013 р. серед держав – членів ЄС, найвища наукоємність ВВП була у Фінляндії (3,31 %), Швеції (3,30 %) і Данії (3,06 %); менше 1 % – у 10 держав-членів, які приєдналися до ЄС 28 з 2004 р. і пізніше та у Греції, хоча слід зазначити, що в Словенії рівень наукоємності ВВП був значно вищий середнього ЄС 28 (2,59 %). Крім того, у Чехії, Естонії та Угорщині наукоємність ВВП також була вище 1,0 % (відповідно 1,91 %, 1,74 % і 1,41 %). Для України цей показник у 2014 р. становив 0,66 %. Відмінності у витратах на ДіР між країнами часто пов'язують з рівнем витрат у підприємницькому секторі, який становив 1,28 % ВВП ЄС 28 у 2013 р., 2,60 % – в Японії (у 2011 р.) і 1,96 % у США (у 2012 р.), в той час як частка витрат в державному секторі і в секторі вищої освіти майже не відрізнялася серед країн Тріади (Євросоюз, США і Японія). Рівень витрат у підприємницькому секторі Південної Кореї у 2011 р. становив 3,09 %.

Оцінка даних держав – членів ЄС 28 також підтверджує, що в країнах з найвищим рівнем наукоємності ВВП (2,59 % і вище) був досить високий рівень витрат на ДіР підприємницького сектора (у Фінляндії, Швеції, Данії, Словенії, Австрії та Німеччині). Крім Словенії і меншою мірою у Німеччині у цих країнах був найнижчий рівень витрат у секторі вищої освіти. Найвищий рівень витрат державного сектора був у Німеччині, Чехії, Словенії, Фінляндії, Франції та Люксембурзі. Для України у 2014 р. співвідношення витрат підприємницького сектора, сектора вищої освіти і державного сектора становило 56 : 6 : 38, або 0,37 %, 0,04 % і 0,25 % відповідного сектора від ВВП. Аналіз витрат на ДіР за джерелами фінансування в 2012 р. показує, що більше половини (55 %) загальних витрат країн ЄС 28 було профінансовано підприємницьким сектором, третина (32,8 %) – державним і 9,7 % – за рахунок іноземних коштів. В Японії (у 2011 р.) підприємницьким сектором профінансовано 76,5 % загального обсягу витрат, в Китаї – 74,0 % і в США – 59,1 %. У 2012 р. у Німеччині витрати підприємницького сектора склали близько двох третин загальних витрат на ДіР, в той час як більшість витрат на Кіпрі, в Румунії та Греції було профінансовано державним сектором. Понад 20,0 % від загального обсягу витрат на ДіР за рахунок іноземних коштів у 2013 р. становили в Латвії, Болгарії, Литві, Чехії, Ірландії (дані 2012 р.), Великої Британії, Люксембурзі (2011 р.) та Мальті. У 2014 р. в Україні основними джерелами фінансування витрат на ДіР були державні кошти (43,8 %) та кошти підприємницького сектора (35,2 %).

Кількість дослідників в країнах ЄС 28 в останні роки збільшується і у 2013 р. становила 1730,0 тис. осіб (в еквіваленті повної зайнятості), що на 41,0 % більше ніж у 2003 р. Аналіз персоналу ДіР в країнах ЄС 28 за секторами в 2013 р. показує, що 48 % дослідників зосереджено у підприємницькому секторі, 39 % – у секторі вищої освіти, 12 % – у державному секторі. У підприємницькому секторі працювало три п'ятих і більше усіх дослідників Швеції, Мальти, Австрії, Ірландії (дані 2012 р.), Данії, Франції та Нідерландів; найбільша кількість дослідників була зайнята в державному секторі Болгарії (43 %); біля

двох третин усіх дослідників були зайняті в секторі вищої освіти Словаччини, Латвії та Греції, більше половини працювали у Литві, на Кіпрі, у Великій Британії, Португалії, Польщі, Естонії та Хорватії. Загальна кількість виконавців наукових і науково-технічних робіт у 2013 р. в середньому склала 1,1 % робочої сили ЄС 28. При цьому найвищою (біля 2,0 %) ця частка була у Данії, Фінляндії та Люксембурзі, найнижчою у Румунії і Кіпрі – менше 0,5 %. Аналіз дослідників за статтю показує, що в 2011 р. чоловіки склали 67 % дослідників ЄС 28, що на 3 в. п. менше, ніж у 2003 р.; жінки становили більше половини загальної кількості дослідників у Латвії, Литві, Болгарії та Хорватії у 2012 р. В Україні кількість дослідників (як і загальна кількість виконавців ДіР) постійно зменшується і у 2014 р. становила 58,7 тис. осіб. Більше половини їх працювало у державному секторі (55,3 %), понад третину – у підприємницькому (34,5 %) і 10,2 % – у секторі вищої освіти; частка жінок становила 45,8 %. Питома вага виконавців наукових та науково-технічних робіт у кількості зайнятого населення становила 0,5 %.

Станом на 31 грудня 2014 року в економіці України працювало 16,1 тис. докторів наук, у тому числі 11,5 тис. чоловіків і 4,6 тис. жінок (рис. 4, рис. 5). У 2014 р. диплом доктора наук отримали 847 осіб, з яких 30,6 % – керівники підприємств, установ, організацій, виробничих або функціональних підрозділів; 31,8 % – професори кафедр, 22,2 % – доценти, 13,1 % – наукові співробітники. Із загальної їхньої кількості диплом у галузі суспільних наук отримало 44,6 % докторів наук, технічних – 16,3 %, медичних – 14,6 %, природничих – 13,1 %, гуманітарних – 8,2 %, сільськогосподарських – 3,2 % докторів наук. Середній вік чоловіків, докторів наук, на момент отримання диплома становив 48 років, жінок – 46 років, середній час роботи над дисертацією – відповідно 8 і 7 років.

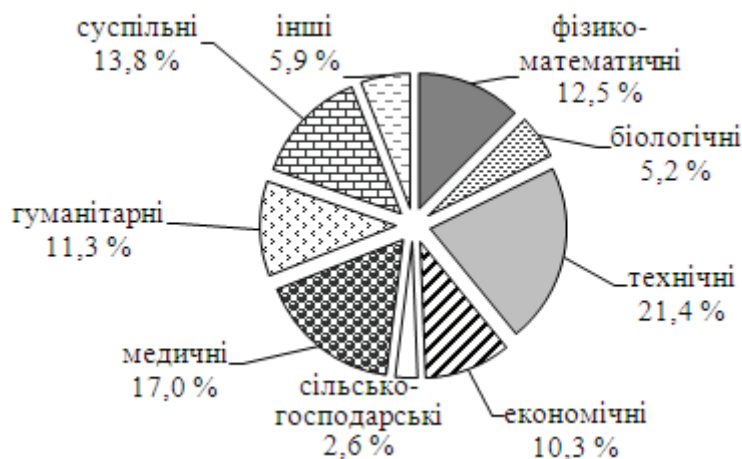


Рисунок 4 – Розподіл докторів наук за галузями наук станом на 31.12.2014, %



Рисунок 5 – Розподіл докторів наук за вченими званнями та статтю станом на 31.12.2014, осіб

Із загальної кількості докторів наук 95,7 % мали вчене звання професора, доцента або старшого наукового співробітника. Частка докторів наук, обраних академіками та членами-кореспондентами державних академій наук, становила 5,7 % (925 осіб). На 31.12.2014 47,2 % докторів наук перебували на посадах керівників підприємств, установ, організацій або виробничих та інших основних підрозділів, 31,6 % – на посаді професорів кафедр; понад 70 % докторів працювали у вищих навчальних закладах, майже чверть з них – у науково-дослідних інститутах, їхніх філіях і відділеннях та інших наукових установах; 140 докторів наук (0,9 %) – в органах державної влади та місцевого самоврядування. Середній вік докторів наук на 31.12.2014 становив 60 років, у тому числі чоловіків – 62 роки; жінок – 55 років (рис. 6).

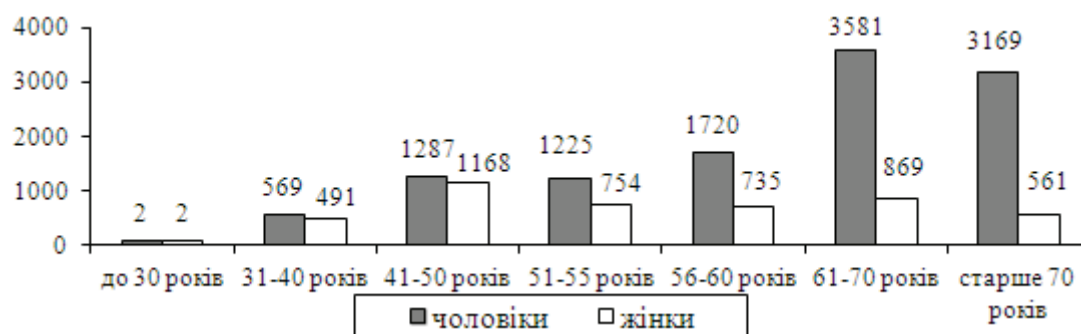


Рисунок 6 – Розподіл докторів наук на 31.12.2014 за віком та статтю, осіб

У результаті наукової діяльності 41,1 % докторів наук мали наукові праці, що вийшли у фахових виданнях, або виступали в ролі авторів (співавторів) у заявках на отримання охоронного документа на об'єкт права інтелектуальної власності (табл. 1). Найбільше таких докторів наук працювало в організаціях Міністерства освіти і науки України (3170 осіб), Національній академії наук України (965) і Міністерства охорони здоров'я України (624), Міністерства аграрної політики та продовольства України (369), Національній академії медичних наук України (257), Національній академії аграрних наук України (143 особи). У 2014 р. із загальної кількості докторів наук, зайнятих в економіці України, з різних причин вибуло 1348 осіб, у т. ч. 72 особи вийшли на пенсію, 209 померли, 1059 вибули з інших причин, 7 докторів наук виїхали за кордон.

Таблиця 1 – Частка фахівців вищої кваліфікації, які були авторами (співавторами) наукових праць та заявок на отримання ОПВ, за галузями наук (у % до відповідної галузі наук)

Галузі наук	Доктори наук, які були авторами (співавторами)		Кандидати наук, які були авторами (співавторами)	
	наукових праць, які вийшли у наукових виданнях, у т. ч. за кордоном	заявок на отримання охоронного документа на ОПВ	наукових праць, які вийшли у наукових виданнях, у т. ч. за кордоном	заявок на отримання охоронного документа на ОПВ
Усього	40,7	7,3	30,9	2,4
природничі науки	39,1	9,4	28,5	3,6
сільськогосподарські науки	48,4	11,2	38,0	4,2
медичні науки	32,3	12,6	22,5	4,5
технічні науки	38,7	12,5	30,1	5,0
гуманітарні науки	38,2	0,9	33,2	0,3
суспільні науки	47,5	2,2	36,7	0,7
науково-технічною діяльністю не займалися	15,9	2,9	9,6	0,4

Станом на 31 грудня 2014 р. в економіці України працювало 86,2 тис. кандидатів наук, з яких 41,6 тис. чоловіків і 44,6 тис. жінок. У 2014 р. диплом кандидата наук отримало 3948 осіб, з яких 30,3 % – викладачі вищих та інших навчальних закладів, 21,4 % – асистенти, 17,2 % – доценти, 14,4 % – наукові співробітники, 8,0 % – керівники підприємств, підрозділів. Із загальної їхньої кількості диплом у галузі суспільних наук отримало 45,6 % кандидатів наук, технічних – 18,0 %, медичних – 11,7 %, природничих – 11,1 %, гуманітарних – 9,8 %, сільськогосподарських – 3,9 %. Середній вік як чоловіків, так і жінок на момент отримання диплома становив 34 роки, середній час роботи над дисертацією для чоловіків – 7 років, для жінок – 6. Із загальної кількості кандидатів наук 50,1 % мали вчене звання професора, доцента або старшого наукового співробітника. На 31.12.2014 майже три чверті кандидатів працювали у вищих та інших навчальних закладах, 15,5 % – у науково-дослідних інститутах, їхніх філіях і відділеннях, проектно-конструкторських, проектних, проектно-технологічних організаціях, науково-виробничих об'єднаннях та інших наукових установах; 2,5 % кандидатів наук працювали в органах державної влади і місцевого самоврядування. Середній вік кандидатів наук на 31.12.2014 становив 48 років, у тому числі чоловіків – 51 рік, жінок – 44 роки.

Слід додати, що у результаті наукової діяльності 31,2 % кандидатів наук мали наукові праці, що вийшли у фахових виданнях, або виступали в ролі авторів (співавторів) у заявках на отримання охоронного документа на об'єкт права інтелектуальної власності. Кожний другий такий кандидат наук працював в організаціях Міністерства освіти і науки України, 8,3 % – Міністерства аграрної політики та продовольства України, 7,7 % – Міністерства охорони здоров'я України, 7,4 % – Національної академії наук України, 2,5 % – Національної академії аграрних наук України, 2,2 % – Міністерства внутрішніх справ України, по 1,9 % – Національної академії медичних наук України й Міністерства оборони України. У 2014 р. із загальної кількості кандидатів наук, зайнятих в економіці України, з різних причин вибула 8551 особа, у тому числі 513 осіб вийшли на пенсію, 306 померли, 783 отримали диплом доктора наук, 6907 вибули з інших причин, 42 кандидати наук виїхали за кордон.

Крім української та російської, фахівці вищої кваліфікації володіють іншими іноземними мовами. Так, найбільша їх кількість володіє англійською (77,1 % докторів наук і 80,0 % кандидатів наук), німецькою (відповідно 29,3 % і 22,6 %), французькою (8,9 % і 8,6 %) та польською мовами (14,6 % і 9,9 %) (табл. 2).

Таблиця 2 – Питома вага фахівців вищої кваліфікації, які володіють іноземними мовами, за рівнем володіння (у % до загальної кількості фахівців з науковим ступенем)

	володіють вільно	читають та розмовляють	читають та перекладають зі словником
Англійська	9,6	24,4	45,7
Німецька	1,5	4,5	17,6
Французька	0,9	2,1	5,6
Польська	1,9	4,9	3,9

Протягом 2014 року до Державної служби інтелектуальної власності надійшло майже 44,4 тис. заявок на об'єкти промислової власності (ОПВ). У 2014 р. на винаходи надійшло 4813 заявок, у тому числі 2457 – від національних заявників. Частка заявок від іноземних заявників протягом останніх років практично не змінювалася і у 2014 р. становила 48,9 % загальної кількості заявок. Найбільш активними серед іноземних заявників у 2014 р. були заявники зі США (667 заявок, або 28,3 %), Німеччини (342 і 14,5 %), Швейцарії (268 і 11,4 %), Франції (136 і 5,8 %), Японії (105 і 4,5 %), Великої Британії (98 і 4,2 %), Нідерландів (65 і 2,8 %), Італії (60 і 2,5 %), Австрії (57 і 2,4 %). У 2014 р. на корисні моделі надійшло 9384 заявки, з яких 98,5 % від національних заявників. Серед національних заявників найбільш активними залишалися підприємства і організації, що працюють у сфері освіти і науки. Протягом останніх чотирьох років ними щорічно подається близько 90 % загальної кількості заявок на винаходи і корисні моделі. Частка заявок від промислових підприємств протягом 2014 р. становила 4,1 %. Тематична спрямованість патентування національними заявниками, в основному, відповідає світовим тенденціям. Майже 80 % загальної кількості заявок на винаходи і корисні моделі практично рівномірно розподіляються між технічними напрямками «Прилади» – 28 %, «Хімія» – 27 %, «Машинобудування» – 24 % загальної кількості заявок. У 2014 р. на промислові зразки подано 2664 заявки. Найактивнішими серед іноземних заявників залишилися заявники з Панами (154 і 24,9 %), Кіпру (72 і 11,6 %), США (47 і 7,6 %), Німеччини (26 і 4,2 %), Нідерландів та Японії (по 19 заявок і 3,1 %) та Великої Британії (12 і 1,9 %). У 2014 р. кількість заявок на знаки для товарів і послуг за національною процедурою становила 18796. Найбільша кількість іноземних заявок надійшла від заявників з США (618 заявок, або 16,9 %), Кіпру (534 і 14,6 %), Швейцарії (270 і 7,4 %), Великої Британії (269 і 7,4 %), Індії (204 і 5,6 %), Німеччини (111 і 3,0 %), Японії (110 і 3,0 %) та Китаю (90 і 2,4 %).

За міжнародною процедурою надійшло 8730 заявок. Лідером у поданні заявок за Мадридською системою були заявники з Німеччини (1338 заявок, або 15,3 %). Надано правову охорону 9879 міжнародним знакам. У 2014 р. в Державні реєстри України внесено 29677 охоронних документів на ОПВ, у тому числі 3319 патентів на винаходи, 51,2 % з яких – на ім'я національних заявників, 9196 – на корисні моделі (98,0 %), 2464 – на промислові зразки (72,2 %). Загальна кількість зареєстрованих у 2014 р. свідоцтв на знаки для товарів та послуг за національною процедурою становила 14698, з яких 76 % – на ім'я національних заявників. Надано правову охорону 9879 міжнародним знакам. Станом на 1 січня 2015 р. усього видано 431915 охоронних документів, з них 112314 патентів на винаходи, 95694 патентів на корисні моделі, 28633 патенти на промислові зразки, 195215 свідоцтв на знаки для товарів і послуг, 13 – на топографії ІМС. Здійснено 20 реєстрацій кваліфікованих зазначень походження товарів та 26 реєстрацій свідоцтва на право використання зареєстрованих кваліфікованих зазначень походження товарів. Надано правову охорону 136491 міжнародному знаку. У 2014 р. Державною

службою інтелектуальної власності зареєстровано 2150 договорів щодо розпорядження майновими правами промислової власності, з яких 89,0 % – стосовно передачі виключних майнових прав на ОПВ, 7,3 % – видачі ліцензії на використання ОПВ, 3,7 % «відкритих» ліцензій на використання винаходів та корисних моделей. Загалом станом на 1 січня 2015 р. до державних реєстрів внесені відомості про 23719 договорів щодо розпорядження майновими правами промислової власності, у т. ч. 5140 – на винаходи та корисні моделі, 17397 – на знаки для товарів і послуг, 1182 – на промислові зразки.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, сьогодні надзвичайно важливим для підвищення конкурентоспроможності економіки України є формування та забезпечення розвитку наукового потенціалу, в основу якого має бути закладена національна інноваційна система, спрямована на активізацію інноваційних процесів, технологічного розвитку та наукового забезпечення функціонування національної економіки. На сучасному етапі важливим напрямом розвитку наукового потенціалу України є впровадження інформаційних і комп'ютерних технологій, зростання інтелектуалізації діяльності. Збільшення валового внутрішнього продукту, покращення його структури безпосередньо залежить від сучасного стану розвитку інформаційної індустрії, що потребує інтелектуальних інвестицій, формування повноцінного ринку інформаційних товарів. Крім того, розвиток наукового потенціалу країни сприятиме створенню умов для підвищення продуктивності праці та зростання конкурентоспроможності вітчизняних товаровиробників шляхом технологічної модернізації національної економіки, підвищення рівня інноваційної активності, збільшення обсягів виробництва інноваційної продукції, застосування передових технологій, методів організації й управління господарською діяльністю для підвищення добробуту громадян та забезпечення сталого розвитку.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Архієреєв С.І. Інноваційний потенціал України: прогнозно-аналітичні оцінки / С.І. Архієреєв, Т.В. Тарасенко. – Х.: Золоті сторінки, 2008. – 112 с.
2. Валдайцев С.В. Антикризисное управление на основе инноваций: учебник / С.В. Валдайцев. – М.: Проспект, 2007. – 310 с.
3. Власова А.М. Інноваційний менеджмент: навч. посібник / А.М. Власова, Н.В. Краснокутська. – К.: [б.в.], 1997. – 92 с.
4. Інноваційна Україна 2020: національна доповідь / [Ю.М. Бажал, О.М. Бойко, І.О. Булкін та ін.; за заг. ред. В.М. Гейця та ін.]. – К.: НАН України, 2015. – 334 с.
5. Гордієнко Л.Ю. Інноваційний менеджмент: конспект лекцій / Л.Ю. Гордієнко. – Х.: ХНЕУ, 2007. – 148 с.
6. Єгоров І.Ю. Науковий та інноваційний потенціал України у міжнародних статистичних порівняннях: монографія / Єгоров І.Ю., Жукович І.А., Рижкова Ю.О. – К.: Інформ.-аналіт. агентство, 2010. – 157 с.
7. Ілляшенко С.М. Інноваційний менеджмент: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / С.М. Ілляшенко. – Суми: Університетська книга, 2010. – 333 с.
8. Касьяненко В.О. Інноваційний потенціал економіки України: теорія та практика формування, оцінювання і використання: монографія / В.О. Касьяненко. – Суми: Сум. держ. ун-т, 2013. – 602 с.
9. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисципліни / Н.В. Краснокутська, С.В. Гарбуз. – К.: ХНЕУ, 2005. – 276 с.
10. Луцків О.М. Виробничий потенціал регіону: інноваційний вимір: монографія / О.М. Луцків. – Л.: [б.в.], 2008. – 242 с.
11. Павлов В.І. Інноваційний потенціал регіону: діагностика та реалізація / В.І. Павлов, Ю.М. Корецький. – Луцьк: Надстир'я, 2004. – 244 с.
12. Полякова Ю.В. Міжнародний інноваційний менеджмент: навч. посіб. у тестах / Ю.В. Полякова, З.Я. Макогін. – Львів: Вид-во ЛКА, 2015. – 239 с.
13. Портер М. Конкуренция / М. Портер; [пер. с англ. О.Л. Пелявского и др.]. – Испр. изд. – М.; СПб.; К.: Вильямс, 2005. – 602 с.
14. Інноваційний потенціал України в міжнародних відносинах: монографія / [М.М. Рижков, О.П. Кучмій, Н.Б. Белоусова та ін.]. – К.: Центр вільної преси, 2014. – 283 с.
15. Скрипко Т.О. Інноваційний менеджмент: підручник / Т.О. Скрипко. – К.: Знання, 2011. – 423 с.
16. Сухоруков А.І. Інноваційний менеджмент: навч. посібник / А.І. Сухоруков. – К.: [б.в.], 1999. – 44 с.
17. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: учебник / Р.А. Фатхутдинов. – 4-е изд., перераб. и доп. – СПб.: [б.и.], 2004. – 400 с.

18. Фримен К. Як час спливає: Від епохи промислових революцій до інформаційної революції / К. Фримен, Ф. Лука; пер. з англ. Р. Ткачук. – К.: Києво-Могилянська академія, 2008. – 510 с.
19. Шумпетер Й.А. Теорія економічного розвитку. Дослідження прибутків, капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу / Й.А. Шумпетер; пер. з англ. Василя Старка. – вид. 2-ге, допов. – К.: Києво-Могилянська академія, 2014. – 243 с.
20. Юринець З.В. Інвестиційний та інноваційний менеджмент: навч. посіб. / З.В. Юринець, Л.Й. Гнилянська. – Л.: ЛНУ ім. Івана Франка, 2012. – 319 с.
21. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
22. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/>.

REFERENCES

1. Arkhiieriev S.I., Tarasenko T.V. Innovatsiyni potentsial Ukrainy: prohnosno-analitychni otsinky [Innovative potential of Ukraine: forecasting and analytical assessments]. Kharkiv: Zoloti storinky Publ., 2008. 112 p. (Ukr)
2. Valdaytsev S.V. Antikrizisnoe upravlenie na osnove innovatsiy [Anticrisis management based on innovation]: textbook. Moscow: Prospekt Publ., 2007. 310 p. (Rus)
3. Vlasova A.M., Krasnokutska N.V. Innovatsiyni menedzhment [Innovative management]: training manual. Kyiv: [b.v.] Publ., 1997. 92 p. (Ukr)
4. Bazhal Yu.M., Boiko O.M., Bulkin I.O. and others, under the general editorship of Heiets V.M. and others. Innovatsiina Ukraina 2020: natsionalna dopovid [Innovative Ukraine 2020: national report]. Kyiv: NAN Ukrainy Publ., 2015. 334 p. (Ukr)
5. Hordiienko L.Yu. Innovatsiyni menedzhment [Innovative management]: abstract of lectures. Kharkiv: KhNEU Publ., 2007. 148 p. (Ukr)
6. Yehorov I.Yu., Zhukovych I.A., Ryzhkova Yu.O. Naukovyi ta innovatsiyni potentsial Ukrainy u mizhnarodnykh statystychnykh porivnianniakh [Scientific and innovative potential of Ukraine in international statistical comparisons]: monograph. Kyiv: Inform.-analit. ahentstvo Publ., 2010. 157 p. (Ukr)
7. Illiashenko S.M. Innovatsiyni menedzhment [Innovative management]: textbook for students in higher education. Sumy: Universytetska knyha Publ., 2010. 333 p. (Ukr)
8. Kasianenko V.O. Innovatsiyni potentsial ekonomiky Ukrainy: teoriia ta praktyka formuvannia, otsiniuvannia i vykorystannia [Innovative potential of Ukrainian economy: theory and practice of formation, evaluation and use]: monograph. Sumy: Sum. derzh. un-t Publ., 2013. 602 p. (Ukr)
9. Krasnokutska N.V., Harbuz S.V. Innovatsiyni menedzhment [Innovative management]: teaching manual for self-study of discipline. Kyiv: KNEU Publ., 2005. 276 p. (Ukr)
10. Lutskiv O.M. Vyrobnychyi potentsial rehionu: innovatsiyni vymir [Production potential of region: innovative dimension]: monograph. Lviv: [b.v.] Publ., 2008. 242 p. (Ukr)
11. Pavlov V.I., Koretskyi Yu.M. Innovatsiyni potentsial rehionu: diahnostyka ta realizatsiia [Innovative potential of region: diagnosis and implementation]. Lutsk: Nadstyria Publ., 2004. 244 p. (Ukr)
12. Poliakova Yu.V., Makohin Z.Ya. Mizhnarodnyi innovatsiyni menedzhment [International innovative management]: training manual in tests. Lviv: Vyd-vo LKA Publ., 2015. 239 p. (Ukr)
13. Porter M. Konkurentsiya [Competition], translated from English Peliavskyi O.L. and others. Corrected edition. Moscow, Saint Petersburg, Kyiv: Vilyams Publ., 2005. 602 p. (Rus)
14. Ryzhkov M.M., Kuchmii O.P., Bielousova N.B. and others. Innovatsiyni potentsial Ukrainy v mizhnarodnykh vidnosynakh [Innovative potential of Ukraine in international relations]: monograph. Kyiv: Tsentr vilnoi presy Publ., 2014. 283 p. (Ukr)
15. Skrypko T.O. Innovatsiyni menedzhment [Innovative management]: textbook. Kyiv: Znannia Publ., 2011. 423 p. (Ukr)
16. Sukhorukov A.I. Innovatsiyni menedzhment [Innovative management]: training manual. Kyiv: [b.v.] Publ., 1999. 44 p. (Ukr)
17. Fathutdinov R.A. Innovatsionnyi menedzhment [Innovative management]: textbook, 4th ed., rev. and add. Saint Petersburg: [b.i.] Publ., 2004. 400 p. (Rus)
18. Frymen K., Luka F. Yak chas splyvaie: Vid epokhy promyslovykh revoliutsii do informatsiinoi revoliutsii [As the time passes: From era of industrial revolution to information revolution], translated from English Tkachuk R. Kyiv: Kyievo-Mohylianska akademiia Publ., 2008. 510 p. (Ukr)
19. Shumpeter Y.A. Teoriia ekonomichnoho rozvytku. Doslidzhennia prybutkiv, kapitalu, kredytu, vidсотka ta ekonomichnoho tsykladu [Theory of economic development. Research of income, capital, credit,

percent and economic cycle], translated from English Starko V., ed. 2nd, add. Kyiv: Kyievo-Mohylianska akademiia Publ., 2014. 243 p. (Ukr)

20. Yurynets Z.V., Hnylianska L.Y. Investytsiinyi ta innovatsiinyi menedzhment [Investment and innovative management]: training manual. Lviv: LNU im. Ivana Franka Publ., 2012. 319 p. (Ukr)

21. Ofitsiinyi sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [The official site of the State Statistics Service of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua/>. (Ukr)

22. Ofitsiinyi sait Ministerstva ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy [The official site of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.me.gov.ua/>. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Перспективи розвитку наукового потенціалу національної економіки в контексті європейського вибору / Л.С. Козак, О.В. Федорук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

У статті досліджено перспективи розвитку наукового потенціалу національної економіки, з'ясовано основні завдання розвитку національної інноваційної системи, обґрунтовано необхідність використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій як важливої складової формування інформаційного суспільства, проаналізовано розподіл загального обсягу фінансування наукових та науково-технічних робіт в Україні за джерелами.

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

Мета дослідження – підвищення ефективності механізму активізації розвитку наукового потенціалу національної економіки в контексті європейського вибору.

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

У сучасних умовах розвиток науки і техніки, впровадження інновацій є визначальним фактором прогресу суспільства, підвищення добробуту його членів, їх духовного та інтелектуального зростання. Цим зумовлена необхідність пріоритетної державної підтримки розвитку науки як джерела економічного зростання і невід'ємної складової національної культури та освіти, створення умов для реалізації інтелектуального потенціалу громадян у сфері наукової і науково-технічної діяльності, цілеспрямованої політики у забезпеченні використання досягнень вітчизняної та світової науки і техніки для задоволення соціальних, економічних, культурних та інших потреб. Головною метою державної інноваційної політики є створення соціально-економічних, організаційних і правових умов для ефективного відтворення, розвитку й використання науково-технічного потенціалу країни, забезпечення впровадження сучасних екологічно чистих, безпечних, енерго- та ресурсозберігаючих технологій, виробництва та реалізації нових видів конкурентоздатної продукції.

Надзвичайно важливим для підвищення конкурентоспроможності економіки України є формування та забезпечення розвитку наукового потенціалу, в основу якого має бути закладена національна інноваційна система, спрямована на активізацію інноваційних процесів, технологічного розвитку та наукового забезпечення функціонування національної економіки. Важливим напрямом розвитку наукового потенціалу України є впровадження інформаційних і комп'ютерних технологій, зростання інтелектуалізації діяльності. Розвиток наукового потенціалу країни сприятиме створенню умов для підвищення продуктивності праці та зростання конкурентоспроможності вітчизняних товаровиробників шляхом технологічної модернізації національної економіки, підвищення рівня інноваційної активності, збільшення обсягів виробництва інноваційної продукції, застосування передових технологій, методів організації й управління господарською діяльністю для підвищення добробуту громадян та забезпечення сталого розвитку.

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

КЛЮЧОВІ СЛОВА: НАУКОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ, НАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА, РАМКОВА ПРОГРАМА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ З ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ІННОВАЦІЙ «ГОРИЗОНТ 2020», ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ВИБІР, НАЦІОНАЛЬНА ІННОВАЦІЙНА СИСТЕМА, НАУКОВІ ТА НАУКОВО-ТЕХНІЧНІ РОБОТИ, ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ, ІНФОРМАЦІЙНЕ СУСПІЛЬСТВО.

ABSTRACT

Kozak L.S., Fedoruk O.V. Prospects for development of scientific potential of national economy in the context of European choice. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article explores prospects for development of scientific potential of national economy, ascertains main problems of development of national innovation system, substantiates necessity of using modern information and communication technologies as an important component of formation of information society, analyzes distribution of the total funding of scientific and scientific and technical works in Ukraine by source.

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

Purpose of the study – improving efficiency of the mechanism of activization of development of scientific potential of national economy in the context of European choice.

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

Under modern conditions development of science and technology, implementation of innovations is a determining factor in progress of society, improving the welfare of its members, their spiritual and intellectual growth. This is due to the need for a priority of state support for development of science as source of economic growth and integral component of national culture and education, creation of conditions for realization of intellectual potential of citizens in the field of scientific, scientific and technical activities, targeted policies to ensure the use of achievements of domestic and world science and engineering to meet the social, economic, cultural and other needs. The main goal of state innovation policy is to create a socio-economic, organizational and legal conditions for effective reproduction, development and use of scientific and technical potential of the country, ensuring the introduction of modern ecologically clean, safe, energy- and resource saving technologies, production and realization of new types of competitive products.

An extremely important for improving the competitiveness of Ukraine's economy is the formation and maintenance of development of scientific potential, in the basis of which shall be laid national innovation system, aimed at activization of innovative processes, technological development and scientific maintenance functioning of the national economy. An important direction of development of scientific potential of Ukraine is the introduction of information and computer technologies, growth of intellectualization of activity. Development of scientific potential of the country will facilitate the creation conditions for improving the of labor productivity and growth of competitiveness of domestic commodity producers by modernizing of national economy, increase the level of innovation activity, increase in production volumes of innovative products, the application of advanced technologies, methods of organization and management of economic activities for improving the welfare of citizens and ensuring sustainable development.

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

KEYWORDS: SCIENTIFIC POTENTIAL, NATIONAL ECONOMY, EU FRAMEWORK PROGRAMME FOR RESEARCH AND INNOVATION «HORIZON 2020», EUROPEAN CHOICE, NATIONAL INNOVATION SYSTEM, SCIENTIFIC AND SCIENTIFIC AND TECHNICAL WORKS, INFORMATION AND COMMUNICATION TECHNOLOGIES, INFORMATION SOCIETY.

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Перспективы развития научного потенциала национальной экономики в контексте европейского выбора / Л.С. Козак, О.В. Федорук // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье исследованы перспективы развития научного потенциала национальной экономики, выяснены основные задачи развития национальной инновационной системы, обоснована необходимость использования современных информационно-коммуникационных технологий как важной составляющей формирования информационного общества, проанализировано распределение общего объема финансирования научных и научно-технических работ в Украине по источникам.

Объект исследования – процесс обеспечения экономической безопасности в международных отношениях.

Цель исследования – повышение эффективности механизма активизации развития научного потенциала национальной экономики в контексте европейского выбора.

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

В современных условиях развитие науки и техники, внедрение инноваций является определяющим фактором прогресса общества, повышения благосостояния его членов, их духовного и интеллектуального роста. Этим обусловлена необходимость приоритетной государственной поддержки развития науки как источника экономического роста и неотъемлемой составляющей национальной

культуры и образования, создания условий для реализации интеллектуального потенциала граждан в сфере научной и научно-технической деятельности, целенаправленной политики в обеспечении использования достижений отечественной и мировой науки и техники для удовлетворения социальных, экономических, культурных и других потребностей. Главной целью государственной инновационной политики является создание социально-экономических, организационных и правовых условий для эффективного воспроизводства, развития и использования научно-технического потенциала страны, обеспечения внедрения современных экологически чистых, безопасных, энерго- и ресурсосберегающих технологий, производства и реализации новых видов конкурентоспособной продукции.

Чрезвычайно важным для повышения конкурентоспособности экономики Украины является формирование и обеспечение развития научного потенциала, в основу которого должна быть заложена национальная инновационная система, направленная на активизацию инновационных процессов, технологического развития и научного обеспечения функционирования национальной экономики. Важным направлением развития научного потенциала Украины является внедрение информационных и компьютерных технологий, рост интеллектуализации деятельности. Развитие научного потенциала страны будет способствовать созданию условий для повышения производительности труда и роста конкурентоспособности отечественных товаропроизводителей путем модернизации национальной экономики, повышения уровня инновационной активности, увеличения объемов производства инновационной продукции, применения передовых технологий, методов организации и управления хозяйственной деятельностью для повышения благосостояния граждан и обеспечения устойчивого развития.

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

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: НАУЧНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, НАЦИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА, РАМОЧНАЯ ПРОГРАММА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА ПО ИССЛЕДОВАНИЯМ И ИННОВАЦИЯМ «ГОРИЗОНТ 2020», ЕВРОПЕЙСКИЙ ВЫБОР, НАЦИОНАЛЬНАЯ ИННОВАЦИОННАЯ СИСТЕМА, НАУЧНЫЕ И НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТЫ, ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЩЕСТВО.

АВТОРИ:

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 314.

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

AUTHOR:

Kozak Liudmyla S., Ph.D., professor, National Transport University, head, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 1, of. 314.

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

АВТОРЫ:

Козак Людмила Степановна, кандидат экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой «Экономика», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 314.

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

Popova V.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Academy of Statistics, Accounting and Auditing, head, department of Economics of Enterprises, Kyiv, Ukraine.

**РОЗРОБЛЕННЯ МЕТОДИКИ ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ДОЦІЛЬНОСТІ
ПЕРЕМІЩЕННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТУ ДО ОБСЛУГОВУЮЧОГО ПІДПРИЄМСТВА ПАРТНЕРСТВА**

Лабута А.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна

**DEVELOPMENT METHOD OF DETERMINING THE ECONOMIC
FEASIBILITY OF ROLLING STOCK ENTERPRISE MOVING MOTOR TRANSPORT
TO THE PARTNERSHIP SERVICE INDUSTRIES**

Labuta A.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

**РАЗРАБОТКА МЕТОДИКИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ
ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА К ОБСЛУЖИВАЮЩЕМУ ПРЕДПРИЯТИЮ ПАРТНЕРСТВА**

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

Вступ.

В умовах становлення ринкової економіки України необхідний новий підхід до розвитку і вдосконалення транспортного комплексу країни, зокрема, виробничо-технічної бази на основі економічних відносин різних підприємств автомобільного транспорту в межах певного територіального утворення. Вирішення проблеми розвитку і вдосконалення виробничо-технічної бази в умовах дефіциту ресурсів доцільно шукати не в екстенсивних методах за рахунок залучення капітальних вкладень у створення нових виробничих потужностей, а за рахунок інтенсивних методів шляхом використання внутрішніх резервів існуючої виробничо-технічної бази, найбільш раціонального розподілу наявних і виділених ресурсів, пошуку та впровадження ефективних організаційно-технологічних форм технічного обслуговування та поточного ремонту рухомого складу на основі партнерства, підвищення продуктивності праці, застосування прогресивних технологій, реконструкції, розширення і технічного переозброєння різних підприємств автомобільного транспорту. Найбільший ефект може бути досягнутий в рамках об'єднань автомобільного транспорту у вигляді партнерств. В даному дослідженні під партнерством маються на увазі добровільні, засновані на співробітництві взаємовідносини між різними суб'єктами, що об'єднуються в групи, всі учасники яких домовляються спільними зусиллями досягати спільної мети або виконувати конкретну задачу та разом долати несприятливі фактори, нести спільну відповідальність, надавати на взаємній основі ресурси та знання і користуватися досягнутими результатами [1].

Мета дослідження, постановка задачі.

Для оптимізації використання виробничо-технічної бази транспортних підприємств у межах певного географічного району необхідно сформулювати групи транспортних підприємств, які характеризуються низьким ступенем віддаленості один від одного. Одним з головних факторів, що впливає на вибір підприємства для проведення технічного обслуговування (ТО) та поточного ремонту (ПР) парків транспортних засобів підприємств автомобільного транспорту (ПАТ) є економічна доцільна відстань переміщення рухомого складу (РС) до місця здійснення технічних впливів. Найбільш оптимальним варіантом є такий, за яким ТО та ПР проводиться на підприємстві де здійснюється стоянка (відстій) рухомого складу – тоді відстань переміщення РС до місця обслуговування чи ремонту наближається до нуля. Проте, на практиці, не завжди є можливість проводити технічне обслуговування та поточний ремонт на одному і тому ж підприємстві де зберігається рухомий склад, тому, метою дослідження є визначення економічної доцільності переміщення РС до місця здійснення технічних впливів на базовому еталонному підприємстві партнерства (БЕПП).

Матеріали досліджень.

Виробничо-технічна база повинна забезпечувати своєчасне і високоякісне виконання робіт ТО і поточного ремонту рухомого складу підприємств, утримання РС у справному стані. Її стан суттєво

впливає на ефективність використання, технічну готовність мобільних машин, витрати на ТО і поточний ремонт рухомого складу.

На обслуговування та ремонт транспортних засобів припадає до 15% від собівартості перевезень. Величина витрат залежить від ефективності використання виробничо-технічної бази [2]. Проведення операцій ТО автомобілів є необхідною і обов'язковою складовою процесу експлуатації транспортних засобів. Якісне та своєчасне виконання робіт ТО-1 дозволяє з одного боку значно скоротити витрати у процесі експлуатації автомобілів за рахунок зменшення витрат на проведення поточних ремонтів, а з іншого - може приводити також до понаднормативних витрат, це пов'язано насамперед із невідповідністю форм організації його проведення. Проведення технічного обслуговування рухомого складу може здійснюватись за декількома організаційними формами. Перша, коли ТО проводиться на власних потужностях підприємства, друга, коли ТО проводиться на потужностях стороннього підприємства, і третя – на потужностях базового еталонного підприємства партнерства. Проведення ТО за першою формою має ряд переваг перед другою, зокрема відсутність простоїв у очікуванні обслуговування та відсутність витрат на транспортування до місця обслуговування, хоча знижується якість обслуговування, зростає його трудомісткість і ін. При централізації ТО-1 підвищується якість виконання, скорочується час перебування автомобілів у обслуговуванні, проте зростають витрати на доставку автомобіля до місця виконання обслуговування, створюються черги при очікуванні обслуговування і т.п. Фактично, місце проведення технічного обслуговування обмежується рядом економічних і технічних параметрів [3].

Взаємовідносини підприємств у вигляді партнерства дозволяють використовувати переваги спеціалізації (висока продуктивність праці за рахунок прогресивних технологій і складного устаткування, підвищення якості виконання ремонтних робіт, зниження вартості технічного обслуговування і ремонту, часу простою та ін.), а також призводить до скорочення дублювання виробничої бази. Основною умовою ефективного функціонування даної форми у вигляді партнерства є забезпечення ПАТ необхідною виробничо-технічною базою.

Об'єктивними умовами підвищення ефективності ВТБ партнерств підприємств в порівнянні з окремими підприємствами є:

- великі матеріальні та фінансові можливості, що дозволяють швидше і ефективніше вирішувати питання реконструкції та технічного переозброєння різних підприємств з ТО і ремонту рухомого складу, краще використовувати виробничі потужності в умовах повного госпрозрахунку і самофінансування;

- можливість здійснення спеціалізації за видами ТО і ремонту, що дає можливість швидше впроваджувати прогресивні технологічні процеси, підвищувати якість ТО і ТР і продуктивність праці;

- більш широка спеціалізація і кооперація робіт ТО і ПР, які дозволяють здійснювати виробничі зв'язки між підприємствами об'єднання, що в кінцевому підсумку забезпечує найбільш економне використання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів.

Таким чином, на сучасному етапі розвитку ПТБ основними передумовами для формування організаційно-виробничих структур технічного забезпечення рухомого складу є партнерства ПАТ в сфері ТО та ПР парків транспортних засобів.

Одним з головних факторів, що впливає на вибір підприємства для проведення технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів підприємств автомобільного транспорту є економічна доцільна відстань переміщення РС до місця здійснення технічних впливів.

Проведення ТО та ПР парків транспортних засобів підприємств автомобільного транспорту може здійснюватись власними силами, на сторонньому підприємстві та на базовому еталонному підприємстві партнерства (БЕПП). Проведення ТО та ПР за першою формою має ряд переваг перед другою, зокрема відсутність простоїв у очікуванні обслуговування та відсутність витрат на транспортування до місця обслуговування, проте, знижується якість обслуговування, зростає трудомісткість, і як результат – збільшуються витрати на виконання робіт. При використанні другої форми підвищується якість виконання, скорочується час обслуговування, однак, зростають витрати на переміщення рухомого складу (РС) до місця виконання ТО та ПР, збільшується час на очікування обслуговування чи ремонту при наявності черги транспортних засобів і т.п. Місце проведення технічного обслуговування та ремонту, звісно, обмежується рядом економічних і технічних параметрів, одним з яких є економічно раціональна відстань переміщення РС до місця виконання технічних впливів.

Економічна доцільність переміщення РС до місця ТО та ПР певного підприємства визначається виходячи з умови, що економія виробничих витрат від зниження собівартості

виробництва при здійсненні технічних впливів на базовому еталонному підприємстві партнерства не повинна бути менше витрат на доставку транспортних засобів до місця розташування виробництва, яку можна описати нерівністю [4]:

$$N_i(V_{Vi} - V_P) \geq N_P \times 2L_{ij} \times V_{KM} \quad (1)$$

Де N_i - річна програма ТО на підприємстві;

V_{Vi} - питомі приведені виробничі витрати на ТО парку РС в і-му пункті розміщення рухомого складу;

V_P - питомі приведені виробничі витрати на ТО парку РС на виробничих потужностях БЕПП;

N_P - річна програма ТО на виробничих потужностях БЕПП;

L_{ij} відстань між і-м пунктом розміщення рухомого складу та j-м пунктом розміщення до виробничих потужностей БЕПП;

V_{KM} - собівартість 1 км пробігу порожнього автомобіля.

Річна програма технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів визначається виходячи з пробігу автомобілів і норм міжремонтного пробігу за формулами [5]:

$$N_{TO2} = \frac{\sum L_r}{L_{TO2}} \quad (2)$$

$$N_{TO} = \frac{\sum L_r}{L_{TO1}} - N_{TO2} \quad (3)$$

де N_{TO2}, N_{TO1} - програма технічного обслуговування ТО-2 і ТО-1;

L_{TO2}, L_{TO1} - пробіг між технічним обслуговуванням ТО-2 і ТО-1; км;

$\sum L_r$ - пробіг парку РС підприємства за плановий рік, автомобіле-км.

Програма поточного ремонту не планується, так як він виконується в міру необхідності і є стохастичною величиною, але в плані по праці передбачається штат працівників для виконання цього виду робіт.

Кількість щоденних оглядів можна визначити за формулою:

$$N_{SO} = A_s \times D_r \times \alpha \quad (4)$$

де A_s - списочна кількість рухомих одиниць на підприємстві, од.;

D_r - кількість робочих днів в році, днів;

α - коефіцієнт використання парку.

Відстань економічно виправданого перегону парку РС з і-го підприємства до j-х виробничих потужностей БЕПП можна представити залежністю [3, 5, 6]:

$$L_{ij} \leq \frac{V_{Vi} - V_P}{2V_{KM}} \quad (5)$$

де, V_{Vi} - питомі приведені виробничі витрати на ТО РС парку ТЗ на і-й виробничо-технічній базі;

V_P - питомі приведені виробничі витрати на ТО парку ТЗ на виробничих потужностях БЕПП;

V_{KM} - собівартість 1 км пробігу парку транспортних засобів підприємства.

Укрупнено виробничі витрати на проведення ТО та ПР включають витрати за наступними статтями [7,8]: матеріальні витрати; амортизація основних виробничих фондів; витрати на оплату праці; накладні витрати; витрати на відрахування на соціальні потреби; інші витрати. Виходячи з цього, економічну доцільність переміщення рухомого складу підприємств автомобільного транспорту до обслуговуючого підприємства партнерства необхідно визначати для кожного підприємства індивідуально, враховуючи всі статті витрат.

Висновки. Економічна доцільність переміщення парку транспортних засобів підприємства до місця обслуговування та поточного ремонту визначається виходячи з умови, що економія виробничих витрат від зниження собівартості виробництва при здійсненні технічних впливів на базовому еталонному підприємстві партнерства не повинна бути менше витрат на доставку транспортних засобів до місця розташування виробництва і визначається шляхом порівняльного аналізу витрат на проведення виконуваних на підприємстві робіт з витратами на виконання того ж обсягу робіт на базовому еталонному підприємстві партнерства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. United Nations (2003). Enhanced cooperation between the United Nations and all relevant partners, in particular the private sector. Report of the Secretary-General. A/58/150.
2. Шахалевич Г.А. Методика определения структуры производственно-технической базы АТП на основе кооперации с сервисными предприятиями. Автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата технических наук по специальности 05.22.10 Эксплуатация автомобильного транспорта. Оренбург, 2012 – 16 с.
3. Чичилук С.Б. Оптимізація і економічна оцінка організаційних форм ремонту мобільних машин. - Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за фахом 08.07.02. Економіка сільського господарства і АПК. Державний агроекологічний університет (м. Житомир), Житомир, 2004. – 22 с.
4. Напольский Г.М. Технологическое проектирование автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания: Учебник для вузов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Транспорт, 1993. - 271 с.
5. Котлярова Е.В. Показатели работы автотранспортного предприятия: метод. указания по выполнению курсовой работы / Е.В. Котлярова, А.Н. Кобылицкий. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2013. – 41 с
6. Качан Є.П. Регіональна економіка. Підручник // За ред. проф. Качана Є.П.— Тернопіль, 2008.— 800 с.
7. Ивуть Р.Б. Экономика автомобильного транспорта: учебно-методическое пособие. В 2 ч. ч.1 / Р.Б. Ивуть. - Мн.: БИТУ, 2007. - 455 с.
8. Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник. — М.: ИД «ФОРУМ» : ИНФРА-М, 2011. — 288 с

REFERENCES

1. United Nations (2003). Enhanced cooperation between the United Nations and all relevant partners, in particular the private sector. Report of the Secretary-General. A/58/150.
2. Shahalevich G.A. Methods of determining the structure of production and technical base of ATP on the basis of cooperation with service companies. Abstract of dissertation for the degree of candidate of technical sciences, specialty 05.22.10 Operation of motor transport. Orenburg, 2012 – 16 p. (Rus)
3. Chychulyuk S.B. Optimization and economic evaluation of the organizational forms of cell repair machines. - Thesis for the degree of candidate of economic sciences on specialty 08.07.02. Economics of agriculture and agribusiness. State Agroecological University (m. Zhytomyr), Zhytomyr, 2004. - 22 p. (Ukr)
4. Napolskiy G.M. Technological design trucking companies and service stations: Textbook for universities. - 2nd ed., Rev. and add. - M.: Transport, 1993. - 271 p. (Rus)
5. Kotljárova E.V. Performance motor company: method. instructions on performance of course work / EV Kotljárova, AN Kobylitsky. - Khabarovsk: Publishing house FESTU, 2013. – 41 p. (Rus)
6. Качан EP Regional Economics. Tutorialю - Ternopyl, 2008.- 800 p. (Ukr)
7. Ivut R.B. The economy of road transport: a teaching aid. At 2 pm. Part 1. - Mn.: bat, 2007. - 455 p. (Rus)
8. Turevsky I.S. Business sector (road transport): textbook. - M.: Publishing House "FORUM" INFRA-M, 2011. – 288 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Лабу́та А.В. Розроблення методики визначення економічної доцільності переміщення рухомого складу підприємств автомобільного транспорту до обслуговуючого підприємства партнерства / А.В. Лабу́та // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті описується методика визначення економічної доцільності переміщення рухомого складу підприємств автомобільного транспорту до обслуговуючого підприємства партнерства.

Об'єкт дослідження – підприємства автомобільного транспорту.

Мета роботи – визначення економічної доцільності переміщення рухомого складу до місця здійснення технічних впливів на базовому еталонному підприємстві партнерства.

Методи дослідження – метод техніко-економічних розрахунків.

Одним з головних факторів, що впливає на вибір підприємства для проведення технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів підприємств автомобільного транспорту є економічна доцільна відстань переміщення парків транспортних засобів до місця здійснення технічних впливів.

Проведення технічного обслуговування та поточного ремонту парків транспортних засобів підприємств автомобільного транспорту може здійснюватися власними силами, на сторонньому підприємстві та на базовому еталонному підприємстві партнерства. Проведення технічного обслуговування та поточного ремонту за першою формою має ряд переваг перед другою, зокрема відсутність простоїв у очікуванні обслуговування та відсутність витрат на транспортування до місця обслуговування, проте, знижується якість обслуговування, зростає трудомісткість, і як результат – збільшуються витрати на виконання робіт. При використанні другої форми підвищується якість виконання, скорочується час обслуговування, однак, зростають витрати на переміщення рухомого складу до місця їх виконання, збільшується час на очікування обслуговування чи ремонту при наявності черги транспортних засобів і т.п. Місце проведення технічного обслуговування та ремонту, звісно, обмежується рядом економічних і технічних параметрів, одним з яких є відстань переміщення рухомого складу до місця виконання технічних впливів.

Економічна доцільність переміщення транспортних засобів до обслуговуючого підприємства визначається виходячи з умови, що економія виробничих витрат від зниження собівартості виробництва при здійсненні технічних впливів на базовому еталонному підприємстві партнерства не повинна бути менше витрат на доставку транспортних засобів до місця розташування виробництва.

Результати статті можуть бути використані на практиці для визначення економічної доцільності переміщення парків транспортних засобів до обслуговуючого підприємства.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – можливість застосування результатів дослідження для визначення рекомендованих відстаней переміщення парків транспортних засобів до місця технічного обслуговування та поточного ремонту в залежності від розмірів обслуговуючого підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПІДПРИЄМСТВА ТРАНСПОРТУ, ПАРТНЕРСТВА, РУХОМИЙ СКЛАД, ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ, РЕМОНТ.

ABSTRACT

Labuta A.V. Development method of determining the economic feasibility of rolling stock enterprise moving motor transport to the partnership service industries. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article describes the method of determining the economic feasibility of rolling stock moving road transport enterprises to service enterprises partnership.

Object of research - road transport enterprises.

Purpose - to determine the economic feasibility of moving rolling stock to the place of impact on the basic technical reference enterprise partnerships.

Research methods - the method of feasibility calculations.

One of the main factors influencing the choice of company for maintenance and repair vehicle parks road transport enterprises are commercially reasonable distance moving vehicle parks to places of technical effects.

Carrying out maintenance and repair vehicle parks road transport enterprises can be carried out on their own, in an outside plant and enterprise partnerships baseline reference. Carrying out maintenance and repair on the first form has several advantages over the second, including the lack of downtime in anticipation of the lack of maintenance and the cost of transportation to the place of service, however, reduced service quality, increasing complexity, and as a result - increased costs of performance. When using the second form of increased quality, reduced maintenance time, however, increase the cost of moving rolling stock to the place of execution, increasing waiting time for service or repair the presence of queue of vehicles, etc. Venue of maintenance and repair, of course, limited number of economic and technical parameters, one of which is the distance the movement of rolling stock to the place of execution of technical influences.

The economic feasibility of moving vehicles to service the company is determined based on the condition that production cost savings from reduced production costs in carrying out technical impact on the basic reference enterprise partnerships should not be less than the cost of shipping vehicles to the location of production

The results of the article can be used in practice to determine the economic feasibility of moving vehicle parks service to the company.

Projected assumptions about the object of study - the applicability of study results to determine recommended distances moving vehicle parks to the site maintenance and repair depending on the size of the enterprise service.

KEYWORDS: ENTERPRISES OF TRANSPORT, PARTNERSHIP, ROLLING STOCK, TECHNICAL SERVICE, REPAIR.

РЕФЕРАТ

Лабута А.В. Разработка методики определения экономической целесообразности перемещения подвижного состава предприятий автомобильного транспорта к обслуживающему предприятию партнерства / А.В. Лабута // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье описывается методика определения экономической целесообразности перемещения подвижного состава предприятий автомобильного транспорта в обслуживающий предприятия партнерства.

Объект исследования - предприятия автомобильного транспорта.

Цель работы - определение экономической целесообразности перемещения подвижного состава к месту совершения технических воздействий на базовом эталонном предприятии партнерства.

Методы исследования - метод технико-экономических расчетов.

Одним из главных факторов, влияющих на выбор предприятия для проведения технического обслуживания и текущего ремонта парков транспортных средств предприятий автомобильного транспорта является экономическая целесообразна расстояние перемещения парков транспортных средств к месту осуществления технических воздействий.

Проведение технического обслуживания и текущего ремонта парков транспортных средств предприятий автомобильного транспорта может осуществляться собственными силами, на стороннем предприятии и на базовом эталонном предприятии партнерства. Проведение технического обслуживания и текущего ремонта по первой форме имеет ряд преимуществ перед второй, в частности отсутствие простоев в ожидании обслуживания и отсутствие затрат на транспортировку до места обслуживания, однако, снижается качество обслуживания, растет трудоемкость, и как результат - увеличиваются расходы на выполнение работ. При использовании второй формы повышается качество исполнения, сокращается время обслуживания, однако, растут расходы на перемещение подвижного состава к месту их выполнения, увеличивается время на ожидание обслуживания или ремонта при наличии очереди транспортных средств и т.п. Место проведения технического обслуживания и ремонта, конечно, ограничивается рядом экономических и технических параметров, одним из которых является расстояние перемещения подвижного состава к месту выполнения технических воздействий.

Экономическая целесообразность перемещения транспортных средств в обслуживающий предприятия определяется исходя из условия, что экономия производственных затрат от снижения себестоимости производства при осуществлении технических воздействий на базовом эталонном предприятии партнерства не должна быть меньше затрат на доставку транспортных средств к месту расположения производства

Результаты статьи могут быть использованы на практике для определения экономической целесообразности перемещения парков транспортных средств в обслуживающий предприятия.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - возможность применения результатов исследования для определения рекомендованных расстояний перемещения парков транспортных средств к месту технического обслуживания и текущего ремонта в зависимости от размеров обслуживающего предприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСПОРТА, ПАРТНЕРСТВА, ПОДВИЖНЫЙ СОСТАВ, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, РЕМОНТ.

АВТОР:

Лабу́та Арте́м Вита́лійович, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: karerra@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

AUTHOR:

Labuta Artem Vitaliiovych, National Transport University, assistant of the department of transportation law and logistics, e-mail: karerra@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorova 1.

АВТОР:

Лабу́та Арте́м Вита́льевич, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: karerra@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Алькема В.Г., доктор економічних наук, професор, Університет економіки та права «КРОК», професор кафедри управлінських технологій, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Hurnak V.M., Ph.D. Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of the department of transportation law and logistics, Kyiv, Ukraine.

Alkema V.H., Ph.D. Economics (Dr.), Professor, "KROK" University, Professor of the department of management technologies, Kyiv, Ukraine.

ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ОСОБЛИВОСТЕЙ НАДАННЯ АВТОСЕРВІСНИХ ПОСЛУГ У США ТА ЄВРОПІ

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

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

COMPARATIVE CHARACTERISTICS OF FEATURES TO PROVIDE SERVICES AT SERVICE CAR CENTERS IN US AND EUROPE

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

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

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОСОБЕННОСТЕЙ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ АВТОСЕРВИСНЫХ УСЛУГ В США И ЕВРОПЕ

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

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

Постановка проблеми. В умовах стрімкого зростання кількості автотранспорту і підприємств, які надають послуги автосервісу в Україні надзвичайної ваги набуває досвід країн, які мають розвинений ринок автосервісних послуг. Питання аналізу профільюючих тенденцій у розвитку цього ринку стає актуальним в умовах ринкової економіки, адже Україна повинна подолати пройдений іншими країнами шлях становлення ринку автосервісних послуг в найбільш короткі строки. В цьому випадку неоціненними є кращі законодавчі та економічні напрацювання західних країн.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти функціонування ринків автосервісних послуг різних країн досліджували такі автори: Арістов О.В., Бідняк М.Н., Бичков В.П., Бочаров В.С., Волгін В.В., Зорін В.А., Лудченко О.А., Марков О.Д., Пеньшин Н.В., Сарбаєв В.І., Хлявич А.І., Фастовцев Т.Ф. та ін. До цієї та суміжних тем у статтях та дисертаціях звертались Бугайчук О.С., Гарачук Ю.О., Лобода А.В., Ломакін Д.О., Мастепан М.А., Мастепан С.М., Нікульшин С.В., Пустовойтенко С.В., Рибалко Н.В., Рудковський О.В., Субочев О.І., Нікульшин С.В. та ін.

Метою статті є аналіз існуючих тенденцій у наданні автосервісних послуг в США та у Західній Європі.

Виклад основного матеріалу. Сучасні умови життя у значній мірі видозмінюють людину і формують у неї нові потреби. Безперервний розвиток виробництва та зростання потреб постійно породжують якісно нові види діяльності. Зокрема, автомобілебудівний ринок розширюється щороку, призводячи до зростання попиту на автосервісні послуги. Одночасно зі збільшенням кількості рухомого складу зростає і кількість споживачів автосервісних послуг відбувається зростання вимог до якості автосервісу. Тому, виникає необхідність вивчення і аналізу роботи автосервісних підприємств, удосконалення систем підвищення якості їх послуг. У цьому сенсі є надзвичайно цінним досвід західноєвропейського та американського ринків автосервісного обслуговування автомобілів [3]. Для висвітлення даного питання розглянемо особливості автосервісу, зокрема, в США, автомобільний парк яких налічує більше 200 млн. автомобілів, а протягом року на американському ринку продається понад 11 млн. машин. Сімейні витрати на автомобілі в США становлять більш ніж 20% прибутку і займають друге місце після витрат на житло, перевищуючи навіть витрати на харчування та медичне обслуговування. Як відомо, автомобільний ринок США давно і міцно стабілізований, має усталену структуру, законодавчу базу, організаційні форми,

традиції і свої особливості розвитку. На вторинному автомобільному ринку США (автосервіс, обладнання, заправки, стоянки) працює 350 тис. підприємств, на яких налічується до 2,5 млн. чоловік. Співвідношення працівників вторинного ринку і автомобілів складає 1:90. Значно менше, ніж підприємств автосервісу, автотранспортних підприємств, що виконують вантажні і пасажирські перевезення (всього 85 тисяч), на яких зайнято 1,1 млн. працівників. Значно більша кількість, а саме 6,2 млн. чоловік, зайняті перевезеннями автомобілями, що не об'єднані в автотранспортні підприємства. Цих перевізників, як і особисті автомобілі, обслуговують 38,5 тисяч дилерів і 88,4 тисяч ремонтних майстерень, 116,2 тисяч суміщених з автосервісом автозаправних станцій, 39,4 тисяч оптових продавців автомобілів, запасних частин, обладнання, матеріалів [5]. В Сполучених Штатах продажем нових автомобілів займаються 27,2 тисячі дилерських СТО, на яких працює 698,6 тисяч чоловік – в середньому 26 чоловік на одній СТО. Їхні щорічні продажі сягають 11 мільйонів автомобілів на суму 154 мільярди доларів США. Співвідношення закупівлі автомобілів, пов'язаної із їх заміною, до придбання нових становить 73%:27%, адже біля 70% автомобілів при наближенні терміну їх служби до 6 років замінюється на нові. На вторинному ринку 11500 дилерів займаються продажем старих автомобілів, 40729 фірм - постачанням запасних частин. Загалом в країні налічується більше 250 тисяч станцій технічного обслуговування, на кожен з яких в середньому припадає близько 900 автомобілів. При цьому 94% обсягів робіт з обслуговування та ремонту автомобілів виконується на станціях технічного обслуговування, а лише 6% - на автотранспортних підприємствах. Дилери виконують лише 15,4% обсягів робіт з обслуговування та ремонту, а основну їх частку - 78,6% - виконують незалежні підприємства, а саме: СТО на які припадає 38,3% і незалежні ремонтні майстерні з обсягом - 40,3%. Незалежно від типу автосервісних підприємств: дилери, СТО або незалежні авторемонтні майстерні, вони мають однаковий доступ до технологічної інформації заводів - виробників автомобілів, що є відмінною особливістю автосервісу Сполучених Штатів Америки [1]. На основі цього, продуцент, який хоче продавати автомобілі на американському ринку, повинен скинути в загальну базу даних всю свою технологічну інформацію, необхідну для обслуговування, ремонту, експлуатації та використання автомобілів. Таким чином, при обслуговуванні та ремонті автотранспортних засобів використовуються складені на основі цієї інформації бази даних, які розробляють кілька фірм, наприклад Alldata і Mitschel. Цікаво, що ці бази даних може купити і постійно поповнювати будь-яке автосервісне підприємство. Адже бази містять алгоритми пошуку несправностей, технології ремонту та ідентифікації запасних частин по всіх моделях автомобільного ринку Сполучених Штатів. Тому, вони не тільки розширюють можливості СТО, а й забезпечують підвищення рівня технічної справності автомобілів в експлуатації, що і призводить до підвищення безпеки руху в цілому. Розглянутий підхід до організації автосервісу більш демократичний порівняно з європейською фірмовою концепцією. Адже він ставить у рівні умови всі станції технічного обслуговування і, таким чином, забезпечує їм однаковий доступ до автомобільного ринку і конкуренції [5].

Розглянемо тепер характерні особливості автосервісу в Європі. Європейський ринок автомобілів є дуже неоднорідним. Оскільки Західна Європа є основним виробником і споживачем автомобілів, то західноєвропейський автомобільний ринок, який має більш ніж 100-річну історію, виступає на сьогоднішній день одним із найбільш розвинених. Адже він нараховує понад 205 мільйонів автомобілів, а щорічно на ньому продається біля 15 мільйонів машин.

Чисельність СТО у Західній Європі сягає близько 350 тисяч одиниць, на яких працює обслуговуючий персонал в цілому не менше 2,5 мільйонів осіб. Із загального числа автосервісних підприємств можна виділити 66,3% незалежних СТО або 232 тисячі підприємств та 33,7% авторизованих дилерів, що становить близько 118 тисяч підприємств. Щорічно на 420 мільярдів євро здійснюється продаж автомобілів, на 60 мільярдів євро продаж запасних частин, на 40 мільярдів євро продаж послуг автосервісу. У відсотках перераховані складові співвідносяться як 80,7%:11,5%:7,6%. Таким чином, грошовий обіг всіх підприємств автосервісу становить 520 мільярдів євро на рік [7]. Авторизований автосервіс контролює половину ринку послуг і обслуговує автомобілі віком не старше 4 років. Відношення кількості авторизованих дилерів до кількості автомобілів у економічно високорозвинених країнах Західної Європи більше, ніж у менш розвинених. Наприклад, у Німеччині воно становить 45-50%, а в Чехії близько 15%. Через жорстку конкуренцію відбувається скорочення кількості підприємств автомобільного ринку та спостерігається процес їх укрупнення.

Автовиробники Європи розглядають автосервіс як необхідну умову конкурентоспроможності при просуванні свого модельного ряду автомобілів на ринок. Таким чином, кожен виробник автомобілів має свою розгалужену в Європі або у світі дилерську мережу, яка несе відповідальність за розповсюдження автомобілів на регіональному ринку, а також їх гарантійну і технічну підтримку. Отже, дилерські мережі провідних автомобільних фірм є взірцем досконалості ринкових структур і, як не дивно, обмеження конкуренції [1].

На даний час дилерська мережа виробника обслуговує і ремонтує автомобілі власної марки віком до 5-6 років, а далі ці автомобілі обслуговуються переважно в інших автосервісах – не дилерських. Описана вище ситуація складається внаслідок необхідності виведення автовиробниками на ринок все новіших і новіших моделей, з одного боку, і бажанням власників автомобілів користуватися більш дешевими послугами та запасними частинами - з іншого боку. До речі, про це свідчить і практика роботи дилерських СТО в Україні. Саме через це, а також з ряду інших причин, аналіз яких буде наведено нижче, в країнах Європи тільки 50% від загального числа СТО - авторизовані дилери, а решта - так звані незалежні станції. Наприклад, в Німеччині, де концентрація автомобілів складає більше 560 автомобілів на 1000 жителів, питома вага вільних станцій постійно збільшується і зараз становить 45-50% від загального числа [7]. Цьому є просте пояснення: внаслідок великої концентрації парку автомобілів створюються сприятливі умови для спеціалізації СТО.

За переліком виконуваних робіт незалежні СТО поділяються на два види: універсальні, по автомобілях і переліку виконуваних робіт, і спеціалізовані, що виконують певні види робіт. Спеціалізовані станції, які виконують обмежений перелік робіт, вимагають менших інвестицій і мають достатнє завантаження. Незалежні станції в Європі невеликі, а саме: на 40% з них працює до 4 працівників, на 30% - від 4 до 9, на 20% СТО - від 10 до 19, на 8% - від 20 до 49 і на 5% - більше 50 працівників. В Україні питома вага авторизованих сервісів становить не більше 5-7%, а тому є незначною [30]. У нас 93-95% загалом складають універсальні або дрібні спеціалізовані незалежні станції технічного обслуговування. В Європі і в усьому світі існує також так званий мережевий автосервіс, тобто мережі авторизованих СТО продавців обладнання та запасних частин, окрім авторизованих СТО за марками автомобілів.

Закон GVO (Gruppen freistellung ver ordnung - розпорядження по груповому звільненню як виняток із Закону про конкуренцію), який закріпив відповідальність виробників автомобілів за їх продаж, забезпечення запасними частинами, гарантію, технічне обслуговування та ремонт протягом життєвого циклу автомобіля регулює правила поведінки на ринку продажів автомобілів і автосервісу в Євросоюзі. Концепція розширеного продукту, коли виробник не тільки продає автомобілі, а й підтримує їх протягом всього терміну експлуатації, лягла в основу цього закону. Кожен автомобільний продуцент має свою дилерську мережу, яка нараховує певну кількість дистриб'юторів і дилерів. Ця мережа обов'язково супроводжується логістичною системою для забезпечення кожного дилера тільки оригінальними матеріалами та запасними частинами. Крім того дилерська мережа має свою інформаційну систему і систему технічної підтримки [2].

Фірмова модель обслуговування автомобілів розглядалася як правило - виняток для автомобільної галузі із загальноєвропейських законів про конкуренцію навіть в момент прийняття Закону GVO в середині 80-х років минулого століття. Таким чином, вказаний виняток було зроблено з врахуванням того, що автомобіль, як продукт масового споживання, є технічно складним джерелом підвищеної небезпеки і через це вимагає виняткової уваги до гарантії та технічної підтримки. Однак, практика застосування цього закону в країнах Євросоюзу показала, що будь-які обмеження для одних і свободи для інших викликають суттєве обмеження конкуренції на ринку автосервісу. Наприклад, в Україні багато дилерів виключно у власних інтересах користуються своїм монопольним становищем на ринку, гарантією і правом встановлювати оригінальні запасні частини, монопольним правом володіння програмними продуктами і технологічною документацією. Це призводить до формування неадекватних цін на послуги та дворазового порівняно із закупівельними підняття цін на запасні частини, завищення маржі на автомобілі, до тиску на конкурентів. Зокрема, ціни на послуги легкового автосервісу дилера Volvo були майже в два рази вище, ніж у дилерів інших автомобілів, взагалі ціни будь-яких авторизованих дилерів в півтора – два рази вище, ніж на незалежних СТО [7].

В жовтні 2002 року було прийнято нову концепцію Закону GVO, яка припускала розширення конкуренції в галузі продажів автомобілів і автосервісу. Це було викликане тим, що дилерська

мережа виробника обмежувала конкуренцію між різними брендами, оскільки певний дилер отримував виключні права на представлення виробника на даній території. Зміни в законі стосувалися того, що дилеру надавалась можливість продавати автомобілі різних виробників, купувати запасні частини не тільки у виробника, а й у незалежних виробників, і не лише оригінальні. Тепер дилер має можливість купувати автомобілі у своїх колег по всій Європі, а запасні частини придбати у колег та інших оптовиків за обов'язкової умови, що ці запасні частини за якістю не поступаються оригінальним. При цьому оригінальні запасні частини в обов'язковому порядку використовуються тільки в гарантійних випадках [2].

Таким чином, виробник автомобілів, як і раніше, може залишатися на ексклюзивній системі дистриб'юції, при якій дистриб'ютору надається ексклюзивне право продажу автомобілів на даній території, але разом з цим він повинен продавати автомобілі не належним до офіційної дилерської мережі підприємствам-посередникам. Існує також селективна система реалізації, на якій може зупинитись виробник, при якій дилери, як і раніше, вибираються за певними критеріями, але ніхто з них не отримує виключного права продажів.

На основі цього, відповідно до нової редакції закону обмеження для посередників ліквідуються, а також надається можливість для дилерів продавати автомобілі в інших країнах Євросоюзу. Можливість рекламувати себе за допомогою Інтернету у всіх країнах Євросоюзу отримує дилер, що належить до селективної системи дистриб'юції. Такий дилер зобов'язаний продавати автомобілі та запасні частини незалежним посередникам всередині своєї ексклюзивної області продажів, кінцевим споживачам, а також посередникам всіх видів за межами цієї області, тоді як раніше незалежним учасникам ринку було заборонено продавати автомобілі. Крім цього, дилери можуть створювати на всій території Євросоюзу дочірні підприємства. Обмеження для дилерів в області продажів, які існували раніше, були основною перешкодою для розвитку конкуренції та багатомарочної торгівлі, оскільки вони призводили до того, що в різних країнах ціни на автомобілі однієї марки могли істотно відрізнятись [4].

Таким чином, відповідно до нового законодавства вводиться багатомарочна торгівля автомобілями. Багаторічні спостереження показали, що переважна кількість споживачів хоче бачити в торговій залі не одну, а багато марок автомобілів. При цьому для дилера багатомарочна торгівля посилює його економічну незалежність. В Україні практика діяльності офіційних представників торгової марки показує повну залежність дилерів від цих імпортерів, їх значний вплив на дилерів, що і викликає невдоволення останніх. Відповідно до нових правил, дилер має право самостійно приймати рішення відносно кількості марок, які він буде продавати. Але в той же час виробники можуть висувати обов'язкові вимоги щодо презентації автомобілів їхньої марки в передбаченій частині виставкової площі. Зняття цього обмеження стало вигідним для дилерів, оскільки попередні правила диктували поділ виставкового простору, чіткий розподіл і окремий менеджмент в разі, якщо підприємство займалося багатомарочною торгівлею [6].

Тому, продовжуючи порівняння, можна сказати, що відповідно до раніше існуючих правил кожен продавець нових автомобілів зобов'язаний був самостійно виконувати роботи по їх обслуговуванню і ремонту; тоді як нові правила надають дилеру вибір, які роботи по ремонту він буде виконувати сам, а для яких підключати інші підприємства дилерської мережі даного виробника. Таким чином, новий закон захищає права дилера по відношенню до виробника. Наприклад, виробник може розірвати контракт з дилером лише при умові обов'язкового надання письмового обґрунтування, що дозволить суду або третейській комісії розглянути законність такої пропозиції. На сьогоднішній день мінімальний термін дії контракту становить 5 років [8].

Можна зауважити, що відповідно до нового законодавства дилерські мережі включають в себе не лише дилерські центри з повним циклом продажів, але і продавців автомобілів, а також сервіс-партнерів, які не продають автомобілі, а лише займаються їх обслуговуванням і ремонтом. Таким чином, це дозволяє увійти до дилерської мережі у якості партнера будь-якому незалежному автосервісу. Це надає значні можливості для розвитку дилерської мережі виробника та створення переваг для обслуговування клієнтів [6]. Перелік вимог, які імпортер має право пред'являти до торговельного або сервіс-партнера, чітко окреслюється Європейським законодавством. У якості прикладу можна навести право дилера користуватися дорогим діагностичним обладнанням та спеціалізованим інструментом на правах оренди, тоді як раніше партнер змушений був його купувати. Крім того,

партнер може використовувати універсальне обладнання, а не лише спеціальне дороге дилерське діагностичне обладнання; може користуватися мийкою по субпідряду, а не зобов'язаний мати власну мийку. Імпортёр позбавлений права вимагати від партнера утримувати парк прокатних автомобілів, адже партнеру дозволено вирішувати проблему підмінного автомобіля шляхом суборенди або договору з прокатної фірмою. Таким чином, починаючи з 2003 року автовиробники зобов'язані забезпечити доступ незалежного автосервісу до технічної інформації, навчальних програм, спеціалізованого і діагностичного обладнання. Тому, перераховані вище зміни розширюють можливості незалежної СТО стати партнером дилера, що в свою чергу призведе до зниження рівня цін і підвищення якості обслуговування за рахунок розвитку мережі [4].

На основі вищевикладеного можна зробити висновок, що остання редакція закону значно сприяє демократизації взаємин у структурі реалізації автотранспортних засобів та їх сервісного обслуговування, зруйнувала монополію автогігантів і надала усім учасникам рівні шанси в конкурентній боротьбі, поставивши всіх в максимально рівні умови. Потрібно зауважити, що зафіксовані в GVO рішення в повній мірі так і не були реалізовані, зустрівши серйозний опір виробників автомобілів. Це пояснюється тим, що кожен автовиробник хоче максимально заробляти не лише на випущених машинах, але і на виготовленні та реалізації запасних частин, на обслуговуванні і відновленні спеціального обладнання, послугах автосервісу [7].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямку. Ринок автосервісних послуг в Україні фактично перебуває в стадії становлення, адже питома вага авторизованих сервісів є незначною і не перевищує 7%. Лівову частку послуг користувачі автомобілів отримують в незалежних СТО та «гаражних» автомайстернях. Це пояснюється як історичними так і економічними факторами. Адже, автомобільний парк колишнього Радянського Союзу в перерахунку на кількість жителів безнадійно відставав від західноєвропейського та американського. Таким чином, це зумовлювало незначну потребу в автосервісних послугах, що відбивалося, як на кількості СТО, так і на якості їхніх послуг. Економічний фактор полягає в тому, що, як відомо, послуги, які надають авторизовані сервіси є надто дорогими для більшості пересічних споживачів цих послуг. Тому після закінчення строку гарантійної експлуатації автомобілів вони стають клієнтами більш дешевих автосервісів або приватних автомайстерень. Внаслідок падіння темпів економічного зростання України в 2014-2015 роках економічний фактор стримування розвитку ринку автосервісних послуг в країні значно посилюється. Але за будь-яким спадом неодмінно настає підйом. Тому досвід західноєвропейського та американського ринків автосервісних послуг є надзвичайно цінним для України, а особливо у світлі прагнення нашої країни до вступу в Євросоюз.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Абалонін С.М. Конкурентоздатність транспортних послуг: навчальний посібник. М.: ІКЦ «Академкнига», 2004. – 172 с.;
2. Бичков В.П., Пеншин Н.В. Ефективність виробництва і підприємництва в автосервісі. Учебний посібник – Тамбов: Видавництво Тамбовського державного університету, 2007. – 304 с.;
3. Бідняк М.Н., Біліченко В.В. Виробничі системи на транспорті теорія і практика. Монографія – Вінниця: УНІВЕРСУМ – Вінниця, 2006. – 176 с.;
4. Волгін В.В. Автосервіс. Маркетинг і аналіз. Практичний посібник – М.: Дашков і К, 2010. – 436 с.;
5. EcoUniveg економічний портал. Особливості автосервісу США. Автосервіс <http://ecouniver.com/3614-osobennosti-avtoservisa-ssha-avtoservis.html>;
6. Кононова Г.А. Регулювання транспортної діяльності. – Спб, 1996.- 90 с.;
7. Портал устройство автомобіля. Особливості розвитку автосервіса в Європі. <http://ustroistvo-avtomobilya.ru/diagnostirovanie/osobennosti-razvitiya-avtoservisa-v-evrope/>;
8. Сайт <http://autoshkola.net/>.

REFERENCES

1. Abalonin S.M. Competitiveness transport services: a tutorial. M.: ICC "Akademknyha", 2004. - 172 p. (Rus);

2. Bychkov V.P., Penshyn N.V. Efficiency and entrepreneurship in the service station. Tutorial - Tambov, Tambov State University Publishing House, 2007. – 304 p. (Rus);
3. Bidnyak M.N., Bilichenko V.V. Manufacturing systems transport theory and practice. Monograph - Vinnitsa: UNIVERSUM - Vinnitsa, 2006. - 176 p. (Ukr);
4. Volgin V.V. Car service. Marketing and analysis. Practical Guide - M.: Dashkov i K, 2010. – 436p. (Rus);
5. EcoUniveg ekonoichnyy portal. Features Car USA. Car <http://ecouniver.com/3614-osobennosti-avtoservisa-ssha-avtoservis.html> (Rus);
6. Kononov G.A. Regulation of transport. - St. Petersburg, 1996.- 90 p. (Rus);
7. Portal Arrangement car. Features of the service centers in Europe. <http://ustroistvo-avtomobilya.ru/diagnostirovanie/osobennosti-razvitiya-avtoservisa-v-evrope/> (Rus);
8. Site <http://autoshkola.net/> (Ukr).

РЕФЕРАТ

Литвишко Л.О. Порівняльна характеристика особливостей надання автосервісних послуг у США та Європі. / Л.О. Литвишко, Н.В. Васьківська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті проведено аналіз профілюючих тенденцій у розвитку ринку автосервісних послуг в США та Європі.

Об'єкт дослідження – виробничий процес на підприємствах автосервісу в США та Європі.

Мета дослідження – узагальнення наукових пошуків та аналіз вже існуючих тенденцій у виробничому процесі підприємств автосервісу США та Європи, визначення пріоритетів для розвитку ринку автосервісу в Україні.

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

В умовах стрімкого зростання кількості автотранспорту і підприємств, які надають послуги автосервісу в Україні надзвичайної ваги набуває досвід країн, які мають розвинений ринок автосервісних послуг. Питання аналізу профілюючих тенденцій у розвитку цього ринку стає актуальним в умовах ринкової економіки, адже Україна повинна подолати пройдений іншими країнами шлях становлення ринку автосервісних послуг в найбільш короткі строки. В цьому випадку неocenними є кращі законодавчі та економічні напрацювання західних країн. При багатьох спільних тенденціях розвитку виробничих процесів надання автосервісних послуг в США та Європі існують особливості, які притаманні як одному, так і іншому ринку цих послуг. Відмінною особливістю автосервісу США є можливість однакового доступу до технологічної інформації заводів-виробників автомобілів всіх без винятку автосервісних підприємств. Особливістю європейської організації автосервісного обслуговування є відсутність спільної бази даних з усією технологічною інформацією, необхідною для обслуговування, ремонту, експлуатації та використання автомобілів. Натомість, кожен виробник автомобілів має свою розгалужену в Європі чи в світі дилерську мережу, на яку покладається відповідальність за просування автомобілів на регіональний ринок і їх гарантійну і технічну підтримку. Логічне поєднання найкращих напрацювань систем автосервісу в різних частинах світу є гарною перспективою для розвитку українського автосервісу.

Результати статті можуть бути враховані при організації виробничого процесу на сучасних автосервісних підприємствах в Україні для підвищення його ефективності.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкту дослідження – пошук оптимальних шляхів організації виробничого процесу надання автосервісних послуг та підвищення його ефективності.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВТОСЕРВІСНЕ ПІДПРИЄМСТВО, ВИРОБНИЧИЙ ПРОЦЕС, ПОСЛУГИ, ПОПИТ, ТЕХНОЛОГІЧНА ІНФОРМАЦІЯ, ДИЛЕРСЬКА МЕРЕЖА.

ABSTRACT

Litvishko L.A., Vaskivska N.V. Comparative characteristics of features to provide services at service car centers in US and Europe. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The paper proposes a method for the profiling trends in the development of the service center services in the United States and Europe.

Object of study - the manufacturing process for car service stations in the US and Europe.

Purpose of the study - generalization of scientific research and analysis of existing trends in production car service stations USA and Europe, establishing the priorities for the development of the service centers in Ukraine.

Method of the study - scientific analysis of theoretical and practical developments in this field.

With the rapid increase in the number of vehicles and businesses that provide service centers in Ukraine becomes extremely important experience of countries with developed market service center services. Questions profiling analysis of trends in the development of the market becomes relevant in a market economy, because Ukraine has overcome other countries passed the way of market service center services in the shortest possible time. In this case, the best is invaluable legislative and economic developments in Western countries. In many common trends of production processes service center providing services in the US and Europe there are features that are unique to one as well as another market for these services. A distinctive feature of US service centers have the opportunity of equal access to information technology manufacturers of automobiles without exception auto service businesses. Feature of the European Organization autoservice service is the lack of a common database with all the technological information required for maintenance, repair, operation and use of vehicles. Instead, each car manufacturer has its own extensive in Europe or worldwide dealer network, which is responsible for the promotion of cars on the regional market, and their warranty and technical support. The logical combination of the best developments of service centers in different parts of the world is a good prospect for the development of Ukrainian service centers.

The results of the article can be considered during the production process in modern auto service businesses in Ukraine to increase its effectiveness.

Forecast assumptions about the object of study - the search for optimal ways to organize production process providing auto service facilities and improve its efficiency.

KEYWORDS: AUTOSERVICE ENTERPRISE, PRODUCTION PROCESSES, SERVICES, DEMAND, TECHNOLOGICAL INFORMATION, DEALER NETWORK.

РЕФЕРАТ

Литвишко Л.А. Сравнительная характеристика особенностей предоставления автосервисных услуг в США и Европе. / Л.А. Литвишко, Н. В. Васьковская // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье проведен анализ профилирующих тенденций в развитии рынка автосервисных услуг в США и Европе.

Объект исследования - производственный процесс на предприятиях автосервиса в США и Европе.

Цель исследования - обобщение научных поисков и анализ уже существующих тенденций в производственном процессе предприятий автосервиса США и Европы, определение приоритетов для развития рынка автосервиса в Украине.

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

В условиях стремительного роста количества автотранспорта и предприятий, предоставляющих услуги автосервиса в Украине чрезвычайной важности приобретает опыт стран, которые имеют развитый рынок автосервисных услуг. Вопросы анализа профилирующих тенденций в развитии этого рынка становится актуальным в условиях рыночной экономики, ведь Украина должна преодолеть пройденный другими странами путь становления рынка автосервисных услуг в наиболее короткие сроки. В этом случае неоценимыми есть лучшие законодательные и экономические наработки западных стран. При многих общих тенденциях развития производственных процессов предоставления автосервисных услуг в США и Европе существуют особенности, которые присущи как одному, так и другому рынку этих услуг. Отличительной особенностью автосервиса США есть возможность равного доступа к технологической информации заводов-производителей автомобилей всех без исключения автосервисных предприятий. Особенностью европейской организации автосервисного обслуживания является отсутствие общей

базы данных по всей технологической информацией, необходимой для обслуживания, ремонта, эксплуатации и использования автомобилей. В свою очередь, каждый производитель автомобилей имеет свою разветвленную в Европе или в мире дилерскую сеть, на которую возлагается ответственность за продвижение автомобилей на региональный рынок и их гарантийное и техническую поддержку. Логическое сочетание лучших наработок систем автосервиса в различных частях мира является хорошей перспективой для развития украинского автосервиса.

Результаты статьи могут быть учтены при организации производственного процесса на современных автосервисных предприятиях в Украине для повышения его эффективности.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - поиск оптимальных путей организации производственного процесса предоставления автосервисных услуг и повышения его эффективности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: АВТОСЕРВИСНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРОЦЕССОВ, УСЛУГИ, СПРОС, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ, ДИЛЕРСКАЯ СЕТЬ.

АВТОРИ:

Литвишко Лілія Олександрівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджмент, e-mail: flower_liliya@bigmir.net, тел. +380953015429, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 241

Васьківська Ніна Володимирівна, аспірант 1-го курсу кафедри менеджмент, Національний транспортний університет, e-mail: vaskovskayanina@ukr.net, тел. +380669730202, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 241

AUTHOR:

Litvishko Liliya Alexandrovna, Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of management, e-mail: flower_liliya@bigmir.net, tel. +380953015429, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 241

Vaskivska Nina Vladimirovna, a graduate student of 1st year, National Transport University, e-mail: vaskovskayanina@ukr.net, tel. +380669730202, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 241

АВТОРЫ:

Литвишко Лилия Александровна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента, e-mail: flower_liliya@bigmir.net, тел. +380953015429, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 241

Васьковская Нина Владимировна, аспирант 1-го курса кафедры менеджмент, Национальный транспортный университет, e-mail: vaskovskayanina@ukr.net, тел. +380669730202, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 241

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

Boyko V.V., Ph.D., National Transport University, associate professor of Economics, Kyiv, Ukraine.

THE ROLE OF THE EXTERNAL SOURCES IN THE LONG-TERM FINANCING OF UKRAINIAN ENTERPRISES

Melnychenko O. I., Ph. D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

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

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

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

РОЛЬ ЗОВНІШНІХ ДЖЕРЕЛ У ДОВГОСТРОКОВОМУ ФІНАНСУВАННІ УКРАЇНСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

Мельниченко О.І., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

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

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

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

РОЛЬ ВНЕШНИХ ИСТОЧНИКОВ В ДОЛГОСРОЧНОМ ФИНАНСИРОВАНИИ УКРАИНСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Мельниченко А. И., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

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

Цеков К. В., Университет экономики и права «КРОК», Киев, Украина

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

Problem of the research consists in the fact that access to the financial resources for enterprises determines opportunities for their continuous growth and, therefore, for the development of the whole economy of a country or the global economy. In particular, the development of domestic economy will promote social macroeconomic stability and improve the level of people's quality of life. However, the majority of Ukrainian enterprises develop by using only internal financial resources. This is a great obstacle that hinders to reach the effective performance and stable development of those enterprises.

In the research the state of domestic and international financial markets in the context of enterprises' access to the long-term financial resources are highlighted.

Problem exploration level. Many well-known economists have researched the role of the long-term financing in the enterprises' functioning, in particular I.V. Alekseev [1], M.M. Berdar [2], F.V. Horbonos [3], C. Gallant [4], M. Melvin [5], M. Stothard [6; P. 13], F.S. Mishkin [7], and many others.

Unresolved part of the problem. For years, the Ukrainian capital and banking markets has been highly underdeveloped and vulnerable, which has been one of the key reasons of the poor economic development. Therefore, successful reforms in the Ukrainian financial markets will provide the effectively functioning enterprises with accessible funds for their development, and it will have a positive effect on the country's development in general.

The main aim of the research is to research the role of external in the long-term financing of domestic and foreign companies and to offer recommendations to the state economic policy improvement in Ukraine that will facilitate in providing necessary financing to the enterprises.

Achievement of this goal envisages the solution of the following tasks in the work:

- Determinate the instruments of the long-term financing attraction from external sources;
- Explore the essence of the organizational economical mechanism of the long-term financing attraction and its impact on economic growth;

- Analyze and assess current state of the long-term financing of enterprises in the domestic and international markets;
- Consider the foreign experience and approaches to providing the long-term financing to enterprises;
- Suggest recommendations that will help to improve the state economic policy in Ukraine with the aim to boost competitiveness and the growth rate of Ukrainian enterprises.

Inventory. Theoretical and methodological base of the research are fundamental principles of economic theory that relate to the problems of financing of enterprises, which were highlighted in the works of domestic and foreign economic scientists. In the article, a complex of different methods of the scientific cognition was used. In particular, the general method to the definition of content and structure of work, based on the method of systemic analysis, was used in the research. The retrospective method was used in the process of exploration of emerging and development of financial markets. Methods of analysis and synthesis were used during the research of specialties of enterprises' financing attraction in Ukraine and abroad. In order to come to some single conclusions in the work, the methods of induction and deduction as well as the logical method were used.

Research working out. Financing is the attraction of necessary funds for the payment for enterprises' needs in fixed and current (floating) assets. The main tasks of the financing are providing the necessary liquidity of assets and to perform the payments with partners timely. So, the attraction of short-term financing is usually used by enterprises that have a need to fulfill (increase) current assets. On the other hand, long-term financing is necessary for enterprises that strive to increase productivity (i.e. a purchase and repair of equipment), increase and expand production, and implement innovations. From this point of view, the necessity of attraction of long-term financial resources is obvious for the majority of enterprises.

The types of long-term financing of enterprises from external sources are the following:

- financial leasing;
- emission of shares;
- emission of bonds;
- long-term financial and banking credits.

Financial leasing (fixed assets leasing) is the long-term lease of the equipment without the right of premature breach of the leasing contract and with the use of banking credit, and there is possibility to purchase the object of leasing after the end of the leasing term, which is close to the amortization period.

Financial leasing is widely used, though not always companies comply with the terms of such leasing. Moreover, it is hard to discover and research the state of this instrument nowadays in the global context [1; P. 87].

Usually companies attract resources via the other three instruments. Emission of shares gives the company a possibility to attract necessary resources, though the owner of the company loses some stake of his shares. The emission of shares means an entry to the IPO (initial public offering) market. The main advantages of the IPO market are next:

- IPO is a means of the long-term capital attraction without getting indebted;
- IPO is an important image factor. Company, the shares of which are being traded on the international exchanges, is perceived as a serious and reliable partner;
- IPO provides an estimate of the real market value of the business and displays the prospects of its future growth, because listing on the stock exchange creates an additional premium to the value of the company thanks to the transparency of the company;
- IPO envisages the change of the business strategy of the company. An entry to this market and stock exchange is a good reason to define the strategy of the company once more.

Though there are some drawbacks as well, which are the following:

- The process of IPO needs a lot of structural, managerial, and cultural changes in business;
- The company should be able to meet the international and American standards at least during three years;
- IPO implies the transparency of the managerial scheme of company and scheme of its ownership. It is related also to clearer division of powers of management of all levels;
- The scheme of ownership and corporative right should be transparent. The off-shores are not welcome, though only "admitted" [8].

Bonds of the enterprises are the classical instrument of the long-term funds attraction by the subject of economic activity. Bond is a security that certifies the funds-giving of its owner to the company and accepts

the obligation to compensate him the nominal value of this security in the term agreed and set on this paper [9; P. 267].

The main advantages of the bonds are following:

- The diversification of investors;
- Attraction of funds is being carried out for the long-term period;
- Tax advantages;
- In comparison to shares, bonds are a less risky object of investing for the investors.

The most critical disadvantages of bonds are the following:

- The high level of costs that a company bears in connection with the emission of bonds;
- The risk of paying the higher interest than the one that is envisaged by the terms of bonds emission in case if the interest rates will fall down in the capital markets;
- Due to the big number of bondholders and wide geography of their location, the problems of negotiating with bondholders about prolongation of payment terms may arise [10; P. 80].

And the biggest source of companies financing are long-term banking credits. Long-term banking credit is the obligation of a company to pay back the money borrowed from a credit institution (bank), and the term of using the borrowed money must be more than one year. Long-term banking credits are given to carry out some projects on the basis of their business-plans by way of crediting investment development of enterprise generally, or by way of the project financing when the economic reasoning is being made only within the framework of one project. Usually the term of such credit varies from 2 to 7 years, though sometimes it can be up to 12 years. In the developed countries, the long-term bank lending is usually used by small and medium enterprises. The big companies meet their needs in the capital markets, particularly in the bond market. Though concerning this aspect, there is a huge difference between the Europe and the US [10; P. 240].

According to the above-written, the last 3 instruments are the most widely-used and spread by companies. Globalization makes it easier and cheaper to borrow money for big and stable companies. Big companies, which are currently in a bad financial state, also get a possibility of more possibly given out yet not as cheap attraction of funds. For the small and medium enterprises (which are the basis of GDP formation in the majority of the developed countries), the benefit of globalization is not as obvious as for the big ones. Though there are some reasons to point out the following advantages for them: the interconnection of monetary policies of different countries, the bigger number of of sources where the enterprises can get funds, and easing of the terms of getting financial resources.

All this could not not to lead to the development of the financialization processes. Financialization is the increase of the size and weight of the financial industry of a country or the global economy in comparison to all other industries of the economy. The processes of the financialization began to develop in the 1980s and had a huge rate of growth in the beginning of XXI century. In particular, it could be seen in the securitization market that substantially grew from 1996 to 2006 [11; P. 12].

However, the problem of the enterprises financing appeared to be one of the most important in the post-crisis period. The regulators and governments of developed countries exercised unconventional policies: the ultra-low interest rates and the start of the “quantitative easing” in some countries (the US, Japan, the United Kingdom). In this context, a fact that such policies had arguable and ambiguous results can be seen. The one drawback is that the biggest pie of that capital goes to the capital markets, where it is widely used for speculations, though not for lending money to the real economy (generally). The second problem is the psychological factor, because a lot of enterprises and businesses are not certain about the future economic growth and spending on consumption, so they try to curb any investments and decrease costs (i.e. fire the personnel, decrease the level of the operations, etc.) for the purpose of overcoming this period and keeping business at least not detrimental. During the last five years, the developed countries have experienced a strong decrease in the spending on consumption, and this factor is one of the most critical for the companies. In some developing countries, the growth of the spending on consumption can help only to the large European and American businesses, but not to the small and medium enterprises. But even here should be paid the necessary attention to the growth of the Asian businesses and the increase of its role in the European and Asian markets as well [12; P. 107].

However, the American banks cleaned the toxic assets off their balance sheets after the crisis. In comparison to them, their European counterparts acted much worse. The Eurozone crises demonstrated all the weaknesses and fragility of the financial banking system. The necessity to reform the banking sector for the purpose of making it less vulnerable, more stable and being able to lend money to the real economy is a great to the ECB.

After all, the substantial changes in the correlation between savings and investments can be seen. In the last few years, it has been substantially increased for the countries from the eurozone.

The financial sector of Ukraine is highly underdeveloped and different from the financial systems of its neighbors (for example, the Russian Federation and Poland). This factor is a cause of a big share of problems in the economy and the financial sector as well. Though, as in majority of European countries, the companies financing banking sector plays a key role in Ukraine as well. Though corporative lending grew from year to year, but the majority of corporate credits are short-term. More than 85% of total lending is short-term (i.e. up to 1 year). So little indicator of the long-term lending (less than 15%) is a cause of the negative impact on the overall macroeconomic situation in the country. This also partly explains why there are few enterprises with a new and modern equipment, technologies, know-how etc. Therefore, the majority of the enterprises either do not strive or do not have a possibility to purchase the needed equipment and technologies, and so they are left to use the morally and physically old ones (in some cases the ones left from the USSR period).

In the last 10 years, the market of corporate bonds had a quite positive dynamics, if one does not count the latest fall of the market as a consequence of the crisis of 2008-2009. However, the analysis showed that the domestic market of corporate bonds are less developed even than those ones of Russia and the countries of Eastern Europe (Poland particularly). And if one takes into consideration the instability and absence of fortitude in the domestic banking system, the development of both the corporate bonds market in particular and the stock market on the whole could be a great alternative to the banking lending for big enterprises and companies.

Unfortunately, there is no IPO market in Ukraine for now. Domestic companies are forced to go into the IPO market in London or Warsaw in such circumstances (rarely to New-York). It is obvious that not all companies which are striving to attract financial resources can afford the necessary funds and specialists to enter the IPO market outside the country. Therefore, the creation of the IPO market in the future, when all the necessary preconditions will be available, should be one of the priorities of the economic state policy. Nevertheless, the market of the capital attraction for small companies is already created in Ukraine, though for now there are no results of it available, yet.

One way or another, but the financial market should develop more effectively for providing economic growth, as well as the artificial restrictions should be eliminated in the nearest future.

For the last 20 years, almost all Ukrainian export consisted from the raw materials and semi-raw materials as well as from the production produced by the enterprises that were left from the USSR period. Of course, there are some single enterprises that export the produced goods with high level of added-value (in particular it is the food industry – sweets, chickens, etc.), however, it has not been the general trend in Ukraine. The experience of Ukraine of the last 20 years shows that without the possibility of attraction of long-term financial resources by enterprises for economically reasonable interest rates the economy of Ukraine will be without the stimulus to develop and further.

Therefore, a quick yet thought-out and calculated implementation of reforms that will increase the liquidity of Ukrainian financial market, create conditions for the effective functioning of all its players, and strengthen the financial system of Ukraine is important.

Conclusion. So, considering the current situation in the Ukrainian financial market, the following recommendations can be given with a purpose of increasing the companies' possibilities in obtaining the long-term financing:

1. The necessary thing is to give the banks stimulus for more active and detailed supervision and control over the problematic (or so-called toxic) assets on their balance sheets and keeping its financial state normal, especially what relates to the banks with Ukrainian capital. It is possible also to appeal for qualified support from the specialists from the ECB and the IMF concerning the methodology and aspects of providing the examination of banks' balance sheets and their overall financial state, such as the Asset Quality Review in the Europe.

2. Initiation of transparent policy-making by the national regulator is a must, and it should provide good communication with the markets. In future, it can perhaps be a regulator that will resort to the "Forward Guidance" policy, which implies the direct communication with the market. Thus, the market will know how the policy of the central bank will be changing over time while achieving some marks of the indices or with deteriorating/improving conditions in the economy.

3. The abandonment of supporting the national currency at the expense of reserves and transition to the free floating rate. Stoppage of using the methods (in particular those that relate to the interbank forex market) that negatively influence the quantity of liquid hryvnias in the banks, especially those banks that are actively engaged in lending real economy should be carried out.

4. The necessary thing to do is to revise the NBU's standards, particularly concerning liquidity, considering current conditions in the economy.

5. It is obvious that providing stability and tenacity in the domestic banking system has become extremely necessary. There is a need to make sure, that the whole domestic financial industry will not default in the case of default of a systematically important bank (for instance, PryvatBank). Since the problem of "too big to fail" is actual in Ukraine as well, and one from the all challenges for the regulator will be to find a possibility of solving this problem. Some of them can be: more regular reviews of balances of the systemically important banks), higher standards of the NBU towards them, etc. However, it is important to avoid the harm the real economy by acting in such way.

6. Cleaning the Ukrainian banking sphere from the non-functioning banks must be carried out. Today, NBU appointed acting administration in some banks, but, however, it's needed to take into consideration that there are more banks in the "pre-default" state, and many of those ones that actually do not function. However, some Ukrainian economists argue that there is a need for a consolidation in banking sphere. We agree with this thesis, but we will argue that consolidation should happen only with use of market mechanisms.

7. It is important to provide long-term lending for enterprises with use of the state banks (Oschadbank, Ukreximbank).

8. It is necessary to carry out the work concerning the optimization of structure of capital, assets and obligations of the banks with the aim to provide their financial tenacity and stability (yet, the consultations with representatives of the banking industry should be carried out before resorting to such methods).

9. There is a need for much higher quality of corporate management and responsibility of top-managers in the banks.

10. Increase the role of the citizens' participation in the banking system is a key determinant of future development of the banking industry.

The policymakers should act in the ways written above to provide stability and stimulate growth in the financial sector. The more able will be the banking industry to lend funds to the businesses, the better and faster will grow the national economy and incomes of all citizens. The regulator should decrease the artificial barriers in all financial markets in Ukraine and offer a stimulus and possibilities for the Ukrainian enterprises and companies to grow effectively and with attraction of more accessible funds.

REFERENCES

1. Alekseev I.V., Kolisnyk M. M., Yaroshevych N. B. Osvony teorii finansiv (Foundations of the finance theory). Lviv, Lvivska Politehnika Publ., 2008. 144 p. (Ukr)
2. Berdar M. M. Finansy pidpryemstv (Finance of enterprises). Kyiv, Kyiv Publ., 2012. 464 p. (Ukr)
3. Horbonos F. V., Cherevno H. V., Pavlenchuk N. F., Pavlenchuk A. O. Ekonomika pidpryemstv (Economy of enterprises). Kyiv, Znannia Publ., 2010. 463 p. (Ukr)
4. Gallant Chris What is securitization? // Investopedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.investopedia.com/ask/answers/07/securitization.asp>.
5. Melvin M. International Money and Finance 8th ed. / M. Melvin, S. C. Norrbin. – Oxford: Academic press, 2013. – p. 316.
6. Michael Stothard Executives cash in as cheap debt funds staff paybacks / Michael Stothard // Financial Times Europe. – 2013. – 22 May. – P. 13.
7. Mishkin F. S. The Economist of Money, Banking & Financial Markets Europe ed. / F.S. Mishkin, K. Matthews, M. Giuliadori – London: Pearson, 2013. – p. 625.
8. International Finance // Pidruchniki.ws [Electronic source]. – available at http://pidruchniki.ws/finansi/inozemne_finansuvannya (Accessed 11 December 2015). (Ukr)
9. Tereschenko O. O. Finansova diyalnist subjektiv hospodariuvannia (Financial activities of the subjects of economic activity). Kyiv, Kyiv Publ., 2004. 554 p. (Ukr)
10. Filina H. I. Finansova diyalnist subjektiv hospodariuvannia (Financial activities of the subjects of economic activity). Kyiv, Kyiv Publ., 2009. 320 p. (Ukr)
11. Special report international banking // The Economist. – 2014. – May 10th – May 16th – P 1-16.
12. A creeping ascent // The Economist. – 2013. – Dec 21st – Jan 3rd. – P. 107.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Алексеев И.В. Основы теории финансов: навч. посіб. / И.В. Алексеев, М.К. Колісник, Н.Б. Ярошевич. – Л.: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2008. – 144 с.

2. Бердар М.М. Фінанси підприємств: навч. посіб. / М.М. Бердар. – 2-ге вид., перероб. і допов. – К.: 2012. – 464 с.
3. Горбонос Ф.В. Економіка підприємств: підручник / Ф.В. Горбонос, Г.В. Червено, Н.Ф. Павленчик, А.О. Павленчик – К.: Знання, 2010. – 463 с.
4. Gallant Chris What is securitization? // Investopedia [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.investopedia.com/ask/answers/07/securitization.asp>.
5. Melvin M. International Money and Finance 8th ed. / M. Melvin, S. C. Norrbin. – Oxford: Academic press, 2013. – p. 316.
6. Michael Stothard Executives cash in as cheap debt funds staff paybacks / Michael Stothard // Financial Times Europe. – 2013. – 22 May. – P. 13.
7. Mishkin F. S. The Economist of Money, Banking & Financial Markets Europe ed. / F.S. Mishkin, K. Matthews, M. Giuliadori – London: Pearson, 2013. – p. 625.
8. Міжнародні фінанси // Pidruchniki.ws [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.ws/finans/inozemne_finansuvannya.
9. Терещенко О.О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: навч. посіб. / О.О. Терещенко – Київ. – 2004. – 554 с.
10. Філіна Г.І. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: навч. посіб. – 2-ге вид. перероб. і доп. / Г.І. Філіна – Київ. – 2009. – 320 с.
11. Special report international banking // The Economist. – 2014. – May 10th – May 16th – P 1-16.
12. A creeping ascent // The Economist. – 2013. – Dec 21st – Jan 3rd. – P. 107.

ABSTRACT

Melnychenko O.I., Kabanov V.G., Tsekov K.V., Ludchenko J.A. The Role of the External Sources in the Long-Term Financing of Ukrainian Enterprises. Visnyk National Transport University. Series «Economic Sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv. National Transport University. 2015. – Issue 3 (33).

The paper proposes a fresh view on the state of the long-term financing of Ukrainian enterprises from the external sources.

Object of the study – the long-term financing of enterprises from the external sources.

Purpose of the study – find solutions how to fix up the Ukrainian financial markets and thus boost growth in the context of the impact of long-term enterprises financing on the economy.

Method of the study – during the writing of the paper were used the methods of analysis, synthesis, deduction, retrospective, and the method of system analysis.

The key requirement for companies' development is an access to long-term financing, which allows the companies to come up with the implementation of innovations, buy new equipment or repair the existing one, and expand. The long-term funds from the external sources can be obtained with the help of the following four instruments: financial leasing, emission of shares (IPO), emission of bonds, and long-term credits from credit and non-credit institutions. Unfortunately, the underdevelopment of the Ukrainian financial market hampers the economic growth, and it must be fixed by way of using the above-listed recommendations.

The results can be considered during the development of strategies of economic development or analyzing the market for the attraction of funds by any domestic company.

Forecast assumptions about the object of study – emergence of new external sources of short- and long-term financing.

KEYWORDS: LONG-TERM FINANCING, FINANCING OF ENTERPRISES, EXTERNAL SOURCES OF FINANCING, FINANCIALIZATION, INVESTMENT INSTRUMENTS, FINANCIAL MARKETS, BANK LENDING.

РЕФЕРАТ

Мельниченко О.І. Роль зовнішніх джерел у довгостроковому фінансуванні українських підприємств. / О.І. Мельниченко, В.Г. Кабанов, К.В. Церков, Я.О. Лудченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті запропоновано свіжий погляд на стан довгострокового фінансування українських підприємств із зовнішніх джерел.

Об'єкт дослідження – довгострокове фінансування підприємств із зовнішніх джерел.

Мета роботи – знайти рішення, як налагодити функціонування українських фінансових ринків і, таким чином, дати поштовх до зростання економіки в контексті впливу довгострокового фінансування підприємств на економіку.

Метод дослідження – під час написання статті застосовувались методи аналізу, синтезу, дедукції, ретроспективний метод, а також метод системного аналізу.

Ключовою умовою для розвитку підприємств є доступ до довгострокового фінансування, яке дозволяє компаніям впроваджувати інновації, придбати нове обладнання чи полагодити вже існуюче і розширюватися. Довгострокові кошти із зовнішніх джерел можуть бути отримані за допомогою наступних чотирьох інструментів: фінансових лізинг, емісія акцій (IPO), емісія облігацій та довгострокові кредити від фінансових та не фінансових корпорацій. На жаль, недорозвиненість українського фінансового ринку стримує економічне зростання, і це має бути виправлено шляхом використання вище перелічених рекомендацій.

Результати можуть бути враховані при розробці стратегій економічного розвитку або аналізі ринку для залучення фінансових ресурсів будь-якою українською компанією.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – поява нових зовнішніх джерел коротко- і довгострокового фінансування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДОВГОСТРОКОВЕ ФІНАНСУВАННЯ, ФІНАНСУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ, ЗОВНІШНІ ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ, ФІНАНСІАЛІЗАЦІЯ, ІНВЕСТИЦІЙНІ ІНСТРУМЕНТИ, ФІНАНСОВІ РИНКИ, БАНКІВСЬКЕ КРЕДИТУВАННЯ.

РЕФЕРАТ

Мельниченко А.И. Роль внешних источников в долгосрочном финансировании украинских предприятий / А.И. Мельниченко, В.Г. Кабанов, К.В. Церков, Я.А. Лудченко // Весник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье предложен свежий взгляд на состояние долгосрочного финансирования украинских предприятий из внешних источников.

Объект исследования – долгосрочное финансирование предприятий из внешних источников.

Цель работы – найти решение, как наладить функционирование украинских финансовых рынков и, таким образом, дать толчок росту экономики в контексте влияния долгосрочного финансирования предприятий на экономику.

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

Ключевым условием развития предприятий является доступ к долгосрочному финансированию, которое позволяет компаниям внедрять инновации, приобретать новое оборудование или производить ремонт старого и расширяться. Долгосрочные средства из внешних источников могут быть получены с помощью следующих четырех инструментов: финансовый лизинг, эмиссия акций (IPO), эмиссия облигаций и долгосрочные кредиты от финансовых или нефинансовых корпораций. К сожалению, недоразвитость украинского финансового рынка сдерживает экономический рост, и это должно быть исправлено путем использования вышеперечисленных рекомендаций.

Результаты могут быть учтены при разработке стратегий экономического развития или анализе рынка для привлечения финансовых ресурсов любой украинской компанией.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – появление новых внешних источников коротко- и долгосрочного финансирования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ДОЛГОСРОЧНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ, ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ, ВНЕШНИЕ ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ, ФИНАНСИАЛИЗАЦИЯ, ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ, ФИНАНСОВЫЕ РЫНКИ, БАНКОВСКОЕ КРЕДИТОВАНИЕ.

AUTHORS:

Melnychenko O.I., Ph. D., National Transport University, tel. 044 280 01 49, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova Str. 1.

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

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

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

АВТОРИ:

Мельниченко Олександр Іванович, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, тел. 044 280 01 49, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

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

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

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

АВТОРЫ:

Мельниченко Александр Иванович, кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, тел. 044 280 01 49, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

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

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

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Денисенко М.П., доктор економічних наук, професор, Київський національний університет технологій та дизайну, професор кафедри економіки підприємства, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Denysenko M.P., doctor of economic sciences, professor, Kiev national university of technologies and design, professor of department of economy of enterprise, Kyiv, Ukraine.

Vorkut T.A., doctor of Technical Science, professor, National transport university, Head of department of a transport law and logistic, Kyiv, Ukraine.

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ РИНКУ ТУРИЗМУ

Мороз К.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна

FACTORS AFFECTING ON TOURISM MARKET

Moroz K.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ РЫНКА ТУРИЗМА

Мороз К.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми та аналіз попередніх досліджень.

Туристичний ринок є системою світогосподарських зв'язків, в якій здійснюється процес перетворення туристичних послуг в гроші і зворотне перетворення грошей в туристичні послуги. Іншими словами, туристичний ринок - це сфера прояву економічних відносин між виробниками і споживачами туристичного продукту [1].

Поняття ринку використовується в економіці туризму в декількох аспектах, що показано на рисунку 1.

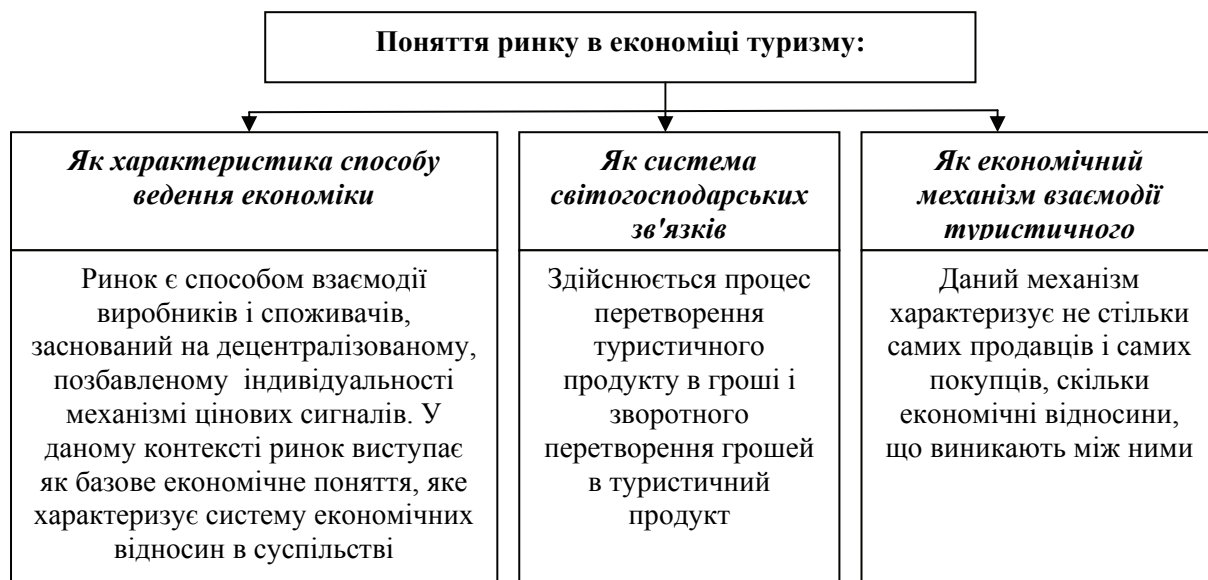


Рисунок 1 – Поняття ринку в економіці туризму

Ринок виконує численні функції: інформаційну, посередницьку, регулюючу, ціноутворюючу, стимулюючу, таку, що творчо руйнує, диференціює. При цьому основними функціями туристичного ринку є:

- реалізація вартості і споживчої вартості, які поміщені в туристичному продукті;
- організація процесу доведення туристичного продукту до споживача;
- економічне забезпечення матеріальних стимулів до праці.

В процесі виконання туристичним ринком першої функції відбувається рух вартості, який відбивається за допомогою обміну: гроші на туристичний продукт.

Завершення цього обміну означає закінченість акту товарно-грошових відносин, реалізацію вартості, яка концентрується в туристичному продукті, суспільне визнання його споживчої вартості. В результаті забезпечується нормальний хід суспільного відтворення і накопичуються грошові кошти для розвитку туристичної індустрії.

Функція організації процесу доведення туристичного продукту до споживача здійснюється через створення мережі турагентів і туроператорів по його реалізації.

Функція економічного забезпечення матеріальних стимулів до праці полягає в тому, що в процесі обміну грошей на туристичний продукт на туристичному ринку розподіл як необхідна фаза відтворення формує завершений вигляд.

Туристичний ринок характеризується місткістю, рівнем збалансованості попиту і пропозиції, умовами реалізації туристичного продукту.

Механізм функціонування туристичного ринку представляє систему дій економічних важелів для того, щоб збалансувати попит і пропозиції на туристичний продукт, на грошові потоки і потоки туристичного продукту. Функціонування туристичного продукту можна представити схемою, приведеною на рис. 2, яка показує, що попит на послуги туризму обумовлений побажаннями і смаками туристів. На туристичному ринку відбувається безперервний рух потоків грошей і туристичного продукту, які рухаються назустріч один одному, створюючи кругообіг.

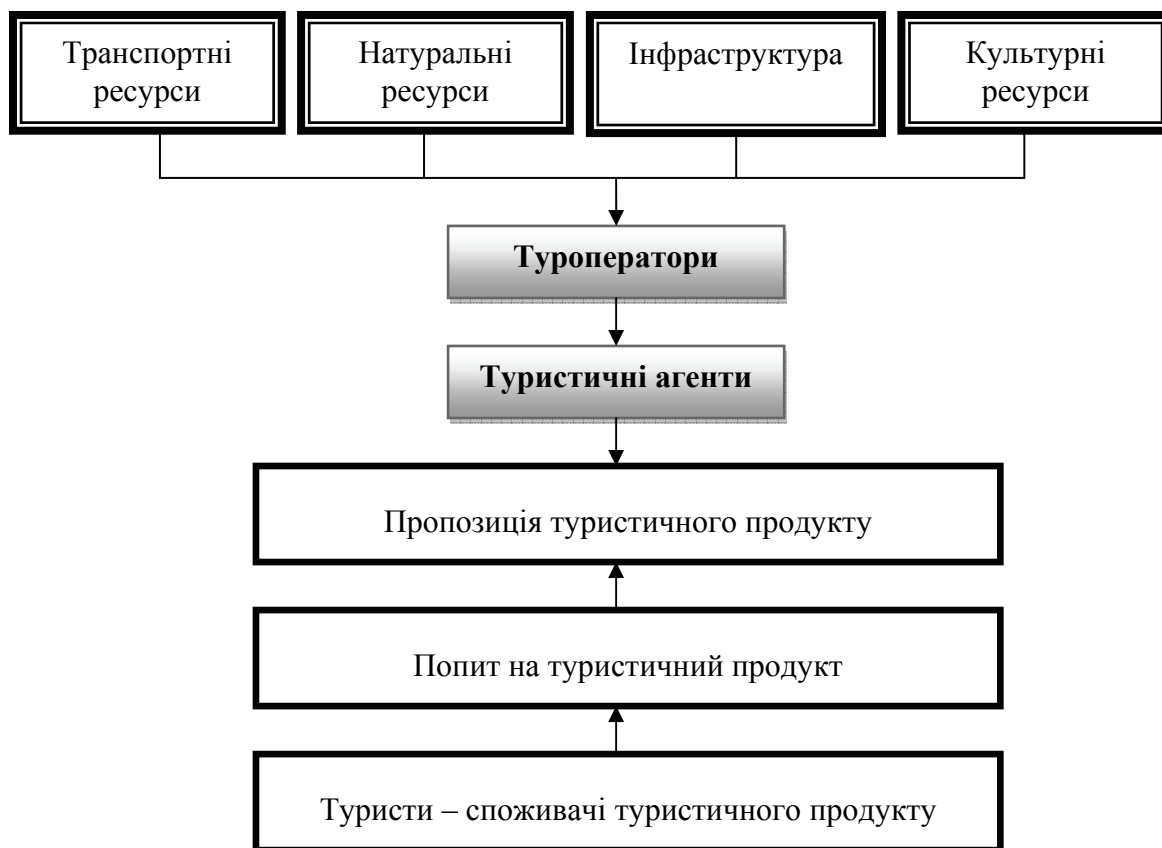


Рисунок 2 – Схема функціонування туристичного ринку

Місткість туристичного ринку виявляється в його здатності поглинути ту або іншу кількість туристичного продукту, тобто можливий об'єм реалізації окремих турів, послуг туризму, товарів туристично-сувенірного призначення при існуючих цінах і пропозиції. Місткість залежить від об'ємів платоспроможного попиту населення, рівня цін і розмірів туристичної пропозиції.

На туристичному ринку стикається попит на туристичний продукт, який пред'являє турист, і пропозиція туристичного продукту, яка надає туристська фірма.

Туристичний кругообіг - це система економічних і юридичних відносин, які виникають між туристом і туристичною фірмою і яка показує напрям руху туристичних потоків туристичного продукту, інвестицій в розвиток туризму і грошових надходжень до бюджету від доходів туристичної діяльності [2].

Туристичний кругообіг в розрізі грошових потоків здійснюється по схемі, яка представлена на рис. 3.

Туристичний ринок представляє економічну систему взаємодії продавців і покупців чотирьох основних елементів: туристичного попиту, пропозиції туристичного продукту, ціни і конкуренції [3].

Туристичний попит представляє підтверджені платоспроможністю рекреаційні потреби людей, виражені в певній кількості туристичного продукту, які вони можуть придбати при даних цінах.

Пропозиція туристичного продукту виражається кількістю туристичного продукту і послуг, які виставлені на ринок при даному рівні цін.

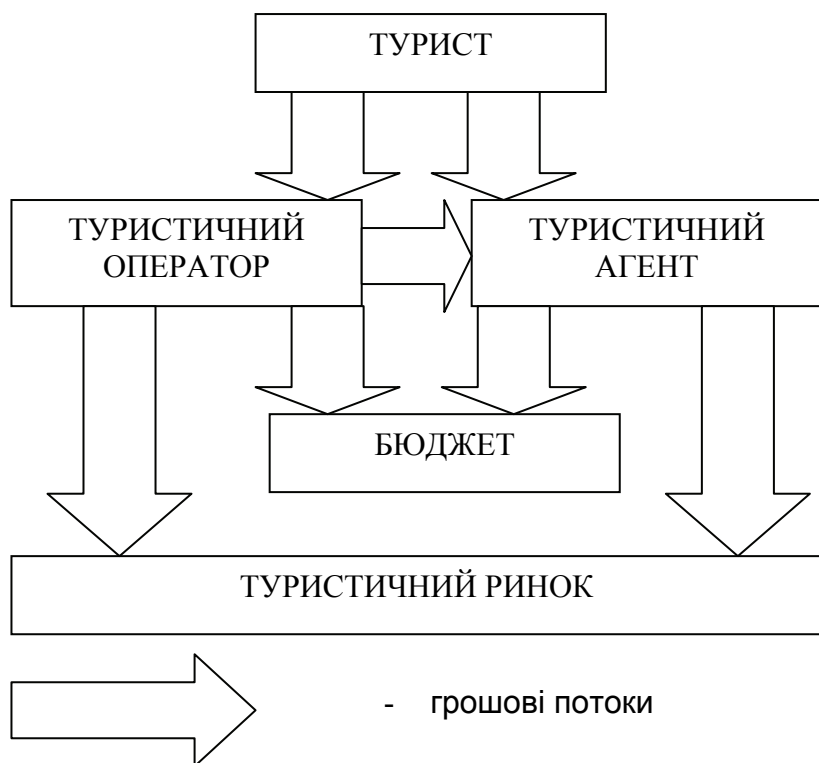


Рисунок 3 – Схема туристичного кругообігу

Ціна - це міра і регулятор динамічної рівноваги між попитом і пропозицією на туристичному ринку. Ціни на ринку знаходяться в постійній зміні, але при рівності попиту і пропозиції встановлюється рівноважна ціна, коли гранична корисність туристичного продукту і граничні витрати на його виробництво врівноважують один одного.

Конкуренція викликається взаємною боротьбою підприємців за монопольне або якнайкраще положення на туристичному ринку. Конкуренція характеризує боротьбу підприємців за реалізацію туристичного продукту у разі його зайвої пропозиції. У разі недостатньої пропозиції туристичного продукту конкурувати починають споживачі. Саме конкуренція приводить до коливань цін у пошуках нового рівноважного стану туристичного ринку.

Конкуренція на туристичному ринку приводить не тільки до постійних коливань в ціні, попиті та пропозиції туристичного продукту, але виявляється і в інших функціях ринку:

- 1) розподіли основних чинників виробництва;
- 2) стимулювання технічного прогресу і розвитку технологій обслуговування;
- 3) диференціація доходів суб'єктів ринку.

Функція розподілу основних чинників виробництва реалізується на ринках чинників: ринку праці, ринку капіталу, ринку землі і рекреаційних ресурсів і в підприємстві. Основний ринковий механізм полягає в тому, що пошук попиту на туристичний продукт приводить до зростання цін. Услід за цим сюди починають переливатися основні чинники виробництва, тобто нові ресурси для розвитку виробництва даного продукту.

Стимулювання технічного прогресу сприяє зростанню продуктивності праці і зниженню витрат виробництва на цьому фоні, а конкуренція примушує підприємців все більше ресурсів вкладати в нові технології, в науку, освіту, оскільки саме ці чинники приносять найвідчутніший ефект в зростанні виробництва.

Диференціація доходів суб'єктів ринку відбувається через чинник невизначеності туристичного ринку. У конкуренції перемагає той підприємець, який виявився точнішим в оцінці кон'юнктури ринку. Ринок робить одних підприємців багатше тільки тому, що інших він робить біднішим. Діяльність на ринку завжди супроводжується ризиком.

Туристський ринок постійно знаходиться в стані динамічної рівноваги, яка має циклічний характер. Цикл ринку визначається тією обставиною, що зачіпає одну з його структур, приходять в рух всі інші.

Циклічність туристичного ринку визначається характером взаємодії всіх його елементів: попиту, пропозиції і ціни, що приводяться в дію конкуренцією. Тому, якщо пропозицію перевершує попит, ціни на туристичний продукт падають. Це призводить до зниження підприємницької

активності по виробництву даного туристичного продукту. Якщо попит перевищує пропозиція, настає підвищення цін, що стимулює фірму виробляти цей туристичний продукт у великих кількостях. Після певного коливання цін настає період рівноваги попиту і пропозиції, в це період ринок проходить в рівноважний стан. Таким чином, ціна на туристичному ринку виступає як вираз мінової вартості туристичного продукту.

Туристичний ринок, як і інші ринки, стабілізується згідно закону попиту. Величина попиту в економіці туризму визначається числом покупців туристичного продукту при його заданій ціні. Величину попиту не можна ототожнювати з кривою попиту, яка має неперервний характер. Для кривої попиту характерні два економічні ефекти: ефект доходу і ефект заміщення.

Ефект доходу демонструє, як змінюється туристичний попит споживача з постійним доходом при зниженні цін. Ефект заміщення характеризує зв'язок між різними туристичними продуктами.

Таким чином, туристичний попит є не тільки механізмом, але і кількістю туристського продукту, яку споживачі бажають придбати на ринку при даному рівні цін.

Попит може бути диференційований на елементи, які виявляються в строгій послідовності:

- підготовка до подорожі;
- поїздка до місця відпочинку;
- проживання та харчування;
- покупки і особисті запити;
- враження від подорожі.

Туристичний попит формується і змінюється під дією різних чинників:

- диференціація рекреаційних ресурсів;
- соціально-політичній ситуації;
- демографічній ситуації;
- сезонності;
- віддаленості споживачів;
- структури рекреаційних потреб туристів;
- купівельній спроможності населення;
- структури туристичної пропозиції;
- соціокультурній ситуації.

Диференціація рекреаційних ресурсів - це нерівномірний розподіл рекреаційних ресурсів по території і серед їх користувачів.

Соціально-політичною ситуація виступає як важливий чинник динаміки попиту. Туризм в нестабільні роки схильний до спаду, навпаки, економічний підйом і стабілізація приводять до швидкого зростання туризму. Військові конфлікти в одному регіоні можуть вплинути на різке зниження темпів зростання туризму у всьому світі.

Демографічна ситуація залежить від зміни чоловічої структури в країні і регіоні, що може привести не тільки до зміни величини попиту, але і самого попиту. Так, з 1970-х років в світі почав розвиватися туризм маргінальних віків, орієнтований на людей пенсійного віку. Виникла безліч спеціальних програм для пенсіонерів. Це відбулося в результаті скорочення у багатьох країнах, особливо в Європі, народжуваності і відбулося старіння населення [4].

Вікова диференціація клієнтів створює необхідність туроператорам спеціалізуватися на обслуговуванні певних вікових груп.

Сезонність - щорічна циклічність в попиті. Функціонування туристського ринку і пов'язаних з ним підприємств туристичної індустрії має явно виражений сезонний характер. На сезонність в туризмі впливають різні чинники.

До первинних чинників сезонності функціонування туристичного ринку відносяться природнокліматичні.

До вторинних чинників відносяться:

- a) економічні - структура споживання товарів і послуг, формування платоспроможності попиту за допомогою пропозиції;
- b) наявність вільного часу;
- c) демографічні - диференційований попит по чоловічому складу і іншим ознакам;
- d) психологічні - традиції, смаки, мода;
- e) технологічні - пов'язані з комплексом наданням якісних послуг.

Таким чином, туристичній фірмі в процесі аналізу і планування об'ємів реалізації туристичних послуг необхідно враховувати закономірність відхилення показників окремих місяців від середньорічних показників.

Сезонність туризму впливає на структуру зайнятості працівників у туристичній індустрії, особливостями якої є:

- значна питома вага неповної зайнятості;
- сезонні коливання об'єму зайнятості і трудового навантаження;
- низька питома вага кваліфікованого персоналу;
- обмежені можливості професійного зростання;
- значна питома вага жіночої праці.

Віддаленість споживачів економічно виражається в транспортних витратах, які в структурі витрат туристів займають 20-50 % залежно від фізичних параметрів цього чинника.

Структура рекреаційних потреб туристів є базисним чинником попиту, з якого виводиться решта всіх категорій, що характеризують попит як кількісну характеристику.

Купівельна спроможність населення характеризується даними сімейному доходу або бюджету.

Структура туристської пропозиції характеризується туристичним продуктом, який представлений на туристичному ринку.

Соціокультурна ситуація продуктивно впливає на кон'юнктуру попиту. Зазвичай туроператори отримують інформацію всіх значних культурних подій в тій або іншій країні. Це є привабливими моментами і різко збільшує попит на туристичні поїздки саме в ті країни, де ці події відбуваються.

Оцінка потенціалу зростання світового ринку туризму і основних його складових веде до розуміння і прогнозування подальших тенденцій розвитку внутрішнього і міжнародного туризму, а це завжди є важливим і актуальним для будь-якого сектора економіки.

ВТО прогнозує бурхливий розвиток туризму. На думку експертів, щорічно об'єм туристів збільшуватиметься, досягнувши до 2020 року 1,6 млрд. міжнародних туристичних відвідин [5].

Висновок.

Міжнародні туристичні обміни є складовою частиною зовнішньоекономічної діяльності України і її міжнародних відносин. Розвиток туризму на Україні і за кордоном, активна і закономірна участь в цьому процесі різних організацій і компаній викликали необхідність не тільки виникнення, а й становлення і регіональних форм організації туризму, але і посилення уваги до взаємних обмінів, спілкування і поїздок, а також всесвітніх прогнозів, тенденцій і проблем розвитку туризму. Визначення прогнозу розвитку міжнародних обмінів тісно пов'язане з туризмом і поїздками, які самі по собі залежать від цілого спектру чинників.

У туристичному секторі наголошуються наступні тенденції: сповільнені темпи зростання; велика конкуренція в цільовій спрямованості регіонів; зростання дії на туризм економічних, соціокультурних чинників, а також навколишнього середовища; підвищення вимогливості до туристичного продукту і вибраного типу обслуговування.

Для успішного ведення туристичної діяльності потрібно не розпилювати свої зусилля, а зосереджуватися на певному колі споживачів туристичного продукту і будувати свою політику поведінки на туристичному ринку так, щоб якнайповніше задовольняти всі потреби саме цього вузького сегменту.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Жукова М.А. Индустрия туризма: менеджмент организации / М.А.Жукова – М.: Финансы и статистика, 2006. – 200 с.
2. Малахова Н.Н. Инновации в туризме и сервисе / Н.Н. Малахова, Д.С. Ушаков – М.: Феникс, 2010. – 256 с.
3. Любавина Н.Л. Технология и организация туроператорской деятельности / Н.Л. Любавина, Н.А. Кроленко, Т.А. Нечаева [учебное пособие] – М.: Академия, 2013 – 288 с.
4. Карманова Т.Е. Статистика туризма / Т.Е. Карманова, О.Е. Каурова, А.Н. Малолетко [учебник] – М.: КноРус, 2012. – 208 с.
5. Можаяева Н.Г. Организация туристической индустрии и география туризма / Н.Г. Можаяева, Г.В. Рыбачек [учебник] – М.: Форум, 2014. – 336 с.

REFERENCES

1. Jukova M.A. Tourism industry: the management of organization – Moscow. Finance and statistics, 2006 - 200 p. (Rus)
2. Malahova N.N. Innovations in tourism – Moscow. Fenix, 2010 – 256 p. (Rus)
3. Lubavina N.L. The technology and organization of tourism operations – Moscow. Academy, 2013 – 288 p. (Rus)

4. Karmanova T.E. Tourism statistics – Moscow. Knorus, 2012 – 208 p. (Rus)
5. Mojaeva N.G. The organization of tourism industry and tourism geography – Moscow. Forum, 2014 – 336 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Мороз К.О. Фактори впливу на функціонування ринку туризму. / К.О. Мороз // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті описані основні фактори, які впливають на туристичний ринок.

Об'єкт дослідження – туристичний ринок.

Мета роботи – дослідити та визначити основні фактори, які здійснюють вагомий вплив на функціонування ринку туризму.

Метод дослідження – дослідження та узагальнення.

Туристичний ринок є системою світогосподарських зв'язків, в якій здійснюється процес перетворення туристичних послуг в гроші і зворотне перетворення грошей в туристичні послуги. Іншими словами, туристичний ринок - це сфера прояву економічних відносин між виробниками і споживачами туристичного продукту.

Циклічність туристичного ринку визначається характером взаємодії всіх його елементів: попиту, пропозиції і ціни, що приводяться в дію конкуренцією. Тому, якщо пропозиція більша за попит, ціни на туристичний продукт падають. Це призводить до зниження підприємницької активності по виробництву даного туристичного продукту. Якщо попит перевищує пропозицію, настає підвищення цін, що стимулює фірму виробляти цей туристичний продукт у великих кількостях. Після певного коливання цін настає період рівноваги попиту і пропозиції, в це період ринок проходить в рівноважний стан. Таким чином, ціна на туристичному ринку виступає як вираз мінової вартості туристичного продукту.

Туристичний ринок, як і інші ринки, стабілізується згідно закону попиту. Величина попиту в економіці туризму визначається числом покупців туристичного продукту при його заданій ціні. Величину попиту не можна ототожнювати з кривою попиту, яка має неперервний характер. Для кривої попиту характерні два економічні ефекти: ефект доходу і ефект заміщення.

Результати статті можуть бути використані підприємствами туристичної галузі.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – класифікація факторів, які впливають на туристичний ринок України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТУРИЗМ, ФАКТОРИ ВПЛИВУ, ПОПИТ ТА ПРОПОЗИЦІЯ, ЦИКЛІЧНІСТЬ ТУРИСТИЧНОГО РИНКУ, СЕЗОННІСТЬ ТУРИСТИЧНОГО РИНКУ

ABSTRACT

Moroz K.O. Factors affecting on tourism market. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article describes the main factors that affect the tourism market.

Object of study - tourism market.

Purpose - to explore and identify the main factors that significant influence on the functioning of the tourism market.

The method of research - research and synthesis.

The tourist market is a system of economic relations, in which the process of turning tourism into money and money in the inverse transform travel services. In other words, the tourist market is a sphere the manifestation of economic relations between producers and consumers of the tourism product.

Cycling tourism market is determined by the nature of the interaction of all its elements: demand, supply and prices driven by competition. Therefore, if the supply is greater than demand, prices fall tourism product. This leads to reduced business activity for the production of the tourism product. If demand exceeds supply, the price increase occurs, stimulating the tourism company to produce this product in large quantities. After a certain price fluctuations occur during the balance of supply and demand in this market is a period of equilibrium. Thus, the price of the tourist market serves as an expression of the exchange value of the tourist product.

Tourist market like other markets stabilized according to the law of demand. The level of demand in the economy is determined by the number of buyers tourism tourist product at its given price. The level of demand can not be equated with the demand curve, which has a continuous nature. For the demand curve is characterized by two economic effects: income effect and substitution effect.

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

Projected assumptions about the object of study - Classification of factors that affect the tourist market of Ukraine.

KEYWORDS: TOURISM, IMPACT, SUPPLY AND DEMAND, CYCLICAL TOURISM MARKET, TOURISM MARKET SEASONALITY

РЕФЕРАТ

Мороз К.А. Факторы влияния на функционирование рынка туризма / К.А.Мороз // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье описаны основные факторы, которые влияют на туристический рынок.

Объект исследования - туристический рынок.

Цель работы - исследовать и определить основные факторы, которые осуществляют существенное влияние на функционирование рынка туризма.

Метод исследования - исследования и обобщения.

Туристический рынок является системой мирохозяйственных связей, в которой осуществляется процесс преобразования туристических услуг в деньги и обратное превращение денег в туристические услуги. Иными словами, туристический рынок - это сфера проявления экономических отношений между производителями и потребителями туристского продукта.

Цикличность туристического рынка определяется характером взаимодействия всех его элементов: спроса, предложения и цены, приводимые в действие конкуренции. Поэтому, если предложение больше спроса, цены на туристический продукт падают. Это приводит к снижению предпринимательской активности по производству данного туристического продукта. Если спрос превышает предложение, наступает повышение цен стимулирует фирму производить этот туристический продукт в больших количествах. После определенного колебания цен наступает период равновесия спроса и предложения, в это период рынок проходит в равновесное состояние. Таким образом, цена на туристическом рынке выступает как выражение меновой стоимости туристического продукта.

Туристический рынок, как и другие рынки, стабилизируется согласно закону спроса. Величина спроса в экономике туризма определяется числом покупателей туристического продукта при его заданной цене. Величину спроса нельзя отождествлять с кривой спроса, которая имеет непрерывный характер. Для кривой спроса характерны два экономические эффекты: эффект дохода и эффект замещения.

Результаты статьи могут быть использованы предприятиями туристической отрасли.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - классификация факторов, влияющих на туристический рынок Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТУРИЗМ, ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ, СПРОС И ПРЕДЛОЖЕНИЕ, ЦИКЛИЧНОСТЬ ТУРИСТИЧЕСКОГО РЫНКА, СЕЗОННОСТЬ ТУРИСТИЧЕСКОГО РЫНКА

АВТОР:

Мороз Ксенія Олександрівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри туризму, e-mail: moroz07@ukr.net, тел. +380678599343, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1.

AUTHOR:

Moroz Kseniya O., National Transport University, assistant of department of tourism, e-mail: moroz07@ukr.net, tel. +380678599343 Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

АВТОР:

Мороз Ксения Александровна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры туризма, e-mail: moroz07@ukr.net, тел. +380678599343, Украина, 01010, г.Киев, ул. Суворова 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Мармуль Л.О., доктор економічних наук, професор, Миколаївський національний аграрний університет, професор кафедри обліку та аудиту, Миколаїв, Україна

REVIEWERS:

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

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

ЗНИЖЕННЯ РИЗИКІВ НЕВИКОНАННЯ ТУРИСТИЧНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ. ШЛЯХОМ ВПРОВАДЖЕННЯ АКРЕДИТИВНОЇ СИСТЕМИ РОЗРАХУНКІВ ЗА ТУРИСТИЧНІ ПОСЛУГИ

Порфіренко В.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Гребельник М.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна

RISK REDUCTION COMMITMENTS BY NON TRAVEL SYSTEM LETTER IMPLEMENTATION OF THE TRAVEL SERVICES

Porfirenko V.I., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Grebelynyk M.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine

СНИЖЕНИЕ РИСКОВ НЕИСПОЛНЕНИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПУТЕМ ВНЕДРЕНИЯ АКРЕДИТИВНОЙ СИСТЕМЫ РАСЧЕТОВ ЗА ТУРИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Порфиренко В.И., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Гребельник М.М., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Конкуренція середовища ринку туристичних послуг України розвивається повільно, система фінансових розрахунків між державою та суб'єктами господарювання в галузі туризму потребує удосконалення. Але правильно організоване управління, формування, розподіл та використання фінансових ресурсів є необхідною складовою для успішної роботи як окремого туристичного підприємства, так і туристичної галузі країни взагалі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження у галузі управління фінансовими ресурсами знайшли широке відображення у працях таких відомих закордонних та вітчизняних науковців, як Дж. К. Ван Хорна, Р. Брейлі, М. Міллера, Б. Коласа, Ф. Модільяні, У. Шарпа, Н.В. Колчиної, О.Д. Василика, Л.А. Дробозиної, В.М. Опаріна, А.М. Поддєрьогіна, Г.Б. Поляка та багатьох інших. Однак слід зазначити, що багато проблем конкуренції на ринку туристичних послуг, організації діяльності учасників туристичних послуг залишаються не повною мірою вивченими та вимагають адаптації до умов, у яких знаходяться сучасні вітчизняні туристичні підприємства.

Результати дослідження. Туристична галузь має надзвичайно важливе значення для економіки нашої держави, а розвиток цієї сфери суспільного життя повинен стати одним із пріоритетних завдань на найближче майбутнє. Одним із важливих аспектів, який посилює важливість міжнародного туризму для України, є постійна інтенсифікація попиту на туристичний продукт міжнародного ринку послуг [2, с.35]. Україна має всі передумови для швидкого й успішного розвитку туризму, як іноземного, так і внутрішнього. Сучасний туризм, масовість туристичного продукту, його стандартизація, різноманітність пропозицій, новітні методи продажу та реклами змушують Україну підтримувати шалені темпи розвитку та удосконалення цієї сфери. Ще одним аспектом важливості розвитку туристичної сфери є те, що в багатьох країнах туризм є джерелом значних надходжень до державного бюджету. В Україні цей потенціал не є повністю реалізований [3, с. 182–183].

Держава і суб'єкти господарювання туристичної галузі повинні впроваджувати ефективні стратегії розвитку для створення позитивного іміджу нашої країни [1, с. 45-51].

Інтеграція України у міжнародно-економічні зв'язки сприяє формуванню інтенсивного конкурентного середовища. Але, на жаль, туристичний бізнес в Україні переживає тяжкі часи, що є відлунням як світової економічної кризи, так і наслідком тяжкого фінансового стану суб'єктів і об'єктів туристичного ринку в країні. Занепад економіки, різкі коливання та падіння курсу національної валюти, банкрутство туристичних фірм, туроператорів, транспортних організацій-перевізників, проблеми туристичних дестинацій, збільшення ціни за проживання, харчування, екскурсійних та санітарно-лікувальних послуг тощо, ведуть за собою відмови як туристичних організацій щодо виконання замовлених та проплачених заздалегідь туристичних послуг, так і фізичних та юридичних осіб – замовників турпослуг – від 100% її проплати та реалізації турпоїздок.

Виникає двостороння проблема. З однієї сторони туристи, які заздалегідь (особливо це стосується раннього бронювання турпослуг) забронювали та сплатили вартість транспортних квитків та ваучерів за курсом національної валюти на день внесення коштів до туристичної фірми, мали через певний час непоодинокі відмови від турфірм, щодо здійснення турпоїздок. Відмови, як правило, стосувались проблем авіаперевізників внаслідок різкого падіння курсу гривні і унеможливлення здійснювати зобов'язання на таких дальніх авіарейсах, як Домінікана, Таїланд, Мальдіви, США, Індія і т. і. Туристам, в кращому випадку, повертали внесену суму в гривнях, але купити іншу аналогічну турпоїздку за повернені гроші вони вже не могли внаслідок суттєвого зменшення її при обміні \$ або € за поточним курсом. І чим довшою та дорожчою була турпоїздка, тим більших збитків несли туристи.

З іншої сторони, турфірми та обслуговуючі їх туроператори також потерпають від цієї «валютної» колізії. Туристам, які відмовлялись від поїздки (фізичним та юридичним особам) доплачували до теперішньої вартості турпродукту в гривнях за новим курсом \$ або €, відмова від запланованих турпоїздок, економічні негаразди туристів є наслідком нездійснення міжнародних зобов'язань туроператорів, падіння довіри до них, зменшення обсягів турпослуг, доходів та прибутків турорганізацій, їх збанкрутіння.

Назріла необхідність створення в країні спеціалізованого туристичного банку, бажано державного, або його відділення та закріплення «туристичної» складової за вже існуючими державними банками, наприклад, Укрексімбанк, Ощадбанк, які мають державні гарантії виконання зобов'язань та не можуть збанкрутувати.

Механізм розрахунків між туристами, турфірмами, туроператорами, виконавцями туристичних послуг, транспортними та трансфертними організаціями може бути наступним. Турист заключає угоду з турфірмою, сплачує обумовлені кошти в валюті до «туристичного» банку, який кладе їх на акредитивний рахунок. Акредитив повинен бути бажано без відзивним. На базі цього договору та коштів в банку, турфірма заключає договір з туроператором, який, в свою чергу, бронює перевезення та турпослуги в районі туристичної дестинації. Кошти туристи в валюті зберігаються до певного часу на акредитивному рахунку (на них можуть ще й нараховуватися відсотки тощо), потім здійснюються договірні платежі, враховуючи при цьому й поточний курс \$ або € до гривні.

Висновки. Така система фінансових розрахунків дозволить:

- туристам – мати впевненість в збереженні своїх коштів, в унеможливленні їх зникнення, в запобіганні знецінювання сплаченої вартості туру внаслідок валютних коливань курсу;
- туристичним організаторам – реально планувати й здійснювати турпакети, зберігати довірені кошти клієнтів в валюті, уникати ризиків відмов від турпродукту внаслідок різних коливань валютних курсів;
- державі – підтримати туристичну галузь шляхом надання гарантій не зникнення коштів туристів та турорганізацій, використовувати валютні кошти туристів, які тимчасово зберігаються на акредитивних рахунках для підтримки валютного балансу країни, підтримувати та контролювати прозорість розрахунків в туристичній галузі, запобігати шахрайському банкрутству турфірм та операторів та унеможливити неповернення коштів громадянам-туристам при відмові турфірми здійснювати й реалізовувати турпродукти.

Туристична галузь є дуже залежною від фінансово-економічного стану країни, підприємств та громадян. Грошово-кредитна та валютно-фінансова політика прямо та опосередковано впливає на стан туристичної індустрії, яка за сприятливих умов, може суттєво поповнювати бюджет країни як гривнями, так і валютою. А підняття рівня якості вітчизняних туристичних послуг до європейських стандартів значно прискорить розвиток туризму в Україні та сприятиме зміцненню її економіки і утвердженню країни як світової туристичної держави.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Кифяк В.Ф. Організація туризму. Реком. МОНУ для студентів ВНЗ. — Чернівці: Книги XXI, 2011. — 344с.
2. Вітлінський В.В., Верченко П.І. Аналіз моделювання та управління економічним ризиком — К.: КНЕУ, 2006. -292с.
3. Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія/ за ред. проф. Герасименка В.Г.; авт. кол.: В.Г.Герасименко, С.С.Галасюк, С.Г. Нездоймінов та ін. Одеса: Астропринт, 2013. — 304 с.
4. Артеменко В. Б. Оцінка можливостей участі України у міжнародному туризмі / В. Б. Артеменко, В. Т. Списак. — Сер: Економічна. — 2007. — Вип.26 — С. 8–13.
5. Дяченко Л. П. Економіка туристичного бізнесу / Л. П. Дяченко. — К.: Центр навч. літ-ри, 2007. — 224 с.

6. <http://www.tourlib.net> – Все про туризм, туристична бібліотека.

REFERENCES

1. Kyfyak V.F. Organization of tourism. Recom. MESU universities for students. – Chernivtsi: Books XXI, 2011. – 344p. (Ukr)
2. Vitlinskyy V.V. Verchenko P.I. Analysis of the modeling and control economic risk - K.: KNEU, 2006. -292p. (Ukr)
3. Tourism market: i trends of state: monograph / Ed. prof. Gerasimenko V.G.; com. col.: V.H. Herasymenko, S.S. Halasyuk, S.G. Nezdoyminov and others. Odessa: Astroprint, 2013. - 304 p. (Ukr)
4. Artemenko V.B. Assessment of Ukraine's participation in international tourism / Artemenko V.B., Spysak V.T. - August: Economic. - -Vyp.26 2007. - P. 8-13. (Ukr)
5. Dyachenok L.P. Tourist Business Economy / L.P. Dyachenko. - K.: Centre textbooks, 2007. - 224p. (Ukr)
6. <http://www.tourlib.net> - All about tourism, travel library.

РЕФЕРАТ

Порфіренко В.І. Зниження ризиків невиконання туристичних зобов'язань шляхом впровадження акредитивної системи розрахунків за туристичні послуги / В.І. Порфіренко, М.М. Гребельник / Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

Стаття присвячена дослідженню впровадження ефективної стратегії розвитку туристичної галузі в Україні. У статті проаналізовано ряд проблем, які перешкоджають туристичним підприємствам ефективно впроваджувати підходи для втілення стратегії розвитку у своїй діяльності, запропоновано удосконалену систему управління фінансовими ресурсами туристичних підприємств.

Об'єктом дослідження є процес управління фінансовими ресурсами в туристичних підприємствах, предметом дослідження – теоретичні основи та практичні аспекти запровадження зниження ризиків невиконання туристичних зобов'язань шляхом впровадження акредитивної системи розрахунків за туристичні послуги.

Мета роботи – аналізування та оцінювання конкурентного середовища ринку туристичних послуг України, виявлення позитивних та негативних тенденцій функціонування ринку туристичних послуг таких, як ризики невиконання туристичних зобов'язань.

Отримана інформація дасть змогу керівництву туристичних підприємств створити таку систему управління фінансовими ресурсами туристичних підприємств, яка б дала стабільний розвиток як окремому підприємству, так і галузі в цілому.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук оптимальної технології процесу управління фінансовими ресурсами в туристичних підприємствах.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТУРИСТИЧНА ГАЛУЗЬ, ТУРФІРМА, АКРЕДИТИВНИЙ РАХУНОК, УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РЕСУРСАМИ.

ABSTRACT

Porfirenko V.I., Grebelnyk M.M. Reducing the risk of default by implementing commitments travel letter of credit system of payments for travel services. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article investigates the implementation of an effective strategy of tourism development in Ukraine. The article analyzes a number of problems that hinder tourism businesses effectively implement approaches for implementing the development strategy in the activity proposed improved system of financial management of tourism businesses.

Object is the management of financial resources for tourism enterprises, the subject of research - theoretical foundations and practical aspects of implementation to reduce risks of default by implementing commitments travel letter of credit system of payments for travel services.

Purpose - analyzing and evaluating competitive environment tourist market of Ukraine, identify positive and negative trends functioning of the market of tourist services such as travel risks non-fulfillment of obligations.

The information will enable the management of tourism enterprises to establish a system of financial management of tourism enterprises, which would enable sustainable development as a separate company and the industry as a whole.

Projected assumptions about development of object of research - the search for optimal process technology financial management in tourist enterprises.

KEY WORDS: TOURISM, TRAVEL AGENCIES, LETTER ACCOUNT, FINANCIAL RESOURCES.

РЕФЕРАТ

Порфиренко В.И. Снижение рисков невыполнения туристических обязательств путем внедрения аккредитивной системы расчетов за туристические услуги. / В.И. Порфиренко, М.М. Гребельник / Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

Статья посвящена исследованию внедрения эффективной стратегии развития туристической отрасли в Украине. В статье проанализирован ряд проблем, которые препятствуют туристическим предприятиям эффективно внедрять подходы для воплощения стратегии развития в своей деятельности, предложено усовершенствованную систему управления финансовыми ресурсами туристических предприятий.

Объектом исследования является процесс управления финансовыми ресурсами в туристических предприятиях, предметом исследования - теоретические основы и практические аспекты внедрения снижения рисков невыполнения туристических обязательств путем внедрения аккредитивной системы расчетов за туристические услуги.

Цель работы - анализ и оценку конкурентной среды рынка туристических услуг Украины, выявления положительных и отрицательных тенденций функционирования рынка туристических услуг таких, как риски невыполнения туристических обязательств.

Полученная информация позволит руководству туристических предприятий создать такую систему управления финансовыми ресурсами туристических предприятий, которая дала стабильное развитие как отдельному предприятию, так и отрасли в целом.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - поиск оптимальной технологии процесса управления финансовыми ресурсами в туристических предприятиях.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТУРИСТИЧЕСКАЯ ОТРАСЛЬ, ТУРФИРМА, АККРЕДИТИВНЫЙ СЧЕТ, УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ.

АВТОРИ:

Порфіренко Володимир Іванович, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту, t-mail: porfirenko_v@mail.ru, тел.2808438, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1, к.243.

Гребельник Микола Миколайович, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри менеджменту, t-mail: nikgrebelnik@mail.ru, тел.2808438, Україна, 01010, м.Київ, вул. Суворова 1, к.243.

AUTHOR:

Porfirenko Vladimir, PhD, National Transport University, assistant professor of management, t-mail: porfirenko_v@mail.ru, tel.2808438, Ukraine, 01010, Str .. Suvorov 1, of.243.

Grebelnyk Mykola, National Transport University, senior lecturer in management, t-mail: nikgrebelnik@mail.ru, tel.2808438, Ukraine, 01010, Str .. Suvorov 1, of.243.

АВТОРЫ:

Порфиренко Владимир Иванович, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента, t-mail: porfirenko_v@mail.ru, тел.2808438, Украина, 01010, г.Киев, ул. Суворова 1, к.243.

Гребельник Николай Николаевич, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры менеджмента, t-mail: nikgrebelnik@mail.ru, тел.2808438, Украина, 01010, г.Киев, ул. Суворова 1, к.243.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Заплітна Т. В., кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Bondarenko E.V., Doctor of Economics, professor, President of the Academy of investment in science and Construction of Ukraine, Kyiv, Ukraine.

Zaplitna T.V., Ph.D., Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of Economics, Kyiv, Ukraine.

МІСЦЕ І РОЛЬ ОЦІНКИ ЦІЛІСНОГО МАЙНОВОГО КОМПЛЕКСУ В СИСТЕМІ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ

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

PLACE AND ROLE OF EVALUATION OF HOLISTIC PROPERTY COMPLEX IN A SYSTEM OF CRISIS MANAGEMENT

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

МЕСТО И РОЛЬ ОЦЕНКИ ЦЕЛОСТНОГО ИМУЩЕСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА В СИСТЕМЕ АНТИКРИЗИСНОГО УПРАВЛЕНИЯ

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

Постановка проблеми

Сучасна система антикризового управління невіддільна від вартісної оцінки, що дозволяє своєчасно надавати менеджерам необхідну інформацію про динаміку вартості як підприємства в цілому, так і окремих видів активів і зобов'язань. Однак у цих складних умовах підприємство може не тільки вижити, але і досить успішно функціонувати, в основному, завдяки ефективній системі антикризового управління. Ризик є невід'ємною рисою будь-якого бізнесу. Особливо ризикований характер має підприємницька діяльність у сучасній Україні, де постійно трансформується зовнішнє середовище підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питанню оцінки цілісного майнового комплексу присвячено значну кількість наукових праць. Це праці таких вітчизняних вчених та практиків як: В.А. Щербакова [1], Я.І. Маркуса, Н.П. Лебідь, [2, 3], а також зарубіжні А.Г. Грязнова, М. О. Федотова [4, 5]. Враховуючи значний їх внесок у формування методичного забезпечення оцінки ЦМК, варто враховувати особливе значення застосування того чи іншого підходу залежно від мети проведення оцінки та індивідуальних особливостей аналізованого бізнесу. Проте недостатньо уваги приділяється оцінці цілісного майнового комплексу у системі антикризового управління.

Постановка завдання.

Сьогодні для прийняття ефективних управлінських рішень власниками підприємств часто потрібна інформація про вартість бізнесу. У проведенні оціночних робіт зацікавлені й інші сторони: державні структури (контрольно-ревізійні та інші органи), кредитні організації, страхові компанії, постачальники, інвестори і акціонери.

Оцінка бізнесу - це визначення вартості компанії як майнового комплексу, здатного приносити прибуток його власнику. При проведенні оціночної експертизи визначається вартість всіх активів компанії: нерухомого майна, машин і устаткування, складських запасів, фінансових вкладень, нематеріальних активів. Крім того, окремо оцінюється ефективність роботи підприємства, її минулі, справжні і майбутні доходи, перспективи розвитку й конкурентне середовище на даному ринку, а потім проводиться порівняння оцінюваної компанії з підприємствами-аналогами. На підставі такого комплексного аналізу визначається реальна оцінка бізнесу, як цілісного майнового комплексу, здатного приносити прибуток [1, с 25-30].

В умовах нестабільності української економіки оцінка вартості цілісного майнового комплексу набуває особливого значення. Оцінка вартості підприємства, що опинилося в складному фінансовому становищі, дуже важлива для антикризового менеджера в якості вихідної інформації для прийняття рішень, вироблення плану дій.

Метою статті є аналіз ролі оцінки вартості цілісного майнового комплексу в антикризовому управлінні підприємством.

Виклад основного матеріалу.

З розвитком ринкових відносин зростає значимість оцінки вартості компанії, зокрема, останнім часом має місце підвищена увага до використання оцінки вартості з метою антикризового управління. Це порівняно новий напрям використання оцінки вартості, що має відмінні риси, які обумовлені специфікою антикризового управління. Антикризове управління - це система взаємопов'язаних методів і прийомів управління підприємством, спрямована на попередження або усунення несприятливих для бізнесу кризових явищ. Антикризове управління відрізняється від традиційних форм, методів і технологій менеджменту. Ці відмінності пояснюються основною метою антикризового управління - забезпеченням сталого становища підприємства на ринку в будь-якій економічній, соціальній та політичній ситуації. У ході антикризового управління застосовуються такі методи, які дозволяють усунути тимчасові фінансові труднощі і вирішити поточні проблеми фірми. Головне в антикризовому управлінні - своєчасна і дієва реакція на істотні зміни зовнішнього середовища на основі заздалегідь розроблених альтернативних програм. Антикризове управління націлено на те, що навіть у складній ситуації, в якій опинилося підприємство, навіть на межі банкрутства, можна було би ввести в дію такі управлінські і фінансові механізми, які б дозволили вибратися з труднощів з найменшими для підприємства втратами. Антикризове управління включає в себе комплекс заходів від попередньої діагностики кризи до методів щодо його усунення та подолання [4].

Потреба в оцінці вартості підприємства та його майна є багатоаспектною, виникає на різних етапах антикризового управління: при прогнозуванні наслідків виникнення ситуації банкрутства, при оцінці можливостей та результативності реструктуризації активів підприємства, при підготовці проведення реорганізаційних процедур та продажу підприємства як цілісного майнового комплексу тощо. Незважаючи на особливості оцінки вартості в кожному з наведених випадків її проведення базується на загально визначених концептуальних положеннях теорії оцінки вартості підприємства [6, с. 173-174].

Оцінка бізнесу, проведена при антикризовому управлінні, виконує ряд специфічних функцій, які дозволяють визначити співвідношення між вартістю майна і розміром заборгованості за грошовими зобов'язаннями [7, с. 231-233].

Оцінка цілісного майнового комплексу охоплює методи, які дозволяють провести розрахунок вартості підприємства виходячи з наявної інформації. Для забезпечення більшої достовірності оцінка бізнесу припускає використання трьох підходів: дохідного, порівняльного (ринкового) і витратного. Кожен з них складається з певного набору методів, що дозволяють оцінити не тільки весь бізнес цілком, а й окремі складові його частини (групи і види майна).

Оцінюючи ринкову вартість підприємства, можна з досить високим ступенем точності визначити, наскільки успішно вони у своїй діяльності. Так, наприклад, збільшення ринкової вартості підприємства означає, що підприємство знаходиться на стадії зростання, розвивається виробництво, розширюється збутова мережа, підприємство освоює нові ринки збуту. І навпаки, зниження ринкової вартості підприємства є головним індикатором неблагополучного стану справ (передкризового стану, банкрутства). У зв'язку з цим прийняття вірних управлінських рішень неможливе без інформації про вартість бізнесу.

Характеризуючи особливості оцінки вартості компанії в цілях антикризового управління, не можна не проаналізувати принципи оцінки, які є теоретичною базою оціночного процесу на кризовому підприємстві.

Принцип корисності може бути використаний при оцінці кризового підприємства, наприклад, в процесі складання плану зовнішнього управління для обґрунтування зовнішнім менеджером рішення про перепрофілювання виробництва з метою залучення інвестицій на розвиток нового, перспективного виробництва.

Принцип очікування повинен використовуватися при розрахунку вартості кризового підприємства дохідним підходом.

Принцип вкладу також лежить в основі оцінки підприємства з метою антикризового управління. Вклавши гроші в нове обладнання, менеджер розраховує отримувати через деякий час дохід від реалізації нового виду продукції, який не тільки покриє всі понесені витрати, але й принесе додатковий дохід підприємству тобто максимізує його вартість [1, с. 51-53].

Підвищену увагу слід приділити тій групі принципів оцінки вартості для цілей антикризового управління, до якої відносяться принцип зміни вартості і принцип економічного поділу. Як відомо, ситуація на ринку характеризується рухливістю і мінливістю. Відповідно, вартість оцінюваного підприємства змінюється в залежності від політичних, економічних факторів. Крім того, вартість

підприємства залежить від стадії життєвого циклу, на якому знаходиться підприємство на момент оцінки, а також від перспектив розвитку і часу оцінки.

У цьому зв'язку принцип зміни вартості говорить про те, що вартість підприємства повинна розраховуватися оцінювачем на конкретну дату. Процес визначення дати, станом на яку буде проводитися оцінка неспроможного підприємства досить важливий і визначається різними факторами. На рисунку 1. представлено використання оціночних методів в антикризовому управлінні.

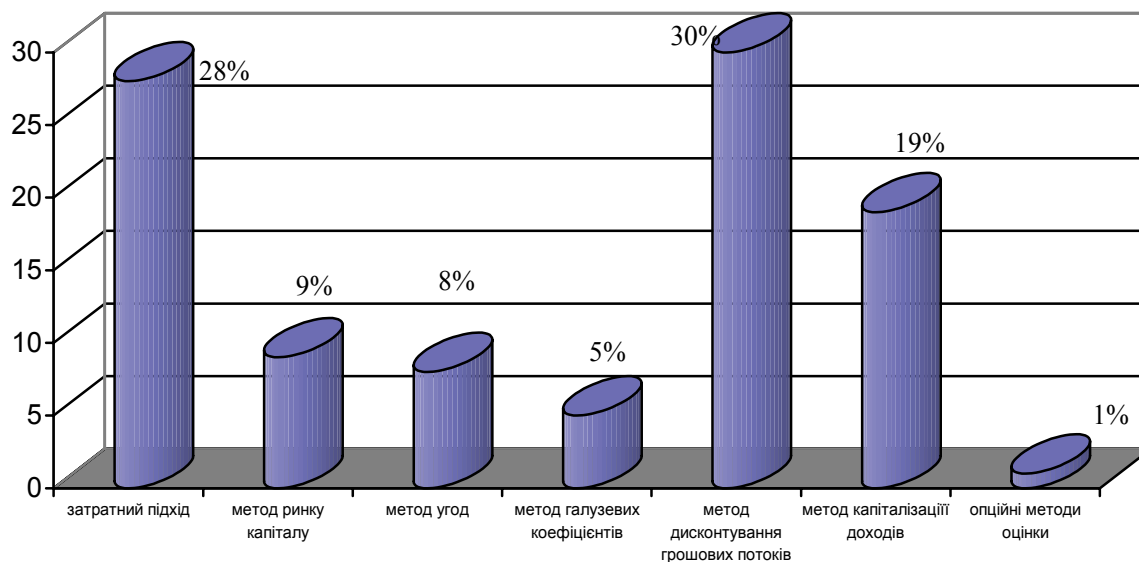


Рисунок 1 – Використання оціночних методів в антикризовому управлінні

Для проведення ефективної антикризової політики антикризовий менеджер в першу чергу повинен визначити вартість кризового підприємства, а також постійно стежити за її подальшою зміною для визначення ефективності застосовуваних інструментів управління.

Наприклад, в умовах введення на підприємстві процедури зовнішнього управління необхідність оцінки поточної вартості підприємства і потенційної її зміни в результаті застосування тієї чи іншої антикризової стратегії виникає вже на стадії складання плану зовнішнього управління. У разі прийняття невірних антикризових рішень у зовнішнього керуючого не буде можливості змінити стратегію, а це в 95% випадків означає розпродаж його активів та подальшу ліквідацію. У зв'язку з цим керуючому, для того щоб ефективно керувати кризовим підприємством, необхідно чітко орієнтуватися у використовуваних підходах та методах оцінки.

Таким чином, однією з основних цілей оцінки підприємства в процесі антикризового управління є отримання інформації про його вартість.

Обґрунтована ринкова вартість підприємства - один з найбільш широко використовуваних в оціночній практиці, а також в антикризовому управлінні, так як антикризовий менеджер (в ідеальному випадку) повинен починати свою діяльність на кризовому підприємстві з з'ясування реальної ринкової вартості даного майнового комплексу в цілому, а також з визначення ринкової вартості окремих активів і пасивів підприємства.

Антикризове управління, в силу своєї специфіки, обмежує оцінювачів у виборі деяких видів вартості. Наприклад, оцінки балансової і залишкової вартості, не показують реальної вартості бізнесу (підприємства) на ринку, а значить і не можуть використовуватися як критерій ефективності антикризового управління, в той час як метою антикризового управління є ефективне управління існуючим бізнесом (підприємством), а не створення нового. При визначенні підсумкової величини вартості кризового підприємства, а його вартість відрізняється від визначення підсумкової величини вартості діючого підприємства, оскільки при визначенні вартості кризового підприємства необхідно провести більш глибокий аналіз отриманих результатів на предмет відповідності цілям оцінки за чинним законодавством.

Висновки.

Проаналізувавши роль оцінки бізнесу та підприємств як цілісного майнового комплексу в цілях антикризового управління, можна зробити наступні висновки:

По-перше, оцінка вартості підприємства дуже важлива для антикризового менеджера в якості вихідної інформації для прийняття рішень з відновлення підприємства, вироблення плану дій. Вона також може служити не тільки вихідною інформацією для прийняття певних, єдино правильних рішень, але і використовуватися в перебігу антикризового управління. (наприклад, в рамках зовнішнього управління за результатами оцінки можливості реалізації альтернативних проектів антикризовий керуючий може прийняти одне з таких рішень: перепрофілювання виробництва, закриття нерентабельних ділянок, продаж бізнесу тощо).

По-друге, оцінка вартості є важливим фактом ефективності застосовуваних антикризовим керуючим відповідних заходів.

І на останок. Антикризовим менеджерам необхідно розбиратися в основних методах і підходах до оцінки вартості підприємства, знати законодавчу базу в області оціночної діяльності для здійснення ефективного управління підприємством в умовах кризової економіки.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Щербаков В.А. Оценка стоимости предприятия (бизнеса) [Текст]: учебник / Н.А. Щербакова. – 2-е изд., . - М. : Омега-Л, 2006. – 25-30 с.
2. Посібник з оцінки бізнесу в Україні. Навчальний посібник для вищих навчальних закладів/ за ред. Я.І. Макруса. – К.: Міленіум, 2002. – 320 с.
3. Оценка имущества и имущественных прав в Украине: Монография / Под ред. Н. П. Лебедь.: 2-е изд. перераб. и доп. — К.: ООО «Информационно- издательская фирма “Принт-Экспресс”», 2003. – 715 с.
4. Оцінка бізнесу: Підручник / За ред. А.Г. Грязнова, М.О. Федотової. - М.: Фінанси і статистика, 2001 – 512 с.
5. Оцінка вартості підприємства (бізнесу) / О.Г. Грязнова, М.А. Федотова, М.А. Ескіндаров, Т.У. Тазіхіна, Е.Н. Іванова, О.Н. Щербакова. -М.: Интерреклама, 2003 – 544 с.
6. Лігоненко Л.О. Антикризове управління підприємством: теоретико – методологічні засади та практичний інструментарій. К.: 2000, 173-174 с.
7. Пострелова А. В. Оценка бизнеса в целях антикризисного управления предприятием [Текст] / А. В. Пострелова, Е. Н. Маля, К. С. Емельянова // Молодой ученый. — 2013. — №9. — с. 231-233.

REFERENCES

1. Shcherbakov V. Valuation enterprise (business) [Text]: Textbook / N. Shcherbakova. – 2-d ed., - Moscow: Omega-L, 2006 - 25-30 p. (Rus)
2. Assessment Manual business in Ukraine. Textbook for higher educational institutions / ed. Y. Makrus. - K.: Millenium, 2002. - 320 p. (Ukr)
3. Estimation of property and property rights in Ukraine: Monograph / Ed. N. Lebed': 2-d ed. rev. and add. - K.: ООО "Information and publishing company"Print-Express", 2003. - 715 p. (Rus)
4. Estimation of business: Textbook / Ed. A. Gryaznov, M. Fedotova. - M.: Finance and Statistics, 2001 - 512 p. (Ukr)
5. Estimation of enterprise (business) / A. Gryaznov, M. Fedotova, M. Eskindarov, T. Tazihina, E. Ivanov, A. Shcherbakova. - M.: Interreklama, 2003 - 544 p. (Ukr)
6. Lihonenko L. Anticrisis management now: theoretical - methodological principles and practical tools. K.: 2000, 173-174 pp. (Ukr)
7. Postrelova A. Business estimation purposes in enterprise anticrisis management [Text] / A. Postrelova, E. Malia, K. Emelyanov // A young scientist. - 2013. - №9. - pp. 231-233. (Rus)

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М. Місце і роль оцінки цілісного майнового комплексу в системі антикризового управління / Н.М. Соколова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

Об’єкт дослідження – антикризовий менеджмент в системі оцінки цілісного майнового комплексу.

Метою статті є аналіз ролі оцінки вартості цілісного майнового комплексу в антикризовому управлінні підприємством.

Проведено дослідження наукових праць вітчизняних та зарубіжних вчених та практиків. В результаті дослідження було встановлено що недостатньо уваги приділяється оцінці цілісного майнового комплексу у системі антикризового управління.

Виділені методи, які дозволяють провести розрахунок вартості підприємства виходячи з наявної інформації. Для цього використовуються три підходи: дохідного, порівняльного (ринкового) і витратного. Кожен з них складається з певного набору методів, що дозволяють оцінити не тільки весь бізнес цілком, а й окремі складові його частини (групи і види майна). Також виділені оціночні методи які використовуються в антикризовому управлінні.

Встановлено, що оцінка вартості підприємства дуже важлива для антикризового менеджера в якості вихідної інформації для прийняття рішень з відновлення підприємства, вироблення плану дій. Звернено увагу на той факт, що потреба в оцінці вартості підприємства та його майна є багатоаспектною, виникає на різних етапах антикризового управління: при прогнозуванні наслідків виникнення ситуації банкрутства, при оцінці можливостей та результативності реструктуризації активів підприємства, при підготовці проведення реорганізаційних процедур та продажу підприємства як цілісного майнового комплексу тощо.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЦІЛІСНИЙ МАЙНОВИЙ КОМПЛЕКС, АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ, ОЦІНЮВАННЯ, ОЦІНКА БІЗНЕСУ, РИНКОВА ВАРТІСТЬ

ABSTRACT

Sokolova N.M. Place and role of evaluation of holistic property complex in a system of crisis management. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

Object of study: crisis management in the system of evaluation of holistic property complex.

The study found that not enough attention is paid to the evaluation of the holistic property complex in the crisis management.

Selected methods that allow for the calculation of value based on available information. It uses three approaches: profitable, comparative (market) and consumables. Each of them has a specific set of methods to assess not only the entire business as a whole, but individual constituent parts (groups and types of property). Also highlighted valuation methods used in crisis management.

Established that the valuation of the company is very important for the anti-crisis manager as background information for decision-making on restoration company, developing an action plan. Attention is drawn to the fact that the need for the valuation of the company and its property is multifaceted, occurs at various stages of crisis management: when predicting the consequences of a situation of bankruptcy, in assessing the capabilities and effectiveness of the restructuring of assets, the preparation carrying reorganization procedures and the sale of the company as integral property complex and more.

KEYWORDS: INTEGRAL PROPERTY COMPLEXES, CRISIS MANAGEMENT, ASSESSMENT, BUSINESS VALUATION, MARKET VALUE.

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М. Место и роль оценки целостного имущественного комплекса в системе антикризисного управления / Н.М. Соколова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

Объект исследования - антикризисный менеджмент в системе оценки целостного имущественного комплекса.

Целью статьи является анализ роли оценки стоимости целостного имущественного комплекса в антикризисном управлении предприятием.

Проведено исследование научных трудов отечественных и зарубежных ученых и практиков. В результате исследования было установлено, что недостаточно внимания уделяется оценке целостного имущественного комплекса в системе антикризисного управления.

Выделены методы, которые позволяют провести расчет стоимости предприятия исходя из имеющейся информации. Для этого используются три подхода: доходный, сравнительный (рыночный) и затратный. Каждый из них состоит из определенного набора методов, позволяющих оценить не только весь бизнес целиком, но и отдельные составляющие его части (группы и виды имущества). Также выделены оценочные методы, используемые в антикризисном управлении.

Установлено, что оценка стоимости предприятия очень важна для антикризисного менеджера в качестве исходной информации для принятия решений по восстановлению предприятия, выработки плана действий. Обращено внимание на тот факт, что потребность в оценке стоимости предприятия и его имущества является многоаспектной, возникает на различных этапах антикризисного управления: при прогнозировании последствий возникновения ситуации банкротства, при оценке возможностей и результативности реструктуризации активов предприятия, при подготовке проведения реорганизационных процедур и продажи предприятия как целостного имущественного комплекса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЦЕЛОСТНЫЙ ИМУЩЕСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС, АНТИКРИЗИСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ, ОЦЕНИВАНИЕ, ОЦЕНКА БИЗНЕСА, РЫНОЧНАЯ СТОИМОСТЬ

АВТОРИ:

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

AUTHOR:

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

АВТОРЫ:

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

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

ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНЕ ОЦІНЮВАННЯ ВПЛИВУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ

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

Харченко А.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC ASSESSMENT OF ROAD IMPACT ON THE ENVIRONMENT

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

Kharchenko A., Candidate of Technical Science, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЭКОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

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

Харченко А.Н., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми.

Транспортно-дорожній комплекс в цілому та дорожнє господарство, зокрема, відносяться до тих галузей, що спричиняють досить вагомий негативний вплив на навколишнє природне середовище. Транспортний рух, інтенсивність якого з кожним роком зростає, технологічні процеси автодорожніх робіт – все це відноситься до тих чинників, які погіршують екологічну ситуацію в країні. Взаємодія автомобільного транспорту і всієї дорожньої мережі з навколишнім природним середовищем сьогодні є однією із складових загальнолюдської екологічної проблеми, яка вносить свій негативний внесок в порушення природної динамічної рівноваги. Негативний екологічний вплив транспортно-дорожнього комплексу на навколишнє середовище складається із транспортних забруднень (викидів транспортних засобів), впливу самих дорожніх споруд на природні системи і впливу технологічних процесів будівництва, ремонту та утримання доріг. Особливо гостро ця проблема постає при спорудженні автомагістралей і доріг високих категорій. Джерелами впливу автомобільної дороги (в життєвому циклі) на навколишнє середовище є: безпосередньо сама дорога з рухомим транспортом (фаза експлуатації), транспортні засоби, будівельно-дорожні машини та обладнання (в процесах виконання технологічних операцій будівництва, реконструкції, експлуатаційного утримання та ремонту доріг), а також підприємства дорожнього господарства та дорожнього сервісу, що знаходяться в придорожній смузі, використовувані матеріали.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Наслідки негативного впливу автомобілізації та відповідної активної розбудови дорожньої мережі почали досліджуватися з 60-х рр. XX століття, коли масштаби розвитку транспорту почали відчутно впливати на природне середовище. Процес зростання кількості автомобілів сучасні дослідники відносять до ряду найбільш екологічно небезпечних явищ. Проведений аналіз публікацій та досліджень з даної проблематики показав, що вагомий внесок у розвиток теоретичних та практичних засад розв'язання проблем, пов'язаних із розвитком автомобільних доріг та їх негативним впливом на навколишнє середовища зробили у своїх працях такі науковці як Шаповалов А.Л., Угненко Є.Б., Луканін В.Н., Проник Ю.Д., Шевчук Г.Я., Карасьова Л.О., Демішкан В. Ф., Гончаренко В. П., Прусенко Є.Д., Сизоненко В.В., Чоборовська І.С., Нечитайло Н.О., Новікова А.М., та ін. Однак, питання еколого-економічного оцінювання впливу автомобільних доріг на навколишнє середовище є недостатньо розробленим і потребує подальшого дослідження.

Метою статті є аналіз методик еколого-економічного оцінювання впливу транспортно-дорожнього комплексу на навколишнє середовище.

Виклад основного матеріалу.

Небезпека забруднення природного середовища у результаті функціонування дорожнього комплексу оцінюється рівнем її можливого негативного впливу на атмосферу, ґрунти, ґрунтові та поверхневі води, рослинність, тварин та людей.

Забруднення навколишнього природного середовища уздовж автомобільних доріг поділяють на дві категорії: транспортні та позатранспортні. До транспортних забруднень відносять вихлопні гази, паливно-мастильні матеріали та їх відходи, продукти стирання гальмових накладок та шин, електромагнітне випромінювання, шум. До позатранспортних забруднень на дорогах відносять – протиожеледні солі, дорожньо-будівельні матеріали і в'язучі, зливові стоки з поверхні дорожніх покриттів, пил, сміття [1].

Україна має вигідне територіальне розташування і тому нам необхідно активно працювати над модернізацією, розширенням та вдосконаленням всієї мережі автомобільних доріг. Однак, економічний розвиток і масштаби використання природних ресурсів не повинні бути загрозою для екологічної рівноваги. Сучасний стан транспортно-дорожнього комплексу вимагає використання закордонного досвіду екологічних стандартів у сфері транспорту, будівельних та ремонтних дорожніх робіт. В цьому напрямку проводяться активні дослідження українськими науковцями, відбувається міжнародна співпраця, поширення та обмін досвідом, здійснюється фінансування з українського бюджету, надходить допомога від європейських та американських банків і фінансових установ. Не дивлячись на все це, зберігається загрозна екологічне становище в Україні, неналежне використання та забруднення атмосфери, гідросфери, літосфери. Європейська інтеграція вимагає від України встановлення балансу між високоефективним транспортно-дорожнім комплексом країни і дбайливим ставленням до природи [2].

Залежно від джерела впливу на навколишнє середовище автодорожній комплекс може змінювати географічний ландшафт, викликати забруднення внаслідок функціонування транспортних засобів, дії спеціалізованого транспорту, від використання засобів проти пилу та ожеледиці, від матеріалів, які використовуються для будівництва, реконструкції, ремонту доріг, створювати шумове забруднення. Спрямованість та характер впливу автомобільної дороги на навколишнє природне середовище залежно від джерел впливу характеризує табл. 1.

Таблиця 1 – Вплив автомобільної дороги на навколишнє природне середовище

Джерело впливу	Спрямованість	Характер
Автомобільна дорога як інженерна споруда	Зміни географічного ландшафту	Не пов'язаний з транспортними засобами, постійний, широкого охоплення, прямий та побічний
Транспортний рух	Забруднення внаслідок транспортних викидів. Шумове забруднення. Пилове забруднення. Фізична небезпека	Залежний від інтенсивності, режимів руху та складу транспортного потоку, постійний, місцевого охоплення, прямий
Технологічні процеси будівництва і реконструкції	Забруднення від викидів спеціалізованого транспорту, відходів виробництва, матеріалів будівництва, будівельного сміття. Виробничий шум. Пилове забруднення. Соціальні незручності. Фізична небезпека	Тимчасовий, інтенсивний, локальний, прямий
Технологічні процеси утримання доріг	Забруднення від використання засобів проти пилу та ожеледиці. Забруднення від матеріалів ремонту. Соціальні незручності при проведенні ремонтних робіт	Тимчасовий, мало інтенсивний, локальний, прямий та побічний

При проектуванні автомобільних доріг оцінюванню підлягають усі джерела впливу автомобільної дороги на навколишнє середовище, хоча масштаби їх дії значно відрізняються [15].

Екологічні наслідки функціонування дорожньої інфраструктури включають просторовий і тимчасовий вплив, біотичні і абіотичні компоненти [3]. Також цей вплив може бути локальним (вздовж ділянки дороги) або всеохоплюючим (пов'язаний з функціонуванням дорожньої мережі в цілому).

Негативні наслідки для навколишнього середовища можуть виникнути як під час будівництва доріг, так і на фазі експлуатації дорожньої мережі. Деякі дослідники розділяють ці наслідки на ефекти прямого та непрямого впливу доріг на навколишнє середовище (наприклад, Gucinski і співавтори [3]). В роботах Spellerberg екологічні наслідки від функціонування дорожньої мережі згруповані за впливом доріг на:

- 1) ґрунти, водні ресурси;
- 2) наземний тваринний і рослинний світ та середовище існування.

Аналіз досліджень, проведених в США, Канаді, Англії та інших країнах, показав, що основним перспективним напрямком щодо зменшення негативних наслідків є виконання екологічної експертизи проектів та екологічного моніторингу процесу їх виконання. Цьому питанню присвячені роботи Гамільтона і Вілсона, Аткинса, Фурніса, Фергюсона, Маклеллана і Мартіна, Служби лісового господарства США, Асоціації професійних геологів та інженерів Британської Колумбії та ін. [3-5]. Серед робіт вітчизняних науковців щодо впливу автомобільних доріг на довкілля слід виділити наукові розробки В. Бойчука, Ф. Гончаренка, І. Євгенєва, Д. Прусенка, В. Скорченка, А. Славуцького, Н. Солєнікова, Н. Орнатського, Я. Хомяка та ін.

Особливе місце в дослідженнях посідає аналіз кумулятивних ефектів існуючих доріг, порівняльна оцінка альтернативних проектів будівництва доріг (в тому числі за критерієм щільності мережі доріг в регіоні, де буде виконуватися будівництво, враховуючи думки громадськості). За різними оцінками в більшості країн витрати на екологічну експертизу та моніторинг складають 10-20% від вартості проектів у дорожній галузі.

В Україні згідно з [6] виділяють такі зони впливу автомобільної дороги на довкілля:

- зона впливу – територія, де проявляються прямі чи непрямі зміни природних систем внаслідок будівництва та експлуатації доріг;
- захисна смуга – територія, що прилягає до смуги відведення. Транспортні забруднення можуть перевищувати встановлені граничнодопустимі концентрації. Можливе виникнення істотних змін у природних системах;
- резервно-технологічна смуга – територія, що прилягає до дороги, в межах якої постійно перевищуються санітарні норми забруднення. Ландшафт повністю трансформується. Земля для сільськогосподарського використання та довгострокового перебування людей непридатна.

Стаття 14 Закону України «Про екологічну експертизу» визначає обов'язковість та порядок проведення державної екологічної експертизи проектів автомобільних доріг та програм розвитку дорожніх мереж [7]. Крім того згідно цього Закону існує можливість здійснення громадської та інших видів екологічних експертиз. Проте, висновки громадської експертизи, на відміну від державної, мають рекомендаційний характер.

Однак, проблема недофінансування дорожньої галузі впливає на збільшення економічних втрат держави та регіону, що унеможливає або істотно зменшує ефективність заходів по охороні навколишнього природного середовища під час будівництва, ремонту та експлуатації автомобільних доріг.

Існує низка методик розрахунку взаємодії та взаємовпливу автомобільної дороги та навколишнього середовища. Зокрема, такі, що дозволяють оцінити вплив найбільш вагомих компонентів географічного середовища на вартість дорожньо - будівельних робіт і втрат території при проектуванні автодоріг. Деякі науковці (Ф. Гончаренко, Є. Прусенко) розглядають дану проблему з позиції вибору оптимального варіанта інженерного рішення в залежності від собівартості витрат на дорожнє виробництво і шкоди, зумовленої негативним впливом доріг і виробництва на навколишнє середовище. При використанні даного підходу необхідно знати величину шкоди, що її заподіює дорожнє виробництво навколишньому середовищу, при цьому кінцевий ефект слід шукати в комунальному, сільському, лісовому господарствах, у галузях охорони здоров'я та ін. [8].

ГСТУ 218-02071168-096-2003 «Охорона навколишнього середовища. Автомобільні дороги загального користування. Оцінка та прогнозування екологічного стану доріг та виробничих баз» містить в собі майже всі необхідні методики, розрахункові формули і довідкові дані для прогнозування екологічного стану автомобільних доріг. На його основі можна розрахувати:

- ☐ забруднення атмосфери викидами забруднюючих атмосферу речовин;
- ☐ забруднення навколишнього середовища продуктами зношення протектора шин і фрикційних накладок гальмових колодок (азбест);
- ☐ забруднення ґрунту;
- ☐ забруднення поверхневих ґрунтових вод;
- ☐ валові викиди шкідливих речовин;
- ☐ шумове забруднення;
- ☐ електромагнітне забруднення;
- ☐ комплексну оцінку екологічного стану автомобільних доріг.

Наразі в Україні відсутні методики, які б стосувалися комплексної еколого-економічної оцінки впливу транспортно-дорожнього комплексу на навколишнє середовище. Діючі методики оцінки стосуються кожного перерахованого вище об'єкта окремо, оскільки зазвичай такі методики розробляються в розрізі видів забруднених природних ресурсів (земельні, водні, повітряні). У таблиці 2 наведені нині діючі методики Державного агентства автомобільних доріг України «Укравтодор», які стосуються охорони навколишнього природного середовища, та перелік ресурсів природного середовища, які в них розглядаються.

Таблиця 2 – Ресурси навколишнього природного середовища(НПС), що розглядаються в методиках Укравтодору, які стосуються охорони навколишнього природного середовища[6 с. 132].

Ресурси НПС або чинники, вплив на які розглядається	Назва методики Укравтодору				
	Методика оцінки екологічного впливу автомобільної дороги загального користування на навколишнє середовище [9]	Методика виявлення, оцінки та ранжування потенційних екологічно небезпечних місць автомобільної дороги [10]	Методика екологічних вишукувань при проектуванні автомобільних доріг [11]	Методика спостережень і оцінки екологічного стану на територіях, прилеглих до автомобільних доріг і виробничих баз [12]	Методика комплексної оцінки будівництва та реконструкції автомобільних доріг з урахуванням соціально-економічної та екологічної ефективності [13]
Атмосферне повітря	+	+	+	+	+
Ґрунти	-	+	+	+	+
Водойми	-	-	+	+	+
Акустичне (шумове) забруднення	+	+	-	+	-
Флора і фауна	-	-	+	-	-
Комплексний показник	-	+	-	+	+

Комплекс заходів щодо обмеження негативного впливу автомобільних доріг на навколишнє середовище повинен бути направлений на збереження здоров'я та інтеграцію української транспортної мережі до загальноєвропейської [14]. Тому виникає нагальна потреба в керованому розвитку автодорожньої інфраструктури з урахуванням екологічної безпеки. Заходи щодо зменшення негативного впливу автомобільних доріг на навколишнє середовище повинні носити комплексний характер. Екологічні, економічні та організаційно – управлінські заходи повинні бути нероздільні і застосовуватися невідривно один від одного.

Комплекс природоохоронних заходів у дорожньому господарстві повинен забезпечувати досягнення таких цілей: дотримання нормативних вимог до якості навколишнього середовища, що відповідають інтересам охорони здоров'я, людей і охорони НПС з врахуванням перспективних змін, обумовлених розвитком виробництва і демографічними змінами; отримання максимального народногосподарського економічного ефекту від покращення стану навколишнього середовища, збереження і більш повного використання природних ресурсів.

На рисунку 1 показано комплекс заходів що зменшують негативний вплив автомобільних доріг на навколишнє середовище.

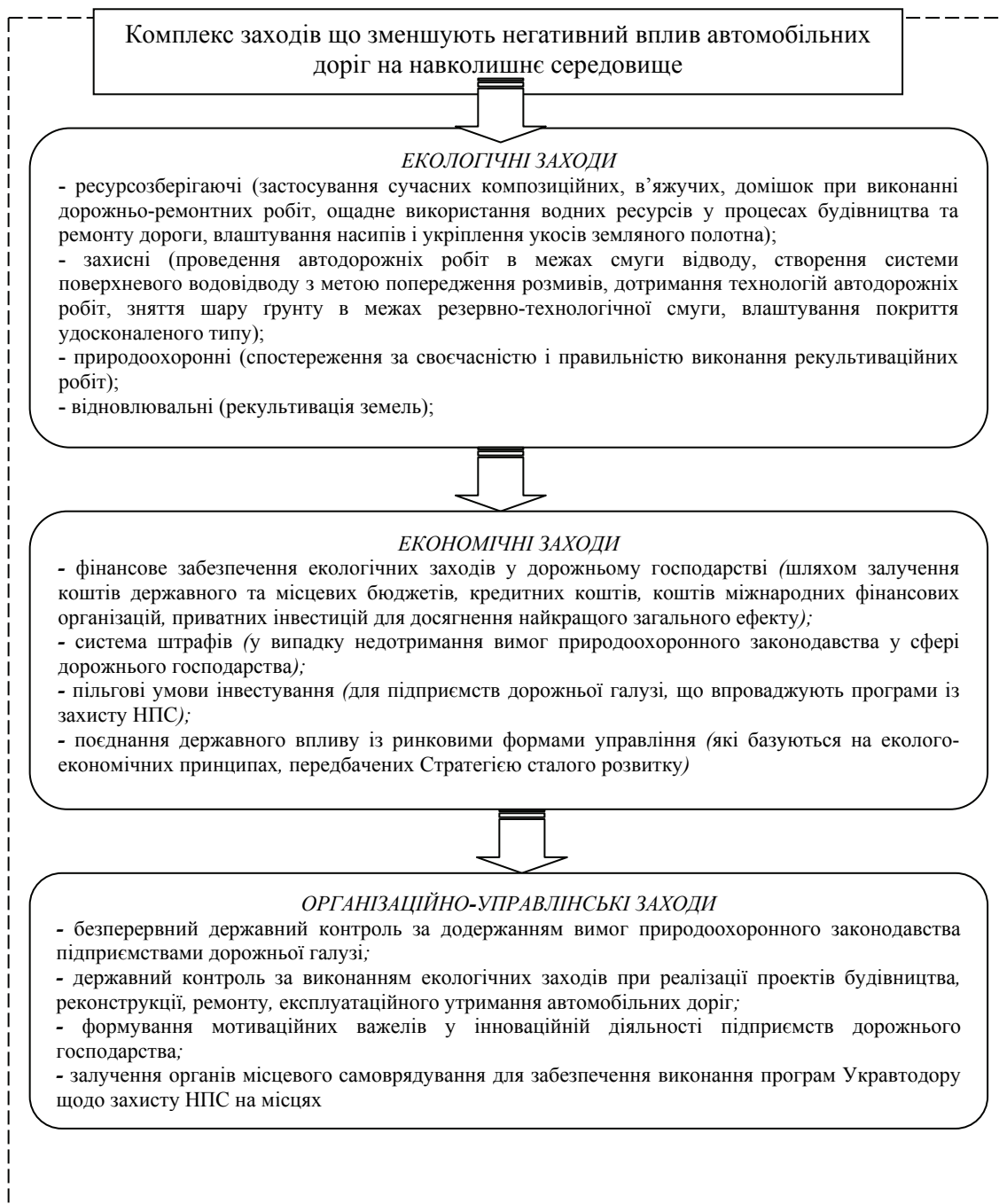


Рисунок 1 – Комплекс заходів, що зменшують негативний вплив автомобільних доріг на навколишнє середовище

Для зменшення негативного впливу автомобільної дороги на навколишнє середовище на стадії експлуатації після реконструкції необхідно передбачати проведення моніторингових спостережень за станом навколишнього середовища (забруднення повітря, шум тощо) в зоні впливу автодороги.

Економічний результат впровадження комплексу заходів щодо зменшення негативного впливу доріг на навколишнє середовище виражається у грошовій формі і полягає у зниженні витрат або втрат природних ресурсів, засобів і предметів праці, витрат на природоохоронні заходи у перспективі.

Висновки.

Сучасні тенденції розвитку транспортно-дорожнього транспорту, наближення України до ЄС, жорсткі європейські екологічні стандарти спонукають розвиток досліджень у сфері еколого-економічного оцінювання впливу автомобільних доріг на навколишнє середовище, підходів до здійснення моніторингу екологічного стану навколишнього середовища в зоні впливу автомобільних доріг.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Галузевий стандарт України ГСТУ 218-02071168-096-2003 «Охорона навколишнього середовища. Автомобільні дороги загального користування. Оцінка та прогнозування екологічного стану доріг та виробничих баз» [Текст]. – Державна Служба автомобільних доріг України. – Київ. – 2003.
2. Костирченко В.М. Методичні підходи до еколого – економічного оцінювання впливу автомобільних доріг на навколишнє природне середовище / В.М. Костирченко, Л.О. Солодка// Всеукраїнський науково – виробничий журнал Інноваційна економіка. – 2013. – №1 с.131-132
3. Daigle, P. A summary of the environmental impacts of roads, management responses, and research gaps: A literature review. // BC Journal of Ecosystems and Management 10(3), 2010. – p.p. 65–89. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: www.forrex.org/publications/jem/ISS52/vol10_no3_art8.pdf
4. Guideline - Planning and Environmental Impact Assessment of Road Infrastructure / Guideline, №5, 2001. – 108 p.
5. AshwiniJajda Modi, N. P. Shinkar. Environmental Impact Assessment of Road from Ujjain to Jaora / International Journal of Engineering and Advanced Technology (IJEAT), Volume-1, Issue-4, April 2012.
6. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. ВБН В.2.3 – 218 – 007 – 98. – К.: Мінекобезпеки. Укравтодор, 1998. – 35 с.
7. Про екологічну експертизу: Закон України / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, N 8, ст.54 // Введено в дію Постановою ВР N 46/95-ВР від 09.02.95. Київ, 1995.
8. Гончаренко Ф.П., Прусенко Є.Д., Скорченко В.Ф. Експлуатаційне утримання та ремонт автомобільних доріг за складних екологічних умов. Міністерство освіти і науки України. К., 1999.- С. 342.
9. Методика оцінки екологічного впливу автомобільної дороги загального користування на навколишнє середовище М.В.2.3-218-626:2007 [Текст] /Державна Служба автомобільних доріг України. – Харків. – 2007. – 27 с.
10. Методика виявлення, оцінки та ранжування потенційних екологічно небезпечних місць автомобільної дороги [Текст] / Державна Служба автомобільних доріг України. – Харків. – 2005. – 56 с.
11. Методика екологічних вишукувань при проектуванні автомобільних доріг [Текст] / Державна Служба автомобільних доріг України. – Київ. – 2004. – 11 с.
12. Методика спостережень і оцінки екологічного стану на територіях, прилеглих до автомобільних доріг і виробничих баз [Текст] / Державна Служба автомобільних доріг України. – Київ. – 2007. – 40 с.
13. Методика комплексної оцінки будівництва та реконструкції автомобільних доріг з урахуванням соціально-економічної та екологічної ефективності М 218-02070915-630:2007 [Текст] / Державна Служба автомобільних доріг України. – Київ. – 2007. – 33 с.
14. Коломійчук, В.П. Охорона навколишнього середовища / В.П. Коломійчук // Екологічний вісник. – 2010. – №6 – С.11.
15. ДБН В.2.3-4:2007. Споруди транспорту. Автомобільні дороги. – К.: Держбуд України, 2007. – 84 с.

REFERENCES

1. Ukraine Industry Standard GATS 218-02071168-096-2003 "Environmental Protection. Public roads. Assessment and prediction of ecological state of roads and production bases "[text]. - State Road Service of Ukraine. - Kyiv.- 2003. (Ukr)
2. Kostyrchenko V. Methodological approaches to ecology - economic impact assessment of roads on the environment / V. Kostyrchenko, L. Solodka // Ukrainian Scientific - Innovative industrial economy. - 2013. - №1 pp.131-132. (Ukr)

3. Daigle, P. A summary of the environmental impacts of roads, management responses, and research gaps: A literature review. // BC Journal of Ecosystems and Management 10(3), 2010. – p.p. 65–89. [Electronic resource]. - Access mode: [www.forrex.org/publications/jem/ISS52/ vol10_no3_art8.pdf](http://www.forrex.org/publications/jem/ISS52/vol10_no3_art8.pdf)
4. Guideline - Planning and Environmental Impact Assessment of Road Infrastructure / Guideline, №5, 2001. – 108 p.
5. AshwiniJajda Modi, N. P. Shinkar. Environmental Impact Assessment of Road from Ujjain to Jaora / International Journal of Engineering and Advanced Technology (IJEAT), Volume-1, Issue-4, April 2012.
6. Environmental requirements for roads. VBN B.2.3 - 218 - 007 - 98 - K .: MEPNS. Ukravtodor, 1998. - 35 p. (Ukr)
7. On ecological expertise: Law of Ukraine / Supreme Council of Ukraine (VVR), 1995, N 8, st.54 // Enacted Resolution VR N 46/95-VR of 02.09.95. Kyiv, 1995. (Ukr)
8. Goncharenko F., Prusenko E., Skorchenko A. Operational maintenance and repair of roads in difficult environmental conditions. Ministry of Education and Science of Ukraine. K., 1999.- P. 342. (Ukr)
9. Methods of assessing the environmental impact of road public environmental M.V.2.3-218-626: 2007 [Text] / State Road Service of Ukraine. - Kharkov. - 2007. - 27 p. (Ukr)
10. Methods of identification, evaluation and ranking of potential environmentally dangerous places road [Text] / State Road Service of Ukraine. - Kharkov. - 2005. - 56 p. (Ukr)
11. Methods of environmental research in the design of roads [Text] / State Road Service of Ukraine. - Kiev. - 2004 - 11 c. (Ukr)
12. Methods of observation and evaluation of the ecological state of the areas adjacent to roads and production bases [Text] / State Road Service of Ukraine. - Kiev. - 2007. - 40 c. (Ukr)
13. Methods comprehensive assessment of construction and reconstruction of roads based on socio-economic and environmental efficiency of M 218-02070915-630: 2007 [Text] / State Road Service of Ukraine. - Kiev. - 2007. - 33 c. (Ukr)
14. Kolomiychuk V. Environmental / V/ Kolomiychuk // Ecological Gazette. - 2010. - №6 - p.11. (Ukr)
15. DBN V.2.3-4: 2007. Transport facilities. Highways. - K .: State Building Ukraine, 2007. - 84 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Соколова Н.М. Еколого-економічне оцінювання впливу автомобільних доріг на навколишнє середовище / Н.М. Соколова, А.М. Харченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті розкриті питання щодо теоретичного підґрунтя еколого-економічного оцінювання впливу транспортно-дорожнього комплексу на навколишнє середовище.

Об'єкт дослідження – впливи транспортно-дорожнього комплексу на навколишнє середовище.

Метою статті є аналіз методик еколого-економічного оцінювання впливу транспортно-дорожнього комплексу на навколишнє середовище.

Методи дослідження – аналіз та теоретичне узагальнення методик еколого-економічного оцінювання.

Проведений у статті аналіз засвідчив, що в сучасних умовах потребують удосконалення існуючі методики еколого-економічного оцінювання впливу транспортно-дорожнього комплексу на навколишнє середовище.

Проведене дослідження дозволило зробити висновок, що в Україні практично відсутні методики, які б стосувалися системної комплексної еколого-економічної оцінки впливу транспортно-дорожнього комплексу на навколишнє середовище. Діючі методики в дорожній галузі розроблені в розрізі видів забруднених природних ресурсів (земельні, водні, повітряні). Все це визначає перспективність досліджень.

Результати статті можуть бути використані як теоретична основа до розробки методик еколого-економічної оцінки та моніторингу впливу транспортно-дорожнього комплексу на навколишнє середовище.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНЕ ОЦІНЮВАННЯ, НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ, ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНІЙ КОМПЛЕКС, АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА

ABSTRACT

Sokolova N., Kharchenko A. Environmental and economic assessment of road impact on the environment. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article revealed issues of the theoretical basis of ecological and economic impact assessment of the transport system on the environment.

The object of the study - the impact of the transport system on the environment.

Purpose of the study - to analyze the ecological and economic methods for evaluating the impact of the transport system on the environment.

Methods - analysis and theoretical generalization techniques environmental-economic evaluation.

Conducted in article analysis showed that in modern conditions require improving existing methods of ecological and economic impact assessment of the transport system on the environment.

The study led to the conclusion that Ukraine has almost no methods that would be related to the system of complex ecological and economic impact assessment of the transport system on the environment. Current techniques in the road sector developed in the types of contaminated natural resources (land, water, air). This identifies promising research.

The results of the article can be used as a theoretical basis to develop methods of ecological-economic assessment and monitoring of the transport system on the environment.

KEY WORDS: ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC EVALUATION, ENVIRONMENT, TRANSPORT SYSTEM, ROADS

РЕФЕРАТ

Н.М. Соколова. Эколого-экономическая оценка воздействия автомобильных дорог на окружающую среду / Н.М. Соколова, А.Н. Харченко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье раскрыты вопросы теоретической основы эколого-экономической оценки воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду.

Объект исследования - влияния транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду.

Целью статьи является анализ методик эколого-экономической оценки воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду.

Методы исследования - анализ и теоретическое обобщение методик эколого-экономической оценки.

Проведенный в статье анализ показал, что нынешние времена требуют совершенствования существующие методики эколого-экономической оценки воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду.

Проведенное исследование позволило сделать вывод, что в Украине практически отсутствуют методики, которые бы касались системной комплексной эколого-экономической оценки воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду. Действующие методики в дорожной отрасли разработаны в разрезе видов загрязненных природных ресурсов (земельные, водные, воздушные). Все это определяет перспективность исследований.

Результаты статьи могут быть использованы как теоретическая основа для разработки методик эколого-экономической оценки и мониторинга воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЭКОЛОГО - ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА, ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА, ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЫЙ КОМПЛЕКС, АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА

АВТОРИ:

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

Харченко Анна Миколаївна, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри управління виробництвом і майном, e-mail: anna-x3@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м.Київ, вул.Суворова, 1, к.206.

AUTHOR:

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

Kharchenko Anna N., Candidate of technical science, National Transport University, associate professor of Department of Production and Property Management, e-mail: anna-x3@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova 1, k.206.

АВТОРЫ:

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

Харченко Анна Николаевна, кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры управления производством и имуществом, e-mail: anna-x3@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова, 1, к.206

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Казачков І.В., доктор технічних наук, професор, Ніжинський державний університет ім. М. Гоголя, завідуючий кафедрою ПМІОВ, Ніжин, Україна.

REVIEWER:

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

Kazachkov I.V., Dr. of Engineering, professor, Nijinsky State University of Nikolai Gogol, head of the department PMIOV, Neghin, Ukraine.

МЕТОДИ ВИЗНАЧЕННЯ НОМЕНКЛАТУРНИХ ГРУП В АВС-АНАЛІЗІ

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

METHODS OF DETERMINATION OF LIMITS OF TOP-LEVEL GROUPS ARE IN ABC-ANALYSIS

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

МЕТОДЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ НОМЕНКЛАТУРНЫХ ГРУПП В АВС-АНАЛИЗЕ

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

Постановка проблеми. Продаж товарів, в тому числі автомобільних компонентів, є основним джерелом формування прибутку, а задоволення попиту (запитів) споживачів в необхідних товарах створює позитивний імідж підприємства та сприяє розширенню клієнтської бази. Для забезпечення високого рівня обслуговування споживачів (95% від звернень) потребує наявності великих запасів і широкої номенклатури товарів. Для суб'єктів підприємницької діяльності утримування великих складських запасів є недоцільним, оскільки це потребує додаткових витрат, пов'язаних в першу чергу із зберіганням і заморожуванням коштів. Але, повністю уникнути появи зайвих запасів неможливо. Їхня поява – об'єктивний процес. Зниження збитків підприємства від зберігання зайвих запасів є одним з головних завдань системи управління запасами. Першим кроком у підвищенні ефективності системи управління запасами є проведення структуризації та групування номенклатури товару на основі АВС-аналізу.

Питання проведення АВС-аналізу розглядаються в наукових працях багатьох учених, зокрема: Бережного В. І. [1], Гаджинського А. М. [2], Дональда Дж. Бауерсокса [3], Лукинського В. С. [4], Сергеева В. І. [5] та ін. Проте в більшості літературних джерел автори або просто вказують на існування методичного АВС-підходу, але не розкривають його сутності; або вказують на простоту його застосування, але без пояснення алгоритму роботи цього методу (очевидно, покладаючись на емпіричні методи й помилково вважаючи пропорцію 20:80 за закон); або дають перелік основних кроків АВС-аналізу без приведення відповідного математичного й статистичного апарату аналізу.

І хоча, А. Фішер [6], Т. Я. Лагоцький [7], В. С. Лукинський [8; 9] і А. М. Гаджинський [2] найбільш обґрунтовано розкривають сутність і механізм роботи методичного підходу та дають опис алгоритму проведення не тільки емпіричного, графічного але й аналітичних методів АВС-аналізу, і все ж таки, з'ясування методології АВС-аналізу потребує додаткового узагальнюючого розгляду способів розподілу товарів на номенклатурні групи.

Метою статті є дослідження методів розподілу об'єктів на групи в АВС-аналізі, їх порівняння та виявлення переваг і недоліків кожного із них.

Головний розділ. В основі АВС-аналізу лежить так зване «правило Парето»: «всередині певної групи або множини окремі невеликі частини виявляють набагато більшу значимість, ніж це відповідає їхній відносній питомій вазі в цій групі». Щодо запасів матеріальних ресурсів правило Парето виражається співвідношенням: на 20% загальної кількості номенклатури припадає 80% вартості запасів.

В 1883 році дискусія проходила між Френсісом Волкером (Francis Amasa Walker, 1840-1897) і Генрі Джорджем (Henry George 1839-1897) – двома видатними економістами Америки. Генрі Джордж запропонував проводити аналіз розміру фермерських господарств і податків, що збираються з використанням часток у загальному обсязі (табл. 1). Ця була ідея нового підходу до якісного вивчення економічних даних [10].

В 1894 Джордж Шиллінг (George Schilling) секретар «State Board of Labor Commissioners» підготував статистичний звіт «Eighth Biennial Report on Taxation», в якому у табличній формі були представлені статистичні дані. Дана таблиця, підготовлена Дж. Шиллінгом, стала першим представленням числових даних за наростаючим результатом із вказівкою часток, що займають різні категорії вивчення [10].

В 1905 році М. Лоренцем (Lorenz Max Otto) у роботі «Methods of Measuring the Concentration of Wealth», підготовленої для захисту дисертації на звання Phd, привів графічне зображення числових

даних про концентрацію економічних об'єктів, які були представлені по вище згаданому принципу – відображення часток в кумулятивній досліджуваній величині. В 1921 р. графічне зображення даних, запропоноване М. Лоренцем (Max Otto Lorenz), одержало назву «крива Лоренца». Саме цим терміном прийнято називати зображення лінії, що представлена в сучасних схемах АВС-аналізу.

Відомий фахівець з управління якістю Дж. Джуран (Joeseph M. Juran) [5, с. 536] принцип Парето (правило «80:20») інтерпретував стосовно бізнесу й логістики: 20% промислових компаній виробляють 80% загального обсягу продукції; 20% компонентів товарів визначають 80% його вартості; за 20% робочого часу виробляється 80% щоденного обсягу продукції; 20% пропозиції номенклатури запасів готової продукції, що зберігаються на складі, визначають 80% пов'язаних із запасами витрат. Із погляду менеджменту, правило «80:20» свідчить про те, що 20% зусиль приносять 80% результату, а 80% зусиль – тільки 20% результату.

В табл. 1 у хронологічному порядку наведені основні етапи формування АВС-аналізу.

Таблиця 1 – Історія виникнення і розвитку АВС-аналізу [4, с. 263; 10]

Дата	Подія
1883 р.	Американський економіст Генрі Джордж (Henry George) запропонував проводити аналіз розміру фермерських господарств і податків, що збираються з використанням часток у загальному обсязі.
1894 р.	Джордж Шилінг (George Schilling) уперше підготував статистичний звіт, у якому були представлені статистичні дані з наростаючим значенням із вказівкою часток, що займають різні категорії.
1905 р.	Макс Отто Лоренц (Max Otto Lorenz) в роботі «Методи вимірювання концентрації добробуту» привів графічне зображення числових даних про концентрацію економічних об'єктів (кумулята). Кривою Лоренца називають графічну побудову, що застосовується в наш час у ході АВС-аналізу.
1906 р.	Вільфредо Парето (Vilfredo Pareto) висловив думку, що 80 відсотків добробуту італійського суспільства контролюється 20 відсотками суспільного капіталу й сформулював на основі цього свій знаменитий принцип, який лежить в основі емпіричного алгоритму АВС-аналізу.
1937 р.	Джозеф Джуран (Joeseph M. Juran) запропонував використовувати «принцип Парето» для вивчення різноманітних економічних і суспільних явищ.
1948 р.	Генрі Форд Дікі (Henry Ford Dickey) з компанії General Electric уперше вжив термін «АВС-аналіз» на лекції для слухачів закритого коледжу міністерства оборони США.
1951 р.	Генрі Форд Дікі (Henry Ford Dickey) опублікував роботу «Shoot for Dollars, not for Cents», у якій детально пояснив принципи застосування введеного ним аналітичного інструмента для вивчення товарної маси.
1976 р.	В. С. Лукінський і М. І. Верьовкін запропонували графічний спосіб виділення груп А, В, С.
1989 р.	Беніто Флорес (Benito E. Flores) і Клей Вайбак (D. Clay Whybark) публікують одну з перших робіт, присвячених багатокритеріальному АВС-аналізу.
1997 р.	Група дослідників під керівництвом В. С. Лукінського запропонувала аналітичний метод виділення груп А, В, С.

А. М. Родников вважає [11, с. 45], що найчастіше метод АВС (Activity based costing) застосовується в логістиці для управління запасами (як спосіб формування і контролю за станом запасів) і полягає в розподілі номенклатури N реалізованих товарно-матеріальних цінностей на три нерівнопотужні підмножини А, В і С на основі деякого формального алгоритму. Класифікацію позицій запасів на три групи (А, В, С) запропонували фахівці всесвітньо відомої фірми «General Electric» ще в 1951 р. [9, с. 88-89].

На думку В. С. Лукинського, правило Парето полягає в такому: «всередині певної групи чи множини окремі малі частки мають набагато більше значення, ніж це відповідає їх відносній питомій вазі у цій групі» [9, с. 88].

Д. Уотерс (Donald Waters) стверджує [12, с. 392], що аналіз АВС визначає продукцію: категорії А – найдорожчу, що вимагає особливої уваги; категорії В – звичайну, що вимагає звичайної до неї ставлення; категорії С – дешеву, що вимагає невеликої уваги.

В табл. 2 наведені узагальнені матеріали з різних джерел, що відбивають процентні співвідношення груп А, В і С в загальній сукупності запасів. Так, наприклад, в перших стовпцях

таблиці кожної групи позицій товару згідно досліджень Дональда Дж. Бауерсокса (Donald J. Bowersox), Девіда Дж. Клосса (David J. Closs) та Мартіна Кристофера (Martin Christopher) зазначено, що в групу А входять позиції номенклатури, що становлять 80% від вартості всіх запасів і тільки 20% від загальної кількості позицій; в групу В включається, відповідно, 15% позицій від вартості всіх запасів і 30% найменувань. Очевидно, що на групу С припадає 5% за вартістю й 50% усіх позицій номенклатури.

Таблиця 2 – Процентне відношення груп А, В і С («Правило Парето») [4, с. 264; 9, с. 92]

Джерело	Група А		Група В		Група С	
	Y _A	X _A	Y _B	X _B	Y _C	X _C
Гаврилов Д. А. [13, с. 224]	81	20	17,5	40	2,5	40
Donald J. Bowersox David J. Closs [3, с. 275]	80	20	15	30	5	50
Martin Christopher [14, с. 158]	80	20	15	20	5	30
Анікін Б. О. та ін. [15, с. 180]	80	15-20	10-15	30	5-10	>50
Michiel R. Leenders Harold E. Fearon						
• запаси	75	20	15	30	-	-
• закупки	70-80	10	10-15	10-20	10-20	70-80
• приклад	71,1	10	19,4	19,5	9,5	71,1
[16, с. 208]						
Сергєєв В. І. [17, с. 335]	75-80	10-15	15-20	20-25	5-10	60-70
Гаджинський А. М. [2, с. 114]	80	20	15	30	5	50
Маліков О. Б. [18, с. 107-169]	75	10	20	25	5	65
APICS (рекомендовані параметри)*	50-70	10-20	20	20	10-30	60-70
Donald Waters [12, с. 393]	70	10	20	30	10	60
Глухов В. В. [19, с. 285]	65	15	20	20	15	65
R. H. Ballou [2]	60,7	14,13	28,4	35,7	10,9	50
	49,44	11,1	42,94	38,9	7,42	50
Jeremy F. Shapiro [21, с. 597]	60	20	20	20	20	60

Примітка: *APICS – American Production and Inventory Control Society

З аналізу табл. 2 випливає, що на даний час немає загальноприйнятого підходу визначення меж номенклатурних груп, тобто координат точок А(Y_A, X_A), В(Y_A+Y_B, X_A+X_B). Так, розбіжність по групі А за вартістю становить 20% (від 60 до 80%), по номенклатурі – 10% (від 10 до 20%) і т.д.

Загалом, позиції номенклатури, що віднесені до групи А хоча і є нечисленними, але на них припадає переважна частина коштів, вкладених у запаси. Це особлива група з погляду визначення величини замовлення по кожній позиції номенклатури, контролю поточного запасу, витрат на доставку й зберігання.

До групи В відносяться позиції номенклатури, що займають середнє положення у формуванні запасів складу. У порівнянні з позиціями номенклатури А вони вимагають меншої уваги, за ними проводиться звичайний контроль поточного й страхового запасів в складі і своєчасність замовлення.

Група С включає позиції номенклатури, що становлять більшу частину запасів: на них припадає незначна частина фінансових коштів, вкладених у запаси. Як правило, за позиціями групи С не ведеться поточний облік, а перевірка наявності здійснюється періодично (один раз в місяць, квартал або півріччя); розрахунки оптимальної величини замовлення й періоду замовлення не виконується.

Загальний алгоритм ABC-аналізу із застосуванням різних методів виділення груп наведений на рис. 1 [4, с. 266].

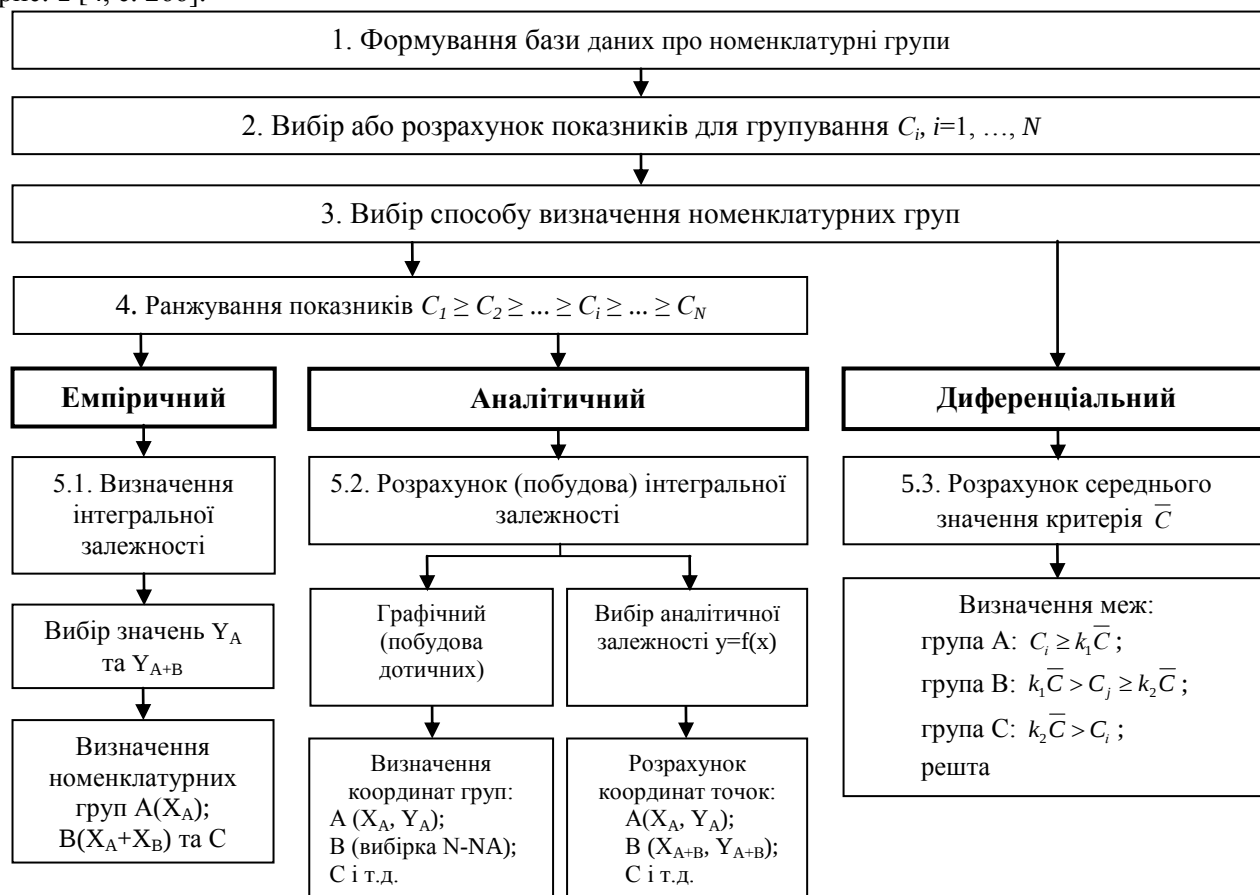


Рисунок 1 – Методологія визначення номенклатурних груп ABC

На сьогоднішній день використовується як мінімум три способи розподілу об'єктів на групи згідно з обраним критерієм: емпіричний, аналітичний і диференціальний, які виникли на протязі розвитку ABC-аналізу (табл. 3) [22, с. 19].

Таблиця 3 – Хронологія розвитку способів розподілу об'єктів на групи в ABC-аналізі

Дата	Етап	Подія
1883–1906	Ранній	Генрі Джордж запропонував проводити аналіз розміру податків, що стягуються з фермерських господарств, у загальному обсязі.
1906–1976	Емпіричний	В. Парето висловив думку, що 80% добробуту італійського суспільства контролюється 20% суспільного капіталу й сформулював на основі цього свій знаменитий принцип. Перше згадування про необхідність поділу запасів на 3 групи висловив Г. Ф. Дікі в 1948 році.
1976–1997	Диференціальний	Групою вчених Ленінградського інженерно-будівельного інституту був запропонований диференціальний метод виділення груп А, В, С.
з 1997	Аналітичний	Група дослідників із Санкт-Петербурзького інженерно-економічного університету запропонувала аналітичний спосіб виділення груп А, В, С.

Перш ніж безпосередньо застосовувати методи визначення номенклатурних груп необхідно здійснити дві операції: 1) формування бази даних про номенклатурні групи; 2) вибір або розрахунок показників для групування.

База даних містить необхідну для аналізу інформацію про номенклатурні групи (найменування, одиниці вимірювання, номенклатурні номери, вартість, обсяги витрати/реалізації в натуральному і грошовому вираженні, частота витрати й ін.).

Для диференціації об'єктів аналізу особлива увага має приділятися вибору та визначенню показників (за деякими джерелами – факторів) для групування номенклатури товару.

Наприклад, більшість авторів ближнього зарубіжжя називають такі показники, як прибуток, рентабельність, дохід, обсяг, вага, частота відвантажень, середня партія відвантаження, середня партія поставки, чисельність можливих постачальників, ціна в розрахунку на одиницю продукції і т. д. [24, с. 255] У той же час західні фахівці, які мають більший досвід у застосування ABC-підходу, наприклад Д. Фогарті (Donald W. Fogarty), Дж. Блекстоун (John H. Blackstone) і Т. Хоффманн (Thomas R. Hoffmann) у роботі [24] виокремлюють такі показники (фактори): річний обсяг використання (споживання) номенклатурних позицій у вартісному виразі; ціна одиниці номенклатурної позиції; дефіцитність номенклатурної позиції; доступність ресурсів для виробництва номенклатурної позиції; тривалість циклу для номенклатурної позиції; вимоги до зберігання номенклатурної позиції (спеціальні вимоги до температурного режиму, вологості й т. п.); ризик крадіжок; строк зберігання; витрати внаслідок відсутності номенклатурної позиції на складі в необхідний момент часу; інше [23, с. 255-256].

В залежності від мети проведення ABC-аналізу, найбільш поширеними критеріями групування товарів виступають такі показники, як: обсяг витрати, вартість запасів (табл. 4).

Таблиця 4 – Вибір критерія (показника) для проведення ABC-аналізу

Критерії	Мета проведення аналізу
- обсяг витрати в од.; - частота витрати, од./доб.; - оборотність	- оптимізація розміщення товарів в складі; - виявлення неліквідів
- вартість запасів в гр.од.; - частота витрати	- класифікація товарів для підвищення ефективності управління запасами й постачанням
- обсяг реалізації в гр.од.	- класифікація товарів для підвищення ефективності збутової діяльності

Емпіричний метод базується на гіпотезі, що розподіл на групи можна виконати за аналогією й тому межі груп вибираються за результатами раніше проведених досліджень [4 с. 267]. Згідно рис. 1 використання емпіричного методу передбачає виконання наступних операцій:

1. Ранжування показників. Отримані значення показника групування номенклатури товару C_i розміщують в спадаючій послідовності – від максимального до мінімального:

$$C_a \geq C_b \geq \dots \geq C_i \geq \dots \geq C_m \quad (1)$$

2. Потім проводиться присвоєння нових індексів $a=1, b=2, \dots, m=N$, де N – загальна кількість найменувань товару номенклатури, тобто:

$$C_1 \geq C_2 \geq \dots \geq C_i \geq \dots \geq C_N \quad (2)$$

3. Для кожної позиції номенклатури розраховується її частка в загальному обсязі (у відсотках) за обраним раніше критерієм:

$$q_i = \frac{C_i}{\sum_{i=1}^N C_i} \cdot 100\% \quad \text{або} \quad q'_i = \frac{P_i}{\sum_{i=1}^N P_i} \cdot 100\%, \quad (3)$$

де P – умовне позначення критерія розподілу на групи; C – вартісний критерій; N – загальна кількість об'єктів класифікації – позицій номенклатури.

4. Величини q_i (q'_i) підсумовуються із зростаючим результатом:

$$Q_j \sum_{i=1}^j q_i = \frac{100}{Q} \sum_{i=1}^j C_i \quad (4)$$

Інтегральна (кумулятивна) залежність Q_j , представляється в табличній формі у вигляді пар значень (Q_j, i) або у вигляді графіка (вісь ординат Y – значення Q_j , вісь абсцис – значення i).

По суті, емпіричний метод включає кілька варіантів [4, с. 268]. Перший, найпоширеніший варіант, передбачає вибір координат Y_A й Y_{A+B} , наприклад, $Y_A=80\%$ і $Y_{A+B}=95\%$.

Потім, за допомогою інтегральної залежності Q_j , (формула 4), знаходять значення X_A^* й X_{A+B}^* , що дозволяють розділити позиції номенклатури N на групи A і B .

Другий варіант передбачає розв'язання зворотного завдання: по заданих (обраними) значеннями координат X_A та X_{A+B} визначаються межі значення Y_A^* та Y_{A+B}^* і порівнюються із допустимими значеннями. В якості еталонних значень можуть бути обрані $X_A=20\%$ та $X_{A+B}=50\%$.

Оскільки перший і другий варіанти дають як правило різні величини координат Y та X і відповідно різні оцінки груп A , B і C , то можливе використання третього варіанта, що являє собою компроміс зазначених двох варіантів.

Розглянемо застосування емпіричного методу на основі даних табл. 5 щодо 20 позицій товару [4, с. 270].

Таблиця 5 – Вихідні дані для прикладу та визначення номенклатурних груп A , B , C

Вихідні дані				Результати розрахунків				Група
№, п/п	Середній запас позиції товару n_i , од.	Ціна одиниці товару C_i , грн./од.	Середній запас по позиції C_i , грн.	№, п/п	Середній запас по позиції C_j , грн.	Частка позиції в загальному запасі q_j , %	Частка із зростаючим результатом $\sum q_j$, %	
1	3	20	60	2	600	30	30	A
2	12	50	600	9	400	20	50	
3	20	2	40	12	360	18	68	
4	1	30	30	6	200	10	78	
5	2	7	14	16	80	4	82	B
6	40	5	200	17	80	4	86	
7	4	4	16	1	60	3	89	
8	2	3	6	3	40	2	91	
9	4	100	400	11	40	2	93	
10	2	1	2	4	30	1,5	94,5	
11	10	4	40	15	20	1	95,5	C
12	18	20	360	14	18	0,9	96,4	
13	2	2	4	7	16	0,8	97,2	
14	3	6	18	5	14	0,7	97,9	
15	2	10	20	20	12	0,6	98,5	
16	2	40	80	18	10	0,5	99,0	
17	1	80	80	19	8	0,4	99,4	
18	5	2	10	8	6	0,3	99,7	
19	4	2	8	13	4	0,2	99,9	
20	3	4	12	10	2	0,1	100	
сума	140		2000	сума	2000	100	100	

Виберемо перший варіант і задаємося значеннями для точки A $Y_A=80\%$ («правило Парето») і точки B $Y_{A+B}=95\%$. В табл. 5 немає значення Q_j , що відповідає $Y_A=80\%$, тому вибираємо $Q_{j=4}=78\%$ або $Q_{j=5}=82\%$. Відповідно групу A становлять 4 позиції номенклатури ($X_A=20\%$) або 5 позицій ($X_A=25\%$). Аналогічно для визначення B при $Y_{A+B}=95\%$ знаходимо $Q_{j=10}=94,5\%$, тобто $X_{A+B}=50\%$ і $Q_{j=11}=95,5\%$ ($X_{A+B}=55\%$).

Таким чином, з отриманих розв'язків можна вибрати: група A (78%, 4 позиції), група B (26,5%, 6 позицій), група C (5,5%, 10 позицій) (табл. 5).

Диференціальний метод. В основу методу покладені співвідношення, що базуються на середніх значеннях критерію розподілу на групи [4, с. 271]:

$$\bar{P} = \frac{\sum_{i=1}^N P_i}{N} \text{ або } \bar{C} = \frac{\sum_{i=1}^N C_i}{N} \quad (5)$$

До групи A відносять позиції номенклатури, для яких виконується відношення:

$$P_i \geq k_1 \bar{P} \quad (6)$$

До групи B відносять позиції номенклатури, для яких виконується відношення:

$$k_1 \bar{P} > P_i \geq k_2 \bar{P} \quad (7)$$

До групи C :

$$k_2 \bar{P} > P_i \quad (8)$$

Величини коефіцієнтів k_i , у нерівностях (6)-(8) варіюються в інтервалах: для k_1 – від 2 до 6; для k_2 – від 0,33 до 0,5 в залежності від джерела. Особа, що приймає рішення, має право самостійно встановити значення k_i .

Розглянемо послідовність вибору номенклатурних груп диференціальним методом при $k_1=6$ і $k_2=0,5$ за даними, наведеними в табл. 5. В якості критерію виберемо показник вартості запасів, що зберігаються в складі.

Оскільки середнє значення критерію:

$$\bar{C} = \frac{2000}{200} = 100 \text{ грн.},$$

тоді в групу А ввійдуть позиції номенклатури для яких величини C_i більші або рівні $6\bar{C} = 600$ грн. Такий показник тільки один, отже, величина $Y_A=30\%$ та $X_A=5\%$. До групи В повинні бути віднесені позиції номенклатури, для яких $C_i < 600$ грн. і $C_i \geq \bar{C}/2 = 50$ грн. Скориставшись табл. 5, знаходимо $Y_{A+B}=89\%$ та $X_{A+B}=40\%$, тобто група В складає 59% і до неї ввійшли 35% номенклатури.

Беззаперечна перевага диференціального методу – простота: немає необхідності ранжувати показники C_i , та будувати інтегральну (накопичену) залежність. Недолік диференціального методу – невизначеність вибору коефіцієнтів k_1 і k_2 , що призводить у деяких випадках до помилкових результатів (зокрема, неможливість виділення групи А).

Аналітичний метод. Особливість даного методу полягає в тому, що розподіл на групи А, В і С проводиться на основі певного правила (критерію) і залежить від характеру інтегральної кривої (кумуляти) частоти показника «Р» – Q_i . Можна виділити два основні способи (рис. 1) – графічний та аналітичний (на основі аналітичної залежності).

При графічному способі (рис. 2.) на осі ординат наносяться значення Q_i , на осі абсцис – індекси 1,2, ..., N, що відповідають наданим номерам позицій номенклатури. Точки з координатами $(Q_i; i)$ на графіку з'єднуються плавною кривою $OO'D$, яка в загальному випадку є опуклою. Потім проводиться дотична LM до інтегральної кривої $OO'D$, паралельно прямій OD. Прямая OD відповідає рівномірному розподілу показника $\bar{q}_A$ для всієї номенклатури [4, с. 273]:

$$\bar{q}_A = \frac{100}{N} \quad (9)$$

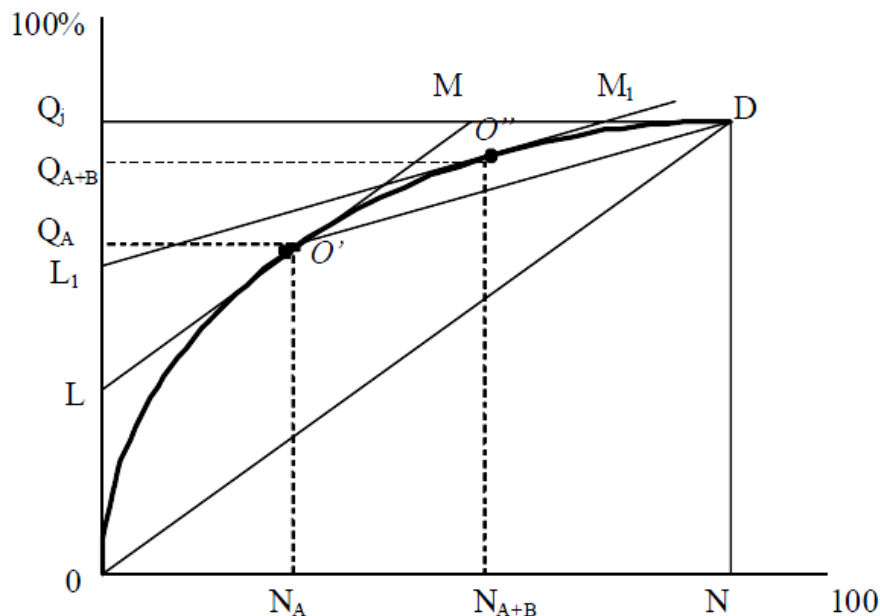


Рисунок 2 – Визначення номенклатурних груп А, В С (графічний спосіб)

Абсциса точки дотику O' , округлена до найближчого цілого значення відокремлює від усієї номенклатури першу групу (група А), в яку входять позиції номенклатури з показниками $q_i \geq \bar{q}_A$. Таким чином, до групи А відносяться всі позиції номенклатури, для яких значення показника q_i більше або дорівнює середньому значенню показника для всієї номенклатури N.

Відповідно ордината точки (Q_A) визначає частку товарів групи А у відсотках від величини загального показника Q_j .

Продовжимо розподіл на групи номенклатури деталей, що залишився, скориставшись вищеописаними діями. З'єднаємо точку O' з точкою D і проведемо дотичну до кривої $O'O''D$, паралельно прямій $O'D$. Абсциса точки дотику O'' ділить номенклатуру, що залишився на групу В і групу С.

Для решти номенклатури величина середнього показника буде становити:

$$\bar{q}_B = \frac{100 - Q_A}{N - N_A}, \quad (10)$$

де N_A – кількість позицій, що ввійшли в групу А.

Таким чином, в групу В попадають позиції номенклатури з показниками, що задовольняють нерівність:

$$\bar{q}_A > q_j > \bar{q}_B \quad (11)$$

Необхідно вказати, що якщо крива $O'O''D$ невіпукла, то неможливо виділити ні одну із груп товарів; якщо крива $O'O''D$ невіпукла, тоді неможливо виділити групи В і С. Неважко помітити, що процедура розподілу може бути продовжена, якщо необхідно виділити ще одну або більше груп.

Зіставлення графічного й диференціального підходів показує їхню подібність при визначенні координат точки А (при $k_I=1$) і розбіжність, коли координата для визначення групи В не строго фіксована, а визначається кривизною інтегральної залежності й координатою точки А, тобто $k_I \neq \text{const}$.

Розглянемо варіант АВС-аналізу з використанням графічного способу. На основі даних табл. 5 виділимо групу А за правилом:

$$C_i \geq \frac{100}{N}$$

При $N=20$ і $\bar{q}_A = 5\%$ в групу А ввійдуть $N_A=4$ позиції номенклатури, при цьому $Y_A=78,5\%$. $X_A=20\%$.

Для визначення нижньої межі групи В скористаємося формулою (10). Підставивши значення, одержимо:

$$\bar{q}_B = \frac{100 - 78,5}{20 - 4} = 1,34\%$$

З урахуванням верхньої ($\bar{q} = 5\%$) і нижньої ($\bar{q} = 1,34\%$) меж групи В знаходимо: $N_B=6$ од., $Y_{A+B}=94,5\%$, $X_{A+B}=50\%$.

Параметри групи С наступні: $Y_C=5,5\%$. $X_C=50\%$, тобто 10 позицій номенклатури.

При аналітичному способі послідовність етапів визначення номенклатурних груп наступна [4 с. 275]:

1. Позиції номенклатури N нормуються в інтервалі 0-1 і вводиться аргумент X .
2. Вибирається аналітична залежність для апроксимації інтегральної кривої Q_j :

$$y=f(x, a_p) \quad (12)$$

3. Визначаються коефіцієнти a_p на основі систематизованих статистичних даних з використанням методу найменших квадратів (МНК) або чисельних методів.

При визначенні коефіцієнтів a_p необхідно дотримувати початкових умов: по-перше, при $x=0$, $y=0$; по-друге, при $x=1$, $y=1$. Це дозволяє скоротити кількість «нормальних» рівнянь при використанні МНК. Наприклад, для залежності:

$$y = \sqrt[4]{a_1 x + a_2 x^2} \quad (13)$$

врахування початкових умов призводить до відношення $a_1=1-a_2$.

5. В якості критерію розподілу на групи вибирається умову, при якій в групу А потраплять усі позиції номенклатури, показники яких C_i більші або дорівнюють середньому значенню показника для всієї вибірки $\bar{C}$. Згідно з теоремою Лагранжа на випуклій кривій $f(x)$ існує одна точка А, дотична в якій паралельна хорді, у нашому випадку лінії, що з'єднує початок координат (0,0) і точку з координатами (1,1). Для визначення абсциси точки А використовується формула:

$$f'(X_A) = \frac{f(X_B) - f(X_A)}{X_B - X_A}, \quad (14)$$

де $f'(X_A)$ – похідна функції $f(x)$ в точці дотику А; X_A – шукана абсциса точки дотику; $f(X_A)$, $f(X_B)$ – значення функції в початковій X_A й кінцевій X_B точках.

З урахуванням початкових умов рівняння (14) запишеться у вигляді:

$$f'(X_A) = 1, \quad (15)$$

Вирішуючи рівняння (15), знаходять X_A , потім координату $Y_A = f(X_A)$ і кількість позицій номенклатури, що відноситься до групи А:

$$N_A = X_A \cdot N \quad (16)$$

6. Для визначення точки В, вводять нову систему координат, приймаючи за початок відліку абсциси X_A й ординату $Y(X_A)$. З врахуванням того, що кінцева точка має координати $X_B=1, f(X_B)=1$, рівняння (14) прийме вигляд:

$$f'(X_{A+B}) = \frac{1 - f(X_A)}{1 - X_A}, \quad (17)$$

Подальші обчислення аналогічні пункту 5: знаходять X_{A+B} , потім Y_{A+B} й $N_{A+B} = (X_{A+B} - X_A) \cdot N$. Розглянемо застосування аналітичного способу визначення номенклатурних груп А, В і С. Виберемо апроксимуючу функцію у вигляді:

$$y = \sqrt{a_1 x + a_2 x^2} = \sqrt{a_1 x + (1 - a_1) x^2} \quad (18)$$

Аналіз показав, що функція (15) може бути використана для апроксимації Q_j , при значеннях $a_1 \leq 2$. Якщо $a_1 > 2$, тоді функція $y(x)$ досягне максимуму в інтервалі 0-1, що суперечить характеру інтегральної залежності Q_j .

Використовуючи метод найменших квадратів, знаходимо параметр $a_1=2,0$; відповідно $a_2=1-a_1=-1,0$.

Для розрахунків абсциси точки дотику скористаємося рівнянням (13). Оскільки:

$$f'(x) = \left(\sqrt{a_1 x + a_2 x^2} \right)' = \frac{a_1 + 2a_2 x}{2\sqrt{a_1 x + a_2 x^2}}, \quad (19)$$

і, враховуючи, що в загальному вигляді:

$$\frac{f(x_k) - f(x_m)}{x_k - x_m} = C, \quad (20)$$

Одержимо:

$$a_1 + 2a_2 x = 2 \cdot C \cdot \sqrt{a_1 x + a_2 x^2} \quad (21)$$

В результаті перетворення знаходимо:

$$x_{1,2} = \frac{a_1}{2 \cdot a_2} \cdot \left(1 \pm C \cdot \sqrt{\frac{1}{C^2 - a_2}} \right) \quad (22)$$

При підстановці значень $x_k=1, x_m=0, f(x_k)=1$ і $f(x_m)=0$ у формулу (22) одержимо $C=1$. Тоді, за формулою (22) при $a_1=2,0$ і $a_2=-1,0$ знаходимо:

$$X_A = -\frac{2,0}{2 \cdot (-1,0)} \cdot \left(1 \pm 1 \cdot \sqrt{\frac{1}{1^2 - (-1,0)}} \right) = 0,293$$

Друге значення $X_A=1,707$ відкидаємо.

Для визначення Y_A підставимо $X_A=0,3$ у формулу (18) знаходимо:

$$Y_A = \sqrt{2 \cdot 0,293 + (-1) \cdot 0,293^2} = 0,707$$

Таким чином, координати X_A і Y_A визначають межі групи А – точка O' (рис. 2).

Помноживши X_A на кількість (номенклатуру) товарних позицій N (20 найменувань), одержимо кількісну оцінку числа найменувань товарів групи А. В результаті, до групи А ввійдуть $N_A=6$ позицій номенклатури, за графічним способом таких позицій було 4 ($N_A=4$ позиції).

Визначимо координати точки O'' . При підстановці $f'(x)$ з формули (19), і значень X_A й Y_A в праву частину формули (17) одержимо:

$$\frac{a_1 + 2a_2 x}{2\sqrt{a_1 x + a_2 x^2}} = \frac{1 - Y_A}{1 - X_A}$$

Позначимо:

$$\frac{1 - Y_A}{1 - X_A} = \psi$$

Тоді, після перетворень формула для визначення абсциси X_{A+B} запишеться у вигляді:

$$X_{A+B} = \frac{a_1}{2 \cdot a_2} \cdot \left(1 \pm \psi \sqrt{\frac{1}{\psi^2 - a_2}} \right) \quad (23)$$

При $\psi = \frac{1-0,707}{1-0,293} \approx 0,414$, за формулою (23) знаходимо координати точки В: $X_{A+B}=0,618$ і

$Y_{A+B}=0,924$. Відповідно. параметри групи В: по номенклатурі 32,5%, по основному показникові – 21,7%.

Таким чином, у розглянутому прикладі чітко прослідковується методика аналітичного розрахунку. До недоліків, пов'язаних з використанням залежності $y = \sqrt{a_1 x + a_2 x^2}$, слід віднести те, що функція $y(x)$ може досягнути максимуму в інтервалі 0-1. Подальший аналіз показав, що значення коефіцієнта a_1 , а отже й a_2 , обмежені: $a_1 \leq 2$. Тому отримана за допомогою МНК оцінка $a_1=2,0$ приводить до того, що функція $y = \sqrt{2x - x^2}$ досягає максимуму $y_{\max}=1,0$ при $x=1,0$ позиції номенклатури.

В табл. 6 наведені результати визначення номенклатурних груп А, В, С за допомогою емпіричного методу, використаного авторами зазначених робіт, а також виконані під керівництвом В. С. Лукінського розрахунки по диференціальному (другому) і аналітичному (третьому) методах.

Таблиця 6 – Порівняння результатів вибору номенклатурних груп [8, с. 42]

Джерело	Кількість позицій номенклатури N	Метод визначення	Група А	Група А+В	Група С
Donald J. Bowersox David J. Closs [3, с. 275]	-	емпіричний	80/20	95/50	5/50
		диференціальний	30/5	93/60	7/40
		аналітичний	84/24	95/54	5/46
Гаджинський А. М. [2, с. 114]	20	емпіричний	75/10	95/35	5/65
		диференціальний	52/5	93/30	7/70
		аналітичний	83/15	96/40	4/60
Сергєєв В. І. [17, с. 335]	60	емпіричний	71,5/10	97,5/23	2,5/77
		диференціальний	49/5	99/80	1/20
		аналітичний	98/23	2/77	
Гаджинський А. М. [25, с. 47]	50	емпіричний	80/20	95/60	4/50
		диференціальний	45/6	91/34	9/66
		аналітичний	85/25	96/75	4/25
Бережной В. І. та ін. [1, с. 83]	58	емпіричний	81/16	95/55	5/45
		диференціальний	56,5/1,7	84,6/24	15,4/76
		аналітичний	78/14	93/46	7/54

Аналіз даних табл. 6 дозволяє стверджувати, що [8, с. 40]:

1. Номенклатурні групи, визначені на основі першого і третього методів практично збігаються.

2. Диференціальний метод дає координати точки А, що суттєво відрізняються від координат, отриманих першим і третім методами. Це свідчить про те, що незважаючи на простоту використання, метод не може бути рекомендований для визначення номенклатурних груп.

3. Накопичена кумулятивна крива відрізняється від інших залежностей, наведених у табл. 6, що, можливо, послужило причиною значного відхилення координат точок А і В при використанні аналітичного методу від емпіричної залежності. Аналіз поведінки кумуляти по першоджерелу показав, що спостерігається «перелом» у загальній сукупності, тобто крива складається з кусочно-нелінійних залежностей. Це вказує на те, що весь масив інформації повинен бути перевірений на однорідність і можливо розділений на дві сукупності.

Результати АВС-аналізу можна використовувати для визначення періодичності контролю стану запасів в складі підприємства, а також ймовірності наявності страхового запасу (табл. 7).

Висновки. Отже, в основі АВС-аналізу використовується «правило Парето» – на 20% загальної кількості номенклатури припадає 80% вартості запасів. Результати обробки реальних даних дозволяють записати емпіричне правило «80/20» у наступних варіантах: «80/-» або «-/20», або «-/» (аналітичний метод). Але, в даний час, серед науковців немає єдиної думки щодо процентних співвідношень груп А, В і С. Для з'ясування сутності АВС-аналізу першочергове значення має вибір критерію, за яким буде проводитися групування номенклатурних позицій. Найчастіше таким критерієм виступає: обсяг витрати або вартість запасів.

Таблиця 7 – Характеристика номенклатурних груп А, В і С [4, с. 264]

Група	Періодичність контролю	Рівень обслуговування (ймовірність відсутності дефіциту)	Тип обладнання; розміщення товару в складі	Методи прогнозування, що використовуються в управлінні запасами даної групи	Концепції логістики, що застосовуються
А	щоденний (безперервний)	0,95-0,98	Гравітаційні стелажі; «гаряча» зона	Комбіновані методи, спеціальні програми, імітаційне моделювання	QR, VMI, JIT (JIT II), DTD, MRP та ін.
В	один-два тижні	0,9; 0,95-0,97	Виїзні стелажі	Трендові моделі з урахуванням сезонності	JIT, DTD, MRP та ін.
С	місяць, квартал і більше	0,8-0,9	Кліткові стелажі і дрібна комплектація, «холодна» зона	Прості моделі (згладжування та ін.)	-

Найбільш поширеним і обґрунтованим з наукової точки зору є емпіричний метод АВС-аналізу, який базується на даних динаміки фактичних продажів позицій товару конкретною фірмою. Диференціальний метод є найбільш простим, який не потребує ранжування показників групування номенклатурних позицій, але разом з тим і найменш точним через довільне встановлення значень величин коефіцієнтів. Аналітичний метод, що ґрунтується на аналітичних залежностях, потребує подальших уточнень апроксимуючих функцій, оскільки проведений розрахунок на основі залежності $y = \sqrt{a_1x + a_2x^2}$ неточно формує номенклатурну групу А (до групи А відійшло 29% найменувань товару, інші методи до групи А відносять 20%).

Дослідження АВС-аналізу повинен бути продовжений принаймні у двох напрямках:

- оцінка дозволяючої здатності методу, коли номенклатура включає сотні й тисячі найменувань, об'єднаних в одну сукупність;
- розвиток багатомірних методів виділення груп із залученням багатокритеріальних оцінок – двомірного методу ABCXYZ.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бережной В. И. Управление материальными потоками микрологической системы автотранспортного предприятия / В. И. Бережной, Т. А. Порохня, И. А. Цвиринько – Ставрополь: СевКаз ГТУ, 2002. – 198 с.
2. Гаджинский А. М. Логистика: учеб. /А. М. Гаджинский. – 20-е изд. – М.: Дашков и К°. – 2012. – 484 с.
3. Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: «Олимп – Бизнес», 2001 – 640 с.
4. Управление запасами в цепях поставок: учеб. пособ. / [Бадокин О. В., Лукинский В. В., Малевич Ю. В. и др.]; под общ. и научн. ред. В. С. Лукинского. – СПб.: СПбГИЭУ, 2010. – 372 с.
5. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / [Сергеев В. И., Белов Л. Б., Дыбская В. В и др.]; под ред. В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
6. Фишер А. Методы выделения групп в АВС-анализе [Електроний ресурс] / А. Фишер // Інформаційний портал «Склад». – Режим доступу: http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad_st/abc.html. – Назва з екрану.
7. Лагоцький Т. Я. Математичні методи в управлінні запасами складських та гуртових підприємств: дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.03.02 «Економіко-математичне моделювання» / Т. Я. Лагоцький. – Львів, 2005. – 237 с.
8. Лукинский В. С. Модели и методы теории логистики: учеб. пос. / В. С. Лукинский, И. А. Цвиринько, Ю. В. Малевич. – СПб.: Питер, 2003. – 219 с.

9. Лукинский В. С. Модели и методы теории логистики: учеб. пособ. / В. С. Лукинский, И. А. Цвиричко, Ю. В. Малевич; под ред. В. С. Лукинского. – 2-е изд. – СПб.: Питер, 2008. – 448 с.
10. ABC-analysis software for logistic&marketing [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.abc-analysis.ru
11. Родников А. Н. Логистика: Терминологический словарь / А. Н. Родников. – М.: Экономика, 1995. – 251 с.
12. Уотерс Д. Логистика: Управление цепью поставок / Д. Уотерс; пер. с англ. В. Н. Егорова. – М.: ЮНИТИ-Дана, 2003. – 502 с.
13. Гаврилов Д. А. Управление производством на базе стандарта MRP II / Д. А. Гаврилов. – [1-е изд.]. – СПб.: Питер, 2003. – 352 с.
14. Мартин Кристофер, Хелен Пэк Маркетинговая логистика. – М.: Издательский Дом «Технологии», 2005. – 200 с.
15. Логистика: учеб. пособ. / [Аникин Б. А., Федоров Л. С., Наймарк Ю. Ю. и др.]; под ред. Б. А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 327 с.
16. Управление закупками и поставками: учеб. для студ. вузов, обуч. по спец. экономики и управ. (080100), «Коммерция» (080300), «Логистика» (080506) / М. Линдерс, Ф. Джонсон, А. Флинн, Г. Фирон; пер. с англ. под ред. Ю. А. Щербанина. – 13-е изд. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. – 751 с. – (Серия «Зарубежный учебник»).
17. Сергеев В. И. Менеджмент в бизнес-логистике. – М.: Филинь, 1997. – 772 с.
18. Маликов О. Б. Деловая логистика / О. Б. Маликов. – СПб.: Политехника, 2003. – 223 с.
19. Глухов В. В. Менеджмент: учеб. для вузов. 3-е изд. – СПб.: Питер, 2008. – 608 с.: ил. – (Серия «Учебник для вузов»).
20. Ballou R. H. Business Logistics Management. 4th edition. – Upper Saddle River; N.Y.: Prentice-Hall, 1998. 351 p.
21. Шапиро Дж. Моделирование цепи поставок / Пер. с англ. под ред. В. С. Лукинского СПб.: Питер, 2006. – 720 с.: ил. – (Серия «Теория менеджмента»).
22. Лукинский В. Методы определения неликвидных запасов – номенклатурной группы D / В. Лукинский, И. Поскочинов // Логистика. – 2011. – №7. – С. 18-21.
23. Крещенко О. В. Методологічні та методичні засади ABC-підходу як універсального механізму аналізу товарних запасів / О. В. Крещенко // БІЗНЕСІНФОРМ. – 2012. – №12. – С. 253-258.
24. Donald W. Fogarty, John H. Blackstone, Jr., Thomas R. Hoffmann. Production & inventory management. 2nd edition. South-Western Publishing Co., Cincinnati, 1993.
25. Гаджинский А. М. Практикум по логистике. – 8-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2012. – 312 с.

REFERENCES

1. Berezhnoy V. I., Porokhnya T. A., Tsvirinko I. A. Management of material streams of micrologic system of the motor transportation enterprise. Stavropol, SevKaz GTU Publ., 2002. 198 p. (Rus)
2. Gadzhinskiy A. M. Logistics. Moscow, Dashkov i K° Publ., 2012. 484 p. (Rus)
3. Donald J. Bowersox, David J. Closs. Logistical Management The integrated supply chain process. Moscow, Olimp Biznes Publ., 2005. 640 p. (Rus)
4. Badokin O. V., Lukinskiy V. V., Lukinskiy V. S., Malevich YU. V., Stepanova A. S., Shulzhenko T. G. Management by supplies in the chains of deliveries. Saint Petersburg, SPbGIEU Publ., 2010. 372 p. (Rus)
5. Sergeev B. I., Belov L. B., Dybskaya V. V., Ivanov V. V., Zaytsev E. I., Sterligova A. N. Corporate Logistics 300 answers to the questions of professionals. Moscow, INFRA-M Publ., 2005. 976 p. (Rus)
6. Fisher A. Methods of allocation of groups in the ABC-Analysis. Informatsionny portal Sklad zakonov – Access Mode: URL: http://www.6pl.ru/Vlad_st/abc.htm. – Title from Screen. (Rus)
7. Logotskiy T. YA. Mathematical methods are in control of inventories of ware-house and herd enterprises. Ph.D Diss. Lviv, 2005. 237 p. (Ukr)
8. Lukinskiy V. S., Tsvirinko I. A., Malevich YU. V. Models and methods of the theory of logistics. Saint Petersburg, Piter Publ., 2003. 219 p. (Rus)
9. Lukinskiy V. S., Tsvirinko I. A., Malevich YU. V. Models and methods of the theory of logistics. Saint Petersburg, Piter Publ., 2008. 448 p. (Rus)
10. ABC-analysis software for logistic&marketing. Available at: www.abc-analysis.ru (Rus)
11. Rodnikov A. N. Logistics: the Terminological dictionary. Moscow, Ekonomika Publ., 1995. 251 p. (Rus)

12. Donald Waters Logistics An Introduction to Supply Chain Management. Moscow, UNITI-Dana Publ., 2003. 502 p. (Rus)
13. Gavrillov D. A. Management by a production on the base of standard of MRP II. Saint Petersburg, Piter Publ., 2003. 352 p. (Rus)
14. Martin Christopher, Helen Peck. Marketing Logistics. Moscow, Izdatelskiy dom Tekhnologii Publ., 2005. 200 p. (Rus)
15. Anikin B. A., Fedorov L. S., Naymark YU. YU., Aksenov V. I., Bobkov YU., V., Dybskaya V. V., Medvedev E. A., Fedorova A. N., Chudakov S. K., Shuyskaya O. V. Logistics. Moscow, INFRA-M Publ., 1999. 327 p. (Rus)
16. Michiel R. Leenders, P. Fraser Johnson, Anna E. Flynn, Harold E. Fearon. Purchasing and Supply Management. Moscow, YUNITI-DANA Publ., 2007. 751 p. (Rus)
17. Sergeev B. I. A management is in business-logistics. Moscow, Filin Publ., 1997. 772 p. (Rus)
18. Malikov O. B. Business logistics. Saint Petersburg, Politekhnik Publ., 2003. 223 p. (Rus)
19. Glukhov V. V. Management. Saint Petersburg, Piter Publ., 2008. 608 p. (Rus)
20. Ballou R. H. Business Logistics Management. 4th edition. – Upper Saddle River; N.Y.: Prentice-Hall, 1998. 351 p. (Eng)
21. Jeremy F. Shapiro. Modeling the Supply Chain. Saint Petersburg, Piter Publ., 2006. 720 p. (Rus)
22. Lukinskiy V., Poskochinov I. Methods of determination of non-liquid supplies – top-level group D]. *Logistics*, 2011, no. 7, pp. 18-21. (Rus)
23. Kreshchenko O. V. Methodological and methodical principles of ABC-approach as an universal mechanism of analysis of commodity supplies. *BUSINESSINFORM*, 2012, no 12, pp. 253-258. (Ukr)
24. Donald W. Fogarty, John H. Blackstone, Jr., Thomas R. Hoffmann. Production&inventory management. 2nd edition. South-Western Publishing Co., Cincinnati, 1993. (Eng)
25. Gadzhinskiy A. M. Practical work on logistics. Moscow, Dashkov i K° Publ., 2012. 312 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Хаврук В. О. Методи визначення номенклатурних груп в ABC-аналізі / В. О. Хаврук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті розглядаються основні етапи розвитку ABC-аналізу. Наведена методологія визначення номенклатурних груп в ABC-аналізі, яка через послідовність процедур стає універсальним способом структуризації і групування позицій товарів у системі управління запасами. Особлива увага приділяється питанню групування номенклатури товару в ABC-аналізі на основі емпіричного, диференціального та аналітичного методів.

Об'єкт дослідження – система управління запасами.

Мета роботи – дослідження методів визначення номенклатурних груп в ABC-аналізі, їх порівняння та виявлення переваг і недоліків кожного із них.

Метод дослідження – аналіз методів визначення номенклатурних груп А, В, С та формалізація і обробка вихідних даних для розрахунків.

Встановлено, що загальним правилом виділення номенклатурних груп в ABC-аналізі є «принцип Парето» – на 20% загальної кількості номенклатури припадає 80% вартості запасів. Але, процентне відношення групи А в дослідженнях науковців хоча і ґрунтується на правилі Парето, але не відповідає строгій пропорції 20:80. Тому, і результати визначення номенклатурних груп А, В і С різняться, що в свою чергу, потребує застосування декількох методів групування товарних позицій.

Проведена характеристика трьох методів визначення номенклатурних груп: емпіричного, диференціального та аналітичного і наведені приклади розрахунків за даними методами.

З'ясовано, що основним методом визначення номенклатурних груп в ABC-аналізі є емпіричний, інші методи – диференціальний та аналітичний потребують подальших досліджень та удосконалень, наприклад щодо вибору величин коефіцієнтів, апроксимуючої функції.

Обґрунтовано важливість і першочерговість процедури вибору критерію, за яким проводиться групування номенклатурних позицій в ABC-аналізі.

Результати статті можуть бути використані для розробки та запровадження ABC-аналізу в систему управління запасами матеріальних ресурсів будь-яких суб'єктів господарської діяльності, зокрема автосервісних підприємств.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розробка методології отримання компромісного варіанту визначення номенклатурних груп на основі порівняння результатів

розрахунків, отриманих на основі емпіричного, диференціального та аналітичного методів і подальше його використання в двомірному методі ABCXYZ.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АНАЛІТИЧНИЙ МЕТОД, ГРАФІЧНИЙ СПОСІБ, ГРУПА, ДИФЕРЕНЦІАЛЬНИЙ МЕТОД, ЕМПІРИЧНИЙ МЕТОД, ЗАЛЕЖНІСТЬ, ЗАПАСИ, КОЕФІЦІЄНТ, КООРДИНАТА, КРИТЕРІЙ, МЕТОД, НОМЕНКЛАТУРА, ПОЗИЦІЯ, ПОКАЗНИК, РАНЖУВАННЯ, ТОВАР, ABC-АНАЛІЗ.

ABSTRACT

Khavruk V. O. Methods of determination of top-level groups are in ABC-analysis. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33)

In article the basic stages of development of the ABC-analysis are considered. The methodology of definition of nomenclature groups in the ABC-analysis which through sequence of procedures becomes universal way of structurization and grouping of positions of the goods in a control system of stocks is resulted. The especial attention is given to a question of grouping of the nomenclature of the goods in the ABC-analysis on the basis of empirical, differential and analytical methods.

Object of the study – a control system of stocks.

Purpose of the study – research of methods of definition of nomenclature groups in the ABC-analysis, their comparison and revealing of advantages and lacks of each of them.

Method of the study – analysis of methods of definition of nomenclature groups A, B, C both formalisation and processing of the target data for calculations.

It is established that the general rule of allocation of nomenclature groups in the ABC-analysis is «the principle of Pareto» – on 20 % of total of the nomenclature 80 % of cost of stocks are necessary. But, the percentage of group A in researches of scientists though is based on a rule of Pareto, but does not answer a strict proportion 20:80. Therefore, and results of definition of nomenclature groups A, B, C and with differ that in turn, demands application of several methods of grouping of commodity positions.

The characteristic of three methods of definition of nomenclature groups is spent: empirical, differential and analytical examples of calculations behind the given methods also are shown.

It is found out that the basic method of definition of nomenclature groups in the ABC-analysis empirical, other methods – differential and analytical demand the further researches and improvements, for example, concerning a choice of sizes of the factors, approximating function.

Importance and the first sequence procedures of a choice of criterion behind which grouping of nomenclature positions in the ABC-analysis is spent is proved.

Results of article can be used for working out and ABC-analysis introduction in a control system of stocks of material resources of any subjects of economic activities, in particular the autoservice enterprises.

Forecast assumptions about the object of study – working out of methodology of reception of a compromise variant of definition of nomenclature groups on the basis of comparison of results of the calculations received on the basis of empirical, differential both analytical methods and its further use in two-dimensional method ABCXYZ.

KEYWORDS: ANALYTICAL METHOD, GRAPHIC WAY, GROUP, DIFFERENTIAL METHOD, EMPIRICAL METHOD, DEPENDENCE, STOCKS, FACTOR, COORDINATE, CRITERION, METHOD, THE NOMENCLATURE, POSITION, INDICATOR, RANGING, THE GOODS, THE ABC-ANALYSIS.

РЕФЕРАТ

Хаврук В.А. Методы определения номенклатурных групп в ABC-анализе / В. А. Хаврук // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

В статье рассматриваются основные этапы развития ABC-анализа. Приведена методология определения номенклатурных групп в ABC-анализе, которая через последовательность процедур становится универсальным способом структуризации и группирования позиций товаров в системе управления запасами. Особенное внимание уделяется вопросу группирования номенклатуры товара в ABC-анализе на основе эмпирического, дифференциального и аналитического методов.

Объект исследования – система управления запасами.

Цель работы – исследование методов определения номенклатурных групп в ABC-анализе, их сравнение и выявление преимуществ и недостатков каждого из них.

Метод исследования – анализ методов определения номенклатурных групп А, В, С и формализация и обработка выходных данных для расчётов.

Установлено, что общим правилом выделения номенклатурных групп в АВС-анализе является «принцип Парето» – на 20% общего количества номенклатуры приходится 80% стоимости запасов. Но, процентное отношение группы А в исследованиях учёных хотя и основывается на правиле Парето, но не отвечает строгой пропорции 20:80. Поэтому, и результаты определения номенклатурных групп А, В и С отличаются, что в свою очередь, требует применения нескольких методов группирования товарных позиций.

Проведена характеристика трёх методов определения номенклатурных групп: эмпирического, дифференциального и аналитического и показаны примеры расчётов за данными методами.

Выяснено, что основным методом определения номенклатурных групп в АВС-анализе эмпирический, другие методы – дифференциальный и аналитический требуют дальнейших исследований и усовершенствований, например, относительно выбора величин коэффициентов, аппроксимирующей функции.

Обоснована важность и первоочерёдность процедуры выбора критерия, за которым проводится группирование номенклатурных позиций в АВС-анализе.

Результаты статьи могут быть использованы для разработки и внедрения АВС-анализа в систему управления запасами материальных ресурсов любых субъектов хозяйственной деятельности, в частности автосервисных предприятий.

Прогнозные предположения относительно развития объекта исследования – разработка методологии получения компромиссного варианта определения номенклатурных групп на основании сравнения результатов расчётов, полученных на основе эмпирического, дифференциального и аналитического методов и дальнейшее его использование в двухмерном методе АВСХYZ.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: АНАЛИТИЧЕСКИЙ МЕТОД, ГРАФИЧЕСКИЙ СПОСОБ, ГРУППА, ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫЙ МЕТОД, ЭМПИРИЧЕСКИЙ МЕТОД, ЗАВИСИМОСТЬ, ЗАПАСЫ, КОЭФФИЦИЕНТ, КООРДИНАТА, КРИТЕРИЙ, МЕТОД, НОМЕНКЛАТУРА, ПОЗИЦИЯ, ПОКАЗАТЕЛЬ, РАНЖИРОВАНИЕ, ТОВАР, АВС-АНАЛИЗ.

АВТОР

Хаврук Володимир Олександрович, Національний транспортний університет, асистент кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу, e-mail: khavruk@gmail.com, тел.+380950187190, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.410.

AUTHOR

Khavruk Volodymir, National Transport University, assistant to chair of technical operation of cars and autoservice, e-mail: khavruk@gmail.com, tel.+380950187190, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 410.

АВТОР

Хаврук Владимир Александрович, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры технической эксплуатации автомобилей и автосервиса, e-mail: khavruk@gmail.com, тел.+380950187190, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.410.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Брегіда Федір Миколайович, кандидат технічних наук, ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСПОРТПРОЕКТ», завідувач Відділу дослідження та нормативно-правового забезпечення у сфері технічної експлуатації дорожніх транспортних засобів, e-mail: to@insat.org.ua, тел.+380442010806, Україна, 03113, м. Київ, пр. Перемоги 57, к. 714.

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор, завідувач кафедри економіки, тел.+380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к.313.

REVIEWER:

Bregida Fedir, Candidate of Science (Engineering), DP «DERGAUTOTRANSNDIPROJECT», Head of Department of research and is standard-legal maintenance in sphere of technical operation of road vehicles, e-mail: to@insat.org.ua, tel.+380442010806, Ukraine, 03113, Kyiv, pr. Peremogy 57, of. 714.

Kozak Ludmila, Ph.D., Candidate of Science (Economics), professor, National Transport University, professor, Head of department of economics, Kyiv, tel.+380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 313.

РОЛЬ ТА ЗНАЧЕННЯ ПРОЦЕСІВ КЛАСТЕРИЗАЦІЇ У РЕФОРМУВАННІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ КРАЇНИ

Хоменко І.О., Національний транспортний університет, м.Київ, Україна

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

ROLE AND IMPORTANCE IN FORMING PROCESSES CLUSTERING TRANSPORT SYSTEM

Khomenko I.O., National Transport University, Kiev, Ukraine

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

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ПРОЦЕССОВ КЛАСТЕРИЗАЦИИ В ФОРМИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СТРАНЫ

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

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

Постановка проблеми. Мережевий характер розвитку теперішньої ринкової економіки з важливим значенням комунікаційних, транспортних й інфраструктурних елементів показує необхідність змін способів і форм організації бізнесу з застосуванням нових моделей реалізації. Крім того, високий динамізм ринкового оточення потребує від суб'єктів транспортного ринку формування нової системи взаємовідносин між учасниками ринкових відносин на принципах симбіозу конкурентоздатності та співпраці, що становлять основу кластерного підходу. Досвід зарубіжних країн переконливо доводить ефективність та закономірність застосування різного виду кластерів. На даний момент формування кластерів стало важливою ланкою державної політики. Особливою ознакою процесів кластероутворення в Україні є орієнтування перспективних кластерів на традиційні галузі промисловості – будівництво, металургію, легку промисловість; перевагою європейських країн є розвиток кластерів, особливо, у високотехнологічних галузях і сфері послуг, у тому числі, й транспортній. Потрібно зауважити, що ринкові перетворення, що відбуваються у транспортній галузі країни на протязі двадцяти років привели до формування ринку транспортних послуг (РТП), який виступає важливою об'єднуючою ланкою у системі матеріального виробництва, споживання та розподілу товарів. Від того, наскільки буде ефективно функціонування даного ринку, як певного механізму товарообігу, залежить мінімізація затрат обігу, що впливає на конкурентоспроможність товарів, які поставляються на зовнішній і внутрішній ринки. У зв'язку з цим, на ринку транспортних послуг підвищуються вимоги до організації транспортного обслуговування в напрямку забезпечення якісного рівня на базі покращення перевізних процесів. Згідно цих умов дослідження та впровадження адекватних ринкових механізмів забезпечення цільового функціонування РТП стає можливою тільки за умов комплексного об'єднання транспортних підприємств, що реалізуються у формі транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) з позицій кластерного та логістичного підходів, а тому дослідження процесів кластеризації набуває особливої актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Багато зарубіжних вчених проводили дослідження значення та теоретичних аспектів формування економічних кластерів серед них насамперед такі: М. Фельдманом, П. Фішером, Є. Дахменом, Є. Лімером, Я. Суомінен, М. Портером, М. Тодаро, І. Толенадо, Д. Якобсоном та, А. Янгом. Але протягом останніх років збільшився інтерес до кластерного підходу серед вітчизняних вчених зокрема, І.О. Коробейникова, А.І. Амоши, М.П. Войнаренко, В.І. Ляшенко, В.І. Дубніцко, Т.Б. Клейнера, Н.А. Мікули, В.В. Кистанова, С.В. Куріцина, Н.В. Копилова, С.І. Соколенко та інших авторів. Серед вчених, які приділяють свою увагу на проблеми формування логістичних кластерів, потрібно відзначити Т.Є. Євдотієву, С.І. Гриценка, І. Г. Меньшеніну, Л.А. М'ясникову, Л. М. Капустіну й інші. Розширення мережі транспортно-логістичних кластерів з метою забезпечення раціонального застосування транзитного потенціалу України є одним із першочергових заходів розвитку транспортно-логістичної системи нашої держави.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Визнаючи значимість основних теоретичних й емпіричних наукових розробок необхідно відзначити відсутність цілісного дослідження проблем розвитку ринків транспортних послуг на основі застосування кластерно-

логістичної моделі, що може бути передумовою економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності не лише транспорту як такого, але й економіки країни на різних рівнях функціонування [2]. На нашу думку, недостатньо опрацьованими в економічній літературі є питання розширення мережі транспортно-логістичних кластерів у прикордонних областях України, через які проходять міжнародні транспортні коридори з метою розширення транскордонного співробітництва та, як наслідок, підвищення ефективності функціонування транспортно-транзитного потенціалу держави.

Мета статті. Провести стислий аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури України, виявити головні перешкоди на шляху успішного її виходу на ринок транзитних послуг та дослідити світовий досвід застосування дієвих інструментів для дієвої роботи галузі.

Виклад основного матеріалу. Україна завдяки вигідному географічному розташуванню на перетині транснаціональних вантажних потоків, а також розвинутій інфраструктурі наземних і водних видів транспорту має чи не найвищий у Європі коефіцієнт міжнародного транзиту вантажів. Разом з тим, потрібно знати, що вигідне географічне положення — це не головна умова для нарощування транзитного потенціалу. Адже, вантажовідправники, вирішуючи умови доставки своїх вантажів до тієї чи іншої країни, звертають увагу на класичні логістичні критерії: мінімальні витрати часу та коштів при забезпеченні потрібного рівня сервісу. Отже, використовуються логістичні ланцюжки доставки вантажів з однієї країни до іншої і, відповідно, конкурентоспроможність ланцюжків, які можуть застосовувати різні регіони, країни або групи країн. Тому, на сучасному етапі окремим транспортним фірмам важче задіяти значні обсяги транзитних вантажопотоків. Більш конкурентоздатними залишаються спільні пропозиції кількох видів транспорту. У застосуванні транзитної галузі нашої держави зацікавлені країни Європейського Союзу через їх бажання до виходу на ринки продажу на Сході, в Малій Азії, Прикаспійському регіоні. Одночасно з тим вигідне географічне розташування України забезпечує найкоротші маршрути руху вантажів з країн Великобританії, Балтії, Скандинавії, Західної Європи до інших країн Сходу, Закавказзя, Центральної Азії тощо. Також варто зауважити, що застосування транзитних вантажних перевезень по території нашої держави не потребує спорудження нових магістральних шляхів. Мережа транспортних шляхів України, насамперед наземних, доцільно вписується в загальноєвропейську (через Польщу, Румунію, Молдову, Словаччину, Угорщину, Білорусь, Росію) та має виходи до незамерзаючих морських портів Чорноморсько-Азовського басейну. Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори:

- (Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ);
- (Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт – Київ);
- (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдив – Салоніки);
- (Дунайський).

Зараз головну увагу звертають на інтеграції транспортної мережі України до транспортних систем Європи, Азії, Чорноморського та Балтійського регіонів. Маючи на меті забезпечення вантажосполучення вказаних регіонів відбувається формування трансконтинентальних міжнародних транзитних коридорів, наприклад таких: Європа – Кавказ – Азія (TRACEKA) та Балтійське море – Чорне море (Гданськ/Гдиня – Одеса/Іллічівськ). Транспорт є одною із головних галузей економіки, який має специфіку процесу виробництва техніки, технології, продукції, управління і організації виробництва.

У Європі кластери почали входити у дію із 1968 року, після того, як на засіданні ЄЕС було покладено фундамент для нової спілки. Згодом, у 1975 році було засновано вже ЄФРР.

Важливі кроки в розвитку кластерних систем Європи відіграли різноманітні саміти. Серед яких потрібно виділити три найвагоміших, це:

- 2000 рік, м. Лісабон. Було прийнято обов'язковість створення країнами-учасницями Європейського союзу національних програм кластеризації;
- 2007 рік, м. Брюссель. Проголошено Маніфест кластеризації Європи;
- 2008 рік, м. Стокгольм. Було розглянуто Європейський кластерний меморандум, який до сьогоднішнього дня являється єдиним планом розвитку дій країн-учасниць ЄС із забезпечення підвищення конкурентоздатності.

Країни із найвищим рівнем кластеризації в Європі: Швеція, Іспанія, Греція, Нідерланди, Австрія, Великобританія, Данія, Ірландія, Італія, Німеччина, Норвегія, Португалія, Франція та Фінляндія. На сьогоднішній день в ЄС існує понад 2 тисячі регіональних кластерів промислово-виробничого характеру.

Найбільш ефективні та успішні світові кластери знаходяться в таких містах як Мюнхен, Гамбург, Дрезден. Вони отримали назву «Силіконова долина ХХІ ст.» [7]. В основу кластерних систем Німеччини входять автокластери.

Автомобілебудування Австрії – це один із яскравих проявів збалансованого розвитку завдяки кластерній системі. Тут знаходяться у дії 76 регіональних кластерів.

На початку 1991 і по 1993 у Фінляндії розпочався розвиток кластерів. Сьогодні це країна з високим рівнем розвитку кластеризації. Нині тут діють; лісовий, інформаційний, телекомунікаційний, металургійний кластери, що становлять основний обсяг продажу за кордон товарів та послуг, складають велику частку ВВП Фінляндії.

«Хвилею ХХІ століття» О. Тофлен назвав розвиток індустріальної округи в Італії [8]. Взагалі, тут є 200 індустріальних округів, які сполучають більше 60 тисяч підприємств.

Дуже складний шлях кластеризації пройшла Франція, яка намагала перейти до оновлених форм ведення господарства. Зараз у країні працює 144 регіональних кластерів і 82 кластери, які перебувають у процесі впровадження.

Україна починає втілювати досвід інших країн із кластерифікації через бажання розвивати економіку своїх областей. Вітчизняні науковці-економісти опираються на принципи, які уже було використані в ЄС. Ще з 1997 р. розпочиналися спроби запровадження передових промислових систем на базі кластерної моделі в різноманітних областях України показують цілеспрямованість, перспективність та ефективність створення кластерів на основні сумісної праці. Хмельницька область – це одна з передових у розвитку кластерифікації. В Україні задіяні більше 20 кластерів, які, на жаль, були введені у дію поза дотаціями чи іншою матеріальною підтримкою з боку держави (таблиця 1).

До передових областей, які розпочали формувати пріоритетні для них мережевих промислові схеми, належать Херсонська, Полтавська та Одеська область.

Систематичне наростання значущості Чорноморського регіону як одного з найважливіших вузлів транспортних і торговельних з'єднань з Європи та Азії призвело до того, що через територію Херсонської області до початку 21 століття стелиться 4 світові транспортні шляхи: Європейський, Критський коридор № 9, коридор Балтика – Чорне море і транспортний шлях ЧЕС. У транспортно-логістичному кспектрі області сьогодні введені у дію 106 підприємств, організацій та фірм, серед яких 3 морські торговельні порти, 7 річкових вокзалів, 5 судноплавних компаній.

Для вирішення проблем функціонування різноманітних видів транспорту та підвищення ефективності їх взаємодії в обслуговуванні міжнародних вантажних перевезень, на нашу думку, потрібно формувати на території держави транспортно-логістичні кластери.

А тому розглянемо особливості формування транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів, найбільш розвинутими з яких в Україні визначено Київ, Дніпропетровськ, Харків, Одесу, Запоріжжя, Львів. Ці міста є одночасно провідними центрами Південно-Західної, Південної, Придніпровської, Одеської та Львівської залізниць, що забезпечить створення транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів саме на базі залізничного транспорту як системоутворюючого компоненту. Розбудова мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів у майбутньому сприятиме створенню єдиної Європейсько-Азіатської транспортної системи із об'єднаною інфраструктурою; забезпечить вільне просування транспортних засобів і безперешкодне переміщення вантажів; формуванню погодженої тарифної політики на послуги транспорту відповідно із світовими стандартами комплексного транспортно-логістичного обслуговування; дозволить створити умови для раціонального функціонування національної мережі МТК і логістичних центрів безпосередньо на основі дотримання партнерських відносин. Економічна кластеризація допомагає вирішити комплексні питання забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної економіки на світовому ринку шляхом поширення експорту товарів, робіт і послуг, та відповідним надходженням зовнішнього капіталу [6].

Функціонування транспортних кластерів має прагнути до забезпечення взаємного функціонування на європейських принципах співробітництва та партнерства, серед яких варто наголосити на таких:

- по-перше, всім учасникам транспортного співробітництва має бути запропонований максимально повний пакет транспортно-логістичних послуг;

- по-друге, створення єдиної інформаційної бази на основі стандартизації й уніфікації перевізних документів і документів іншого характеру, що використовують всі учасники транспортно-логістичного обслуговування;

Таблиця 1 – Формування кластерів в Україні

Область формування кластерів	Період становлення кластерів	Галузь/кластер
Хмельницька область	з 1997 р.	будівельна індустрія (Хмельницький буд кластер); пошиття одягу (Хмельницький швейний кластер); харчова промисловість; туризм (м. Кам'янець-Подільський); кластер еко-агро туризму (смт Гриців, Шепетівського району Хмельницької області.)
Прикарпаття	2000 р.	туризм; виробництво сувенірної продукції (кластер «Сузір'я»); вирази з овечої вовни (кластер «Ліжникарство та інші художні промисли на Прикарпатті»); деревообробна галузь; будівництво та будматеріалів; переробка лікувальних трав; охорона природи та захист гірських річок; історико-культурна спадщина; швейна; хутряна; харчова; лікувально-оздоровча; рекреаційно-туристична.
Полісся (Рівненська область)	2000 р.	деревообробка (Рокитнівський район).
Вінницька та Тернопільська області	з 2005 р.	будівельні матеріали; охорона та комерціалізація культурної спадщини; інформаційно-освітня сфера; органічне землеробство; фруктовий кластер «Подільське яблуко».
м. Севастополь	з 2004 р.	мегакластер «Севастополь»; кластер «Херсонес»; кластер «Байдари-тур»; екологічний «Водні ресурси»; екологічний «Вторма-кластер»; інноваційний «Інтелект-ресурс»; «ЕкоЕнерго»; кластер «Евростандарт UA».
АР Крим	з 2005 р.	туризм.
Херсонська область	з 2005 р.	кластер «Південні Ворота України».
Одеська область	з 2004 р.	виробництво і переробка господарської продукції; виробництво вина; зелений туризм.
Івано-Франківська область	2004	туризм; декоративний текстиль.
Черкаська область	2004	транспортні перевезення.
Житомирська область	2004	добування та переробка каменю.
Полтавська область	з 2005 р.	кластер з виробництва екологічно чистої продукції.
Харківська область	з 2005 р.	машинобудування; свинарство та виготовлення м'ясних виробів.

– по-третє, розбудова партнерських відносин між українськими й європейськими підприємствами в межах транспортно-логістичного обслуговування на шляху реалізації транзитних послуг мережею міжнародних транспортних коридорів;

– по-четверте, застосування єдиної маркетингової стратегії учасниками транспортно-логістичного обслуговування маючи за ціль формування оптимального пакету транспортно-логістичних послуг, проведення спільних досліджень з точки зору залучення майбутніх клієнтів і формування високого рівня попиту на транспортно-логістичне обслуговування;

– по-п'яте, комплексне транспортно-логістичне обслуговування має відбуватися на основі єдиного документу, що відображав би замовлення на пакет послуг, опис матеріалу й розподіл їх між виконавцями, визначення та закріплення функції контролю за конкретним виконавцем. Переважаюча позиція кластеру на ринку транспортно-логістичних послуг не має ніяких спільностей з монополією, так як кластер – це не одна установа, а необмежена кількість господарчих суб'єктів, які працюють між собою на положеннях кооперації і конкуренції.

Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) поділяються на такі категорії:

- прикордонні ТЛК;
- портові ТЛК;
- територіальні (регіональні) ТЛК.

Роль транспорту беззаперечна, адже без стійкості його роботи, випереджального розвитку транспортної інфраструктури, нових розробок доставки на основі логістичних схем та процесів товароруку неможливо гарантувати ефективність та якість надання транспортних послуг, до того ж слід зазначити, що для України, яка володіє незадіяним потенціалом їх надання, і зокрема у сфері вантажного транзиту, питання формування транспортно-логістичних кластерів (ТЛК) набувають особливого розвитку. Зазначимо, що у світі за останнє десятиліття ринок транспортно-логістичних послуг є одним з тих, що найбільш впевнено розвивається. Тому формування національних транспортно-логістичних кластерів визначено в числі основних переваг розвитку не тільки економічно розвинутих країн світу, але і тих, що розвиваються. До числа найбільш переважаючих і вже діючих кластерів належать ТЛК. На превеликий жаль, в Україні, реформування економік на відмінну від сусідніх країн, до цього часу немає визначеного законодавства по створенню інститутів підтримки кластерів, відсутність і затверджені концепції кластерної політики на регіональному, місцевому та національному рівнях [1]. Відповідно до «Концепції створення кластерів в Україні», кластерами стануть об'єднання підприємств однієї сфери діяльності, які пов'язані між собою постачальниками обладнання, комплектуючих, виробничих послуг, інфраструктурою і науково-дослідними центрами. Можна запропонувати виділити чотири типи кластерів:

- виробничі (за допомогою поєднання авто-, судно- і авіабудівників);
- інноваційно-технологічні (географічно поєднані компанії, пов'язані виробництвом нової продукції);
- туристичні;
- транспортно-логістичні.

Необхідно сказати, що звичайний економічний та територіальний поділ країни [22-24], а також різноманітність природних, ресурсних, економічних, виробничих та інфраструктурних умов потребують створення кластерів на рівні окремих регіонів. Пов'язування території кластеру з адміністративно-територіальним поділом, з одного боку відповідає правилам зацікавленості та відповідальності органів місцевої влади, а з іншого – учасникам кластеру потрібно виконувати вимоги влади та сплачувати податки в місцеві бюджети, що уможливило вимірюваність діяльності кластеру даними офіційної звітності.

Включення кластерно-логістичного підходу в реалізації вже погодженої Транспортної стратегії України на період до 2020 р. має забезпечити прискорення та безперервність функціонування товарних і матеріальних потоків, формування логістичної товаропровідної системи, збільшення міжрегіональних і міжнародних транспортно-економічних зв'язків тощо [4]. Майбутній розвиток економіки на основі цього підходу прогнозує створення опорної мережі ТЛЦ і кластерів в рамках створення інтегрованої транспортно-логістичної системи країни. За таких умов загальні соціально-економічні результати виходять за можливості розв'язання лише транспортних проблем, і стосуються вирішення проблем більш широкого значення щодо впровадження інноваційних логістичних технологій і застосування нововведень, що дозволить підвищити конкурентоспроможність як регіонів, так і певних галузей економіки. Але основним підсумковим результатом стає створення нового образу мети та способу ведення бізнесу [5]. Це повною мірою дозволить реалізувати потенціал застосування логістики, як на мікро, так і на макрорівні, за допомогою чіткого порядку дій усіх сторін, що беруть участь у відтворенні ВВП.

На нашу думку, розбудова галузі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів нашої держави допоможе не тільки забезпечити оптимальне використання транзитного потенціалу

України, але й дозволить його підвищити. Разом з тим, вирішення певних питань щодо розбудови мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів має необхідність побудови чіткої ефективної системи співпраці між учасниками транскордонного співробітництва й органами влади різних рівнів, а також побудови досконалих партнерських відносин учасників транскордонного співробітництва з підприємницькими структурами, неприбутковими організаціями й інститутами громадянського суспільства, що перебувають на територіях мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів. Розвиток автотранспортної галузі потрібно спрямовувати на пошук проблем галузі та шляхів їх усунення та підвищення ефективності за допомогою підвищення кваліфікаційного рівня кадрів, підвищення стимуляції і підвищення якості послуг робочого персоналу. На закінчення хотілося б додати, що транспортна галузь відіграє безпосередню важливу роль у розвитку держави, та впливає на розвиток економіки і поліпшення якості життя населення. Структура економічних кластерів в Україні є остаточно невизначеною. Цьому передують кілька причин:

По-перше, це пов'язано із складностями трансформації планової економіки у ринкову. Наслідком цього є втрата інноваційної складової українських організацій, підприємств, фірм. Припинили діяльність, в ринкових умовах, науково-дослідні організації, інститути, що виявились неспроможними до існування у глобальному економічному просторі. Це, у свою чергу вказало на головну мету інвесторів та перелаштувало їх увагу з високотехнологічної та наукомісткої промисловості на переробну [3].

По-друге, спроба використати державну регуляторну політику щодо формування інфраструктур на законодавчому рівні (створення технопарків, вільних економічних зон та ін.), мали короткотривалий ефект й не призвели до системних зрушень у регіонах. Отже, можна констатувати відсутність аналізу регіонального потенціалу та визначення важливих територій, де саме раціонально створювати економічний кластер. Сьогодні є потреба в розробці методичних підходів до визначення соціально- економічної ефективності функціонування кластерів в регіоні, визначення ролі кластеру у підвищенні конкурентності регіону, а також потреба пошуку діючого механізму формування кластерів в економіці України.

Висновки. Мережевий характер сучасного розвитку економіки з підвищеною ціллю транспортно-інфраструктурної складової в необхідності забезпечення конкурентоспроможності територій зумовлює необхідність кластерних форм організації бізнесу на ринку транспортних услуг. Формування ТЛК покликане забезпечити сталий розвиток РТП, на якому гарантовано задовольняється попит на якісне та комплексне транспортне обслуговування. Проте кінцевою метою стає більш повна реалізація потенціалу кластерно-логістичних структур транспортного ринку і підвищення конкурентоспроможності всіх учасників кластера за рахунок: ефекту масштабу, спільних проектів, доступу до спеціальних матеріальних і людських ресурсів, обміну навичками, технологіями. Основною ж перевагою використання таких підходів є можливість досягнення певного економічного ефекту за рахунок скорочення, як мінімум, на 30-40% сукупних логістичних затрат в дистрибуції при транспортуванні, зберіганні та розподілі товароматеріальних потоків на основі покращення логістичних схем доставки, що безпосередньо впливає на ціни та конкурентоспроможність вітчизняних товарів на світових ринках. Розбудова мережі транспортно-логістичних кластерів, на наш погляд, у прикордонних регіонах України є важливим чинником інтеграції нашої держави у систему світогосподарських зв'язків, а також вагомим чинником її євроінтеграції через транскордонне партнерське співробітництво окремих регіонів України. Це обумовлено спрямованістю функціонування мережі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів на підвищення якості транспортно-логістичного обслуговування транзитних вантажопотоків не тільки на мережі міжнародних транспортних коридорів, але й мережею транспортних мереж окремих регіонів, що беруть участь у транскордонному співробітництві. Основну увагу при цьому приділятимуть системному управлінню вантажопотоками через мережу транспортно-логістичних центрів у складі транспортно-логістичних кластерів прикордонних регіонів.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бобровська О.Ю. Муніципальні кластери як складові кластерної моделі регіонального розвитку / О.Ю. Бобровська // Регіон. аспекти розвитку в умовах європ. вибору : матеріали II міжнар. наук.-практ. конф., Сімферополь, 19-21 верес. 2008 р. – Сімф. : Видавн. центр Крим. ін-ту бізнесу, 2008. – С. 137- 142.

2. Бобровська О.Ю. Кластерно-корпоративна модель управління інноваційним розвитком регіону / О.Ю. Бобровська // Вісн. Тернопіл. нац. екон. ун-ту : наук. журн. / редкол. : А.Ф. Мельник (голов. ред.) [та ін.]. – Т. : ТНЕУ, 2011. – Вип. 4. – С.7-17.
3. Гєєць В.М. Інноваційні перспективи України / В.М. Гєєць, В.П. Семиноженко. – Х. : Константа, 2006. – 272 с.
4. Гриценко С.І Стратегія випереджального розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.І. Гриценко // Маркетинг в Україні.-2007.- №2 – С. 56-60.
5. Про внутрішнє і зовнішнє становище України у 2012 році: Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради. – К.: НІСД, 2012. - 256 с.
6. Кіро О. С. Регіональна кластерна політика в Європі: теорія й практичне застосування // Вісник соціально-економічних досліджень. Вип.33. — Одеса: Одеський державний економічний університет, 2009. — С. 66—72.
7. Хоменко І.О.Формування та розвиток транспортних кластерів: теорія і практика / І.О. Хоменко. – Чернігів: Чернігівський державний інститут права, соціальних технологій та праці, 2011. – 203 с.
8. Стійкий розвиток регіонів України на базі кластеризації (теоретико-методологічний аспект) / [ред. К.Ф. Ковальчука та ін.]. – Дніпропетровськ: ІМА-прес, 2012. – 280 с.
9. Хоменко І.О. Автомобільний транспорт у зовнішньоекономічній діяльності регіону /І.О. Хоменко, Є.М. Сич // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. – К.: КУЕТТ, 2004. – Випуск 5. – 169-180с. (Серія «Економіка і управління»).
10. Хоменко І.О. Потенціал розвитку просторово - господарської структури транспортного ринку регіону / І.О. Хоменко, Є.М. Сич // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. – К.: КУЕТТ, 2005.– Випуск 7. – 72-83с. (Серія «Економіка і управління»).
11. Хоменко І.О. Системоутворюючі фактори регіонального розвитку /І.О. Хоменко, Є.М. Сич // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. - № 31. – 79-83с.
12. Хоменко І.О. Методичні підходи до формування транспортних кластерів у контексті регіональної стратегії розвитку / І.О. Хоменко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2011. - № 4 (54).– 238-242с. (Серія «Економічні науки»)
13. Хоменко І.О. Системно-діалектичний підхід до аналізу транспортних кластерів / І.О. Хоменко, А.В. Базилюк // Управління проектами, системний аналіз і логістика. –К.:НТУ – 2012.– Вип. 10. – 358-364с.
14. Хоменко І.О. Організаційно-економічний механізм розвитку транспортних кластерів / І.О. Хоменко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2012. - № 3(60).– 143-149с. (Серія «Економічні науки»).
15. Хоменко І.О. Еволюція та передумови формування кластерів в умовах реалізації пріоритетів розвитку транспортного комплексу регіону / І.О. Хоменко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту.– К.: ДЕТУТ, 2010. – Випуск 15. – 31-37с. – (Серія «Економіка і управління»).
16. Хоменко І.О. Особливості формування та функціонування транспортних кластерів як систем / І.О. Хоменко, А.В. Базилюк // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2011. – Вип. 8. – 244-248с.
17. Хоменко І.О. Синергетичний ефект взаємодії підприємств у межах кластеру / І.О. Хоменко // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2011. – Вип. 24. – 430-433с.
18. Хоменко І.О. Класифікація кластерних формувань у сучасних умовах/ І.О. Хоменко // Вісник Чернігівського державного технологічного університету: зб. наук. праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2012. - № 2 (58).– 47-53с. (Серія «Економічні науки»).
19. Хоменко І.О. Структурно-функціональний аналіз системних закономірностей розвитку транспортних кластерів / І.О. Хоменко, В.В.Концева // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2012. – Вип. 26. – 408-413с.
20. Хоменко І.О. Синергетичний ефект функціонування та розвитку транспортних кластерів / І.О. Хоменко, В.П. Ільчук / Матеріали II міжнар. наук.-практ. конференції “Економіка та управління підприємствами”, (27-28 листоп. 2014 р.).– Д: ДНГУ, 2014. – 150-153с.
21. Хоменко І.О. Стратегічні орієнтири розвитку транспортної мережі міста з урахуванням процесів кластеризації / І.О. Хоменко, В.В. Концева // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ, 2014. – Вип. 13. – 314-330с.

22. Стеченко Д. М. Концептуальні засади використання системного підходу у дослідженнях рекреаційно-туристичного природокористування / Д. М. Стеченко, І. В. Безуглий // Регіональна економіка. – 2008. - № 4. – С. 72-80.

23. Безуглий І. В. Напрями удосконалення територіальної організації регіональної рекреаційно-туристичної системи / І. В. Безуглий // Формування ринкових відносин в Україні. – 2007. - № 7-8. – С. 93-97.

24. Стеченко Д. М. Наукові аспекти економічної діагностики природно-рекреаційного потенціалу регіону / Д. М. Стеченко, І. В. Безуглий // Формування ринкових відносин в Україні: Зб. наук. праць. – К.: НДІ Мінекономіки України. – 2010. - № 1. – С. 136-139.

25. Хоменко І.О. Застосування гравітаційних моделей для аналізу соціально-економічних явищ та процесів / І.О. Хоменко, В.В. Концева // Вісник Національного транспортного університету. – К. : НТУ, 2009. – Вип. 19. – 261 – 266 с.

26. Хоменко І.О. Передумови формування транспортно-економічних кластерів / І.О. Хоменко // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. – К.: КУЕТТ, 2007. – Випуск 9. – 25-29с. (Серія «Економіка і управління»).

REFERENCES:

1. Bobrowski O. Municipal clusters as components of the cluster model of regional development / O. Bobrowski // Region. aspects of development in the context of Europe. choice of materials II Intern. scientific-practic. Conf., Simferopol, Sept. 19-21. 2008 - Simf. , Of a publication. center of Crimea. Business Inst, 2008. - P. 137- 142. (Ukr)

2. Bobrowski O. Cluster-corporate model of innovative development of the region / O. Bobrowski // Visn. Ternopol. nat. Econ. Univ: Science. Zh. / Redkol. : AF Miller (chairman. Ed.) [Et al.]. - T.: TNEU, 2011. - Vol. 4. - S.7-17. (Ukr)

3. VM Geyets Innovative prospects Ukraine / VM Heyets, VP Seminozhenko. - X: Constant, 2006. - 272 p. (Ukr)

4. Gritsenko SI strategy of advancing transportation and logistics clusters in Ukraine / SI Gritsenko // Marketing Ukrayini.-2007.- №2 - S. 56-60. (Ukr)

5. On Internal and External Situation in Ukraine in 2012: Annual Presidential Address to the Verkhovna Rada of Ukraine. - K. : NISS, 2012. - 256 p. (Ukr)

6. Kiro A. Regional cluster policy in Europe: theory and practical application // Journal of Social and Economic Research. Vyp.33. - Odessa: Odessa State Economic University, 2009. - P. 66-72. (Ukr)

7. Khomenko I.O.Formuvannya and development of transport clusters: theory and practice / IO Khomenko. - Chernigov, Chernihiv State Institute of Law, Social Technologies and Labour, 2011. - 203 p.

8. Sustainability regions of Ukraine on the basis of clustering (theoretical and methodological aspect) / [ed. KF Kovalchuk et al.]. - Dnepropetrovsk: IMA-Press, 2012. - 280 p. (Ukr)

9. Khomenko I.O.Road transport in foreign economic activity of the region /I.O. Khomenko, EN Sych // Proceedings of Kiev University of Transport Economics and Technology. - K. : KUETT, 2004. - Issue 5 - 169-180s. (Series "Economics and Management").(Ukr)

10. Khomenko I.O.The potential of spatial - economic structure of the transport market in the region / IO Khomenko, EN Sych // Proceedings of Kiev University of Transport Economics and Technology. - K. : KUETT, 2005.- Issue 7. - 72-83s. (Series "Economics and Management"). (Ukr)

11. Khomenko I.O. A factor of regional development /I.O. Khomenko, EN Sych // Bulletin Chernihiv State Technological University: Coll. Science. works. - Chernihiv, Chernihiv State Technological University, 2007. - № 31. - 79-83s. (Ukr)

12. Khomenko I.O. Methodological approaches to the formation of clusters of transport in the context of regional development strategies / IO Khomenko // Bulletin Chernihiv State Technological University: Coll. Science. works. - Chernihiv, Chernihiv State Technological University, 2011. - № 4 (54) .- 238-242s. (Series "Economics") (Ukr)

13. Khomenko I.O. System-dialectical approach to the analysis of transport clusters / IO Khomenko, AV // Bazyliuk project management, systems analysis and logistics. -K.: NTU - 2012.- Vol. 10. - 358-364s. (Ukr)

14. Khomenko I.O. Organizational-economic mechanism of development of transport clusters / IO Khomenko // Bulletin Chernihiv State Technological University: Coll. Science. works. - Chernihiv, Chernihiv State Technological University, 2012. - № 3 (60) .- 143-149s. (Series "Economics").(Ukr)

15. Khomenko I.O. Evolution and prerequisites for the formation of clusters in terms of implementing the priorities of the transport sector in the region / IO Khomenko // Proceedings of the State Economic and

Technological University transportu.- K .: DETUT, 2010. - Issue 15 - 31-37s. - (Series "Economics and Management"). (Ukr)

16. Khomenko I.O. Features of formation and functioning of clusters as transport systems / IO Khomenko, AV // Bazyliuk project management, systems analysis and logistics. - 2011. - Vol. 8. - 244-248s. (Ukr)

17. Khomenko I.O. Synergetic effect of interaction between companies within the cluster / IO Khomenko // Proceedings of the National Transport University. - K .: NTU, 2011. - Vol. 24. - 430-433s. (Ukr)

18. Khomenko I.O. Classification cluster formations in modern conditions / IO Khomenko // Bulletin Chernihiv State Technological University: Coll. Science. works. - Chernihiv, Chernihiv State Technological University, 2012. - № 2 (58) .- 47-53s. (Series "Economics"). (Ukr)

19. Khomenko I.O. Ctrukturno and functional analysis of patterns of development of transport system of clusters / IO Khomenko, V.V.Kontseva // Proceedings of the National Transport University. - K .: NTU, 2012. - Vol. 26. - 408-413s. (Ukr)

20. Khomenko I.O. Synergetic effect of the operation and development of transport clusters / IO Khomenko VP Il'chuk / Materials II Intern. scientific-practic. Conference "Economics and Enterprise Management" (Nov. 27-28. 2014) .- D: DNHU, 2014. - 150-153s. (Ukr)

21. Khomenko I.O. Strategic benchmarks transport network based clustering processes / IO Khomenko, VV // Kontseva project management, systems analysis and logistics. - K .: NTU, 2014. - Vol. 13. - 314-330s. (Ukr)

22. Stechenko DM Conceptual framework using a systematic approach in the study of recreational and tourist Nature / DM Stechenko, IV Bezuglyi // Regional Economics. - 2008. - № 4. - P. 72-80. (Ukr)

23. Bezuglyi IV Areas of improvement of territorial organization of regional recreation and tourism system / IV Bezuglyi // Formation of market relations in Ukraine. - 2007. - № 7-8. - P. 93-97. (Ukr)

24. Stechenko DM Scientific aspects of economic diagnostics natural and recreational potential of the region / DM Stechenko, IV Bezuglyi // Formation of market relations in Ukraine: Coll. Science. works. - K .: Research Institute of the Ministry of Economy of Ukraine. - 2010. - № 1. - P. 136-139. (Ukr)

25. Khomenko I.O. Application of gravity models to analyze the socio-economic phenomena and processes / IO Khomenko, VV Kontseva // Proceedings of the National Transport University. - K.: NTU, 2009. - Vol. 19. - 261 - 266 p. (Ukr)

26. Khomenko I.O. Prerequisites formation of transport and economic clusters / IO Khomenko // Proceedings of Kiev University of Transport Economics and Technology. - K .: KUETT, 2007. - Edition 9. - 25-29s. (Series "Economics and Management"). (Ukr)

РЕФЕРАТ

Хоменко І.О. Кластерний підхід до вдосконалення транспортної мережі території / І.О. Хоменко, В.С. Хоменко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

В статті проведено узагальнення наукових досліджень та виділення ролі і значення кластеризації для реформування транспортної системи країни.

Об'єкт дослідження - використання кластерного підходу до вдосконалення транспортних мереж території.

Мета дослідження - пошук ресурсів для забезпечення стійкого розвитку транспортного комплексу окремих територіальних одиниць в сучасних умовах.

Методи дослідження – теоретичні та емпіричні методи пізнання, аналіз і синтез.

Широка та ефективна інфраструктура є вкрай важливою для забезпечення ефективного функціонування економіки регіону, оскільки формує можливість якісного та вчасного перевезення продукції. Промислові процеси також залежать від постачання сировини та матеріалів, а безліч продуктів у якості сировини та проміжних виробів можуть неодноразово транспортуватись з одної території в іншу. Тому високоякісна транспортна мережа є передумовою ефективної роботи транспортних кластерів.

Стан транспортних мереж в Україні показав, що транспортна система як національного, так і регіональних рівнів потребує нових підходів до забезпечення ефективного розвитку. При цьому на основі зарубіжного досвіду виявлено, що кластерна кооперація дозволяє підвищити конкурентоспроможність транспортних мереж територій шляхом об'єднання в єдиний координаційно-управлінський центр процесів функціонування різних транспортних мереж (залізничних, автомобільних, портових та ін.).

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КЛАСТЕРНИЙ ПІДХІД, ТРАНСПОРТНІ МЕРЕЖІ, ТРАНСПОРТНІ КЛАСТЕРИ, ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ КЛАСТЕРИ.

ABSTRACT

Khomenko I.O., Khomenko V.S. The cluster approach to improve the transport network area. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article identifies conducted research and generalization of the allocation system of dialectical relationships within areas that are key to the development of transport clusters.

The object of study is using the cluster held generalization of research and selection role and importance of clustering for reform of the transport system.

Purpose of the study is finding resources for sustainable development of transport complex of separate units in modern conditions.

Methods of research are theoretical and empirical methods of learning, analysis and synthesis.

Extensive and efficient infrastructure is critical to the effective functioning of the regional economy, creates opportunity as quality and timely transportation of manufactured products. Industrial processes also depend on the supply of raw materials, as many products as raw materials and intermediate products are often transported from one area to another. Therefore, high-quality transportation network creates conditions for territorial development. Analysis and evaluation of the functioning of the transport rolls clusters and their role in the areas of foreign countries suggests that the formation of clusters helps enhance transport processes of modernization of transport networks, combining intellectual, material and financial resources for the development of transport and logistics systems.

State transport networks in Ukraine showed that the transport system, both national and regional levels requires new approaches to effective development. Features functioning transport clusters and their role in the areas of foreign countries suggests that the formation of clusters helps enhance transport processes of modernization of transport networks, combining intellectual, material and financial resources for the development of transport and logistics systems. Thus on the basis of international experience found that cluster cooperation can improve the competitiveness of transport networks by about union territories into a single center of coordination and management processes of the various transport networks (rail, road, port, etc.).

KEYWORDS: CLUSTER APPROACH, TRANSPORT NETWORKS, TRANSPORT CLUSTERS, TRANSPORTATION AND LOGISTICS CLUSTERS.

РЕФЕРАТ

Хоменко І.О. Кластерний Підхід до вдосконалення транспортної мережі території / І.О.Хоменко, В.С. Хоменко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

У статті проведено узагальнення наукових досліджень та виділення ролі і значення кластеризації для Реформування транспортної системи країни. Объект исследования - использование кластерного подхода к совершенствованию транспортных сетей территорий.

Цель - найти ресурсы для устойчивого развития транспортного комплекса объектов недвижимости в современных условиях.

Методы исследования - теоретические и эмпирические методы познания, анализ и синтез.

Обширная и эффективная инфраструктура имеет решающее значение для эффективного функционирования региональной экономики, создает возможность как качество и своевременное транспортировки производимой продукции. Промышленные процессы зависят также от поставок сырья, так как многие продукты в качестве сырья и промежуточных продуктов часто перевозятся из одного района в другой. Поэтому, высокое качество транспортной сети создает условия для территориального развития. Анализ и оценка функционирования транспорта катится кластеров и их роль в областях зарубежных стран показывает, что формирование кластеров позволяет повысить транспортные процессы модернизации транспортных сетей, сочетая интеллектуальную, материальные и финансовые ресурсы для развития транспорта и логистики системы.

Государственные транспортные сети в Украине показали, что транспортная система, как национальном, так и региональном уровнях требует новых подходов к эффективному развитию. Особенности функционирования транспортных кластеров и их роль в областях зарубежных стран показывает, что формирование кластеров помогает повысить транспортные процессы модернизации транспортных сетей, сочетая интеллектуальную, материальные и финансовые ресурсы для развития

транспорта и логистических систем. Таким образом, на основе международного опыта показало, что кластер сотрудничество может повысить конкурентоспособность транспортных сетей по поводу союзных территорий в единый центр координации и управления процессами различных транспортных сетей (железнодорожные, автомобильные, порт и т.д.).

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД, ТРАНСПОРТНЫЕ СЕТИ, ТРАНСПОРТНЫЕ КЛАСТЕРЫ, ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КЛАСТЕРЫ.

АВТОРИ:

Хоменко Інна Олександрівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку та аудиту, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1.

Хоменко Вікторія Сергіївна, Національний транспортний університет, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1

AUTHOR:

Khomenko Inna O., Ph.D., associate professor, Natinal Trasport University, e-mail: inna_khomenko@mail.ru, тел.+380503703037, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1.

Khomenko V.S., National Transport University, Ukraine, 01010, m. Kyiv, str. Suvorov, 1, e-mail: homenko_viktoria@rambler.ru

АВТОРЫ:

Хоменко Інна Александровна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: inna_khomenko@mail.ru, тел.+380503703037, Украина, 01010, м. Киев, ул. Суворова, 1.

Хоменко Виктория Сергеевна, Национальный транспортный университет, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Ільчук В.П., доктор економічних наук, професор, Чернігівський національний технологічний університет, завідувач кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Чернігів, Україна

Базилук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри фінансів, обліку та аудиту, Київ, Україна.

REVIEWER:

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Chernigov National University of Technology, head of finance, banking and insurance, Chernigiv, Ukraine

Baziluk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University, professor, head of finance, accounting and auditing, Kyiv, Ukraine.

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ХМАРНИХ СЕРВІСІВ ВІТЧИЗНЯНИМИ СУБ'ЄКТАМИ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Червякова В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

Червякова Т.І., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

ECONOMIC ASPECTS OF THE USE OF CLOUD COMPUTING BY ENTERPRISES IN UKRAINE

Chervyakova V.V., Candidate of Economic Sciences, National Transport University, Kyiv, Ukraine

Chervyakova T.I., Candidate of Science (Engineering), National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБЛАЧНЫХ СЕРВИСОВ СУБЪЕКТАМИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В УКРАИНЕ

Червякова В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Червякова Т.И., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Важливою умовою успішного функціонування підприємства є ефективне управління своїми витратами. Автоматизація виробничих процесів і впровадження інформаційних технологій (ІТ) в організаційно-управлінську діяльність складають істотну частку в структурі витрат сучасної компанії. Тому проблеми зменшення витрат, зумовлених процесами експлуатації інформаційних систем, набувають особливої актуальності в умовах нестійкого фінансово-економічного стану.

Одним із перспективних напрямків вирішення зазначеної проблеми є використання зовнішніх інформаційних ресурсів та активне залучення зовнішніх сервісів, що надаються сторонніми спеціалізованими підприємствами.

Аналітики IDC пояснюють, що бізнес все частіше розглядає «хмарні» сервіси як більш економічну альтернативу традиційним. Адаже у зв'язку з кризою за останній рік компанії майже двічі скоротили витрати на впровадження ІТ-рішень [1].

Підприємствам і установам доводиться вирішувати непросту задачу про доцільність переходу до використання хмарних обчислень. За результатами досліджень 66% керівників підприємств розглядають як перспективу перехід до хмарних обчислень, у той час як 21% опитаних виключають таку можливість у найближчій перспективі.

Більшість (70%) опитаних ІТ-керівників вважають хмарні технології стратегічно важливими для розвитку бізнесу в Україні. Якщо торік питання про застосування хмарних сервісів вирішувалося переважно ІТ-департаментом (56%), то зараз такі рішення приймаються за участю фінансових служб та інших бізнес-підрозділів в 52% компаній [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблеми. Теоретичні й практичні аспекти хмарних технологій вивчали Різ Дж. [2], Фінгар П. [3], Леонов В. [4], Дрозд І.К. [5], Камінський О.Є. [6, 7], Соколенко В.А. [8], Мачуга Р.І. [9] та ін. Теоретичними розробками і практичними впровадженнями рішень в галузі «хмарних» обчислень займаються дослідні підрозділи компаній «VMware», «Amazon.com», «Google», «Microsoft», «Hewlett-Packard», «Intel», «IBM», «EMC2» та ін.

Цілі статті: проведення порівняльного аналізу хмарних технологій та економічне обґрунтування їх використання у фінансово-господарській діяльності вітчизняних суб'єктів господарювання.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Найбільш близько суть явища відображає визначення хмарних обчислень як технології

розподіленої обробки даних, в якій комп'ютерні ресурси і потужності надаються користувачеві як інтернет-сервіс.

Хмарні обчислення – результат об'єднання багатьох технологій і, в першу чергу, технологій віртуалізації (SOA, ASP, ASP.NET, web 2.0, grid та ін.) [10].

На даний час сформувався набір обов'язкових характеристик хмарних обчислень, зафіксований на рівні Національного Інституту стандартів і технологій США (NIST) [11]:

самообслуговування на вимогу (On-demand self-service) – споживач самостійно, в міру необхідності, забезпечує себе обчислювальними можливостями (серверний час, мережеві сховища тощо), запитуючи їх у сервіс-провайдера в односторонньому автоматичному режимі;

універсальний доступ до мережі (Broad network access) – сервіси доступні по мережі через стандартні механізми, що підтримують використання гетерогенних платформ тонких і товстих клієнтів;

об'єднання ресурсів (Resource pooling) – постачальник послуг об'єднує ресурси для обслуговування великої кількості споживачів в єдиний пул для динамічного перерозподілу потужностей між споживачами в умовах постійної зміни попиту на потужності. Особливе значення має незалежність від розміщення ресурсів, при якому замовник, в загальному випадку, не знає і не контролює точне фізичне місце розташування наданих ресурсів;

висока гнучкість (еластичність) сервісів (Rapid elasticity). Обчислювальні можливості надаються швидко і еластично, в ряді випадків автоматично, для оперативного підвищення масштабованості (scale out) і швидкого звільнення для зменшення масштабів споживання (scale in);

вимірний сервіс (Measured Service). Хмарні системи автоматично контролюють і оптимізують використання ресурсу, вимірюючи його на певному рівні абстракції, відповідному типу сервісу для кінцевого споживача (наприклад, обсягу зберігання, обчислювальної потужності, смуги пропускання і активних облікових записів користувачів).

Також усталилася класифікація моделей обслуговування в рамках хмарних сервісів: Software as a Service (SaaS) – програмне забезпечення як послуга; Platform as a Service (PaaS) – платформа як послуга; Infrastructure as a Service (IaaS) – інфраструктура як послуга.

Модель SaaS пропонує кінцевому користувачеві можливості використання віддалено встановленого програмного забезпечення: програми, що надаються в розпорядження користувача, функціонують не так на його комп'ютерах, а на стороні сервера.

Сервіси SaaS особливо затребувані малим і середнім бізнесом та компаніями-стартапами в силу ряду специфічних для них причин: бізнес-вимоги досить стандартні і не потребують додаткових витрат на розробку і використання нестандартного програмного забезпечення; керованість бізнесу достатньо висока внаслідок його невеликого розміру; даний сектор, як правило, не займається довгостроковим плануванням, приймає більш високі ризики відносно інформаційних активів і менш вимогливий щодо інформаційної безпеки.

Серед SaaS-сервісів підприємства середнього та малого бізнесу використовують насамперед базові для будь-якого бізнесу: CRM (9,4 млн дол. – 21,5%), ERP (8,04 млн дол. – 18,9%), в першу чергу податковий і бухгалтерський обліки, комунікативні (7,89 млн дол. – 18,6%) і офісні інструменти (6 млн дол. – 14,1%).

До переваг онлайн-ових програмних систем традиційно відносять відсутність повномасштабних витрат на їх придбання та оплату, що здійснюється пропорційно інтенсивності їх використання. Одночасно вирішується значна частина проблем, пов'язаних з використанням неліцензійних програмних засобів.

Модель PaaS надає комплекс послуг з використання інфраструктури «хмари» для розміщення на ній як власних програмних систем, так і стандартних програм-додатків. Невелика частка сервісів PaaS обумовлена відсутністю інноваційної складової в бізнес-моделях вітчизняних підприємств, більша частина яких зайнята в сировинній галузі або в сфері послуг – фінансах і торгівлі.

Для клієнта основний ефект при виборі ним даної моделі полягає в економії на витратах, пов'язаних з підтриманням фізичної та апаратної інфраструктури обчислювальної мережі, а також системного і серверного програмного забезпечення.

Модель IaaS є прикладом найбільш відкритого (з точки зору наданої свободи дій), але й, як правило, більш витратного варіанта організації хмарного сервісу. По суті дана технологія полягає в наданні клієнту в оренду віртуальних серверів. IaaS припускає, що клієнт має можливості контролю за операційними системами, віртуальними системами зберігання даних і встановленими додатками. Контроль і керування основною фізичною і віртуальною інфраструктурою хмари залишається за провайдером.

Переваги IaaS полягають у поєднанні широких можливостей з керування обчислювальними ресурсами (якщо ця функція необхідна користувачеві) з економією на витратах з підтримки фізичної та апаратної інфраструктури інформаційно-обчислювальної системи.

За даними аналітичної компанії IDC, у 2014 году ринок "хмарних" послуг в Україні з продажу програмного забезпечення як сервісу (Software as a Service, SaaS) та інфраструктури як сервісу (IaaS) за найбільш консервативними оцінками зріс на 47% до 8,5 млн доларів [1].

Досить популярним IT-рішенням для сучасних підприємств стає використання хмарних сховищ даних. Модель «хмарного сховища даних» передбачає надання клієнту послуг із зберігання необхідної інформації. При цьому ресурс, з яким клієнт безпосередньо взаємодіє, постає перед ним як деякий віртуальний сервер безвідносно до реальної схеми організації програмно-обчислювальної системи з боку провайдера та її географічного розташування. Фізично дані можуть зберігатися на комп'ютерах-серверах, розташованих на різних континентах (рис. 1).

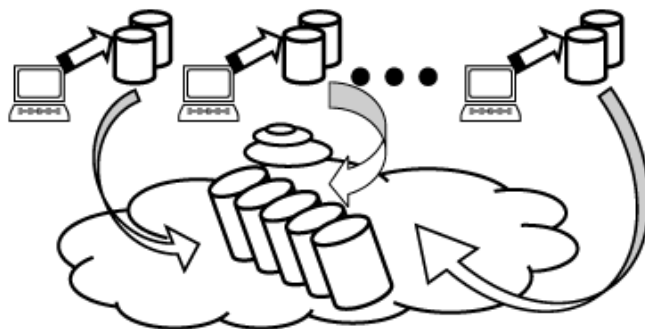


Рисунок 1 – Принципова схема «хмарного» сховища даних [12]

Економічні вигоди для користувача хмарних сховищ полягають у відсутності витрат на утримання інфраструктури системи зберігання даних. Функції з резервування та збереження цілісності даних передаються професійному провайдеру. Користувач сплачує лише за фактично використані файлові ресурси.

Найпопулярнішими хмарними сховищами даних на теперішній час є *Dropbox*, *Google Drive*, *One Drive*, *Яндекс.Диск* (табл. 1).

Таблиця 1 – Характеристики хмарних сховищ даних [13]

Характеристика	<i>Dropbox</i>	<i>Google Drive</i>	<i>One Drive</i>	<i>Яндекс.Диск</i>
Безкоштовний обсяг дискового простору, Гб	2	15	15	10, можливість збільшити до 50
Максимальний розмір файлу, Гб	10	5000	10	10
Спільний доступ до даних	Так	Так	Так	Так
Тарифний план за 1 місяць	50 Гб – 10 \$ 100 Гб – 20 \$	25 Гб – 2,5 \$ 100 Гб – 5 \$	100 Гб – 20 \$ 200 Гб – 40 \$	10 Гб – 30 руб. 100 Гб – 5 руб
Термін зберігання даних	Необмежений	Необмежений	Необмежений	Необмежений
Пряме посилання на завантаження	Так	Так	Ні	Так
Можливість редагування документів MS Office	Так	Так	Так	Ні
Підтримка різних операційних систем	Windows, Mac OS, Linux	Windows, Mac OS	Windows, Mac OS	Windows, Mac OS, Linux

Отже, для користувачів переваги від застосування хмарних сервісів полягають у можливості отримання необхідної послуги на власних умовах (рис. 2).



Рисунок 2 – «Хмара» з точки зору користувача [14]

За складом користувачів розрізняють: власні хмари підприємств (Private Cloud), хмари співтовариства (Community cloud), загальнодоступні хмари (Public cloud) та гібридні хмари (Hybrid Cloud).

Приватна хмара являє собою інфраструктуру, що використовується виключно для вирішення задач стандартизованого класу послуг і технічних можливостей організації. Зазначена інфраструктура може перебувати у власності, керуванні та експлуатації як самої організації, так і третьої сторони (чи деякої їх комбінації). Однією з переваг організації приватної хмари є те, що вона може існувати, як всередині так і поза територіальними повноваженнями організації.

Власні хмари доцільно мати великим підприємствам або виробничим об'єднанням у складі територіально розподілених філій, дочірніх підприємств тощо. Це фактично власний центр обробки даних (ЦОД). Зазначена інфраструктура дозволяє уникнути необхідності передачі конфіденційної інформації в треті руки.

Інфраструктура публічної хмари може вільно використовуватись широким колом користувачів (незалежно від їх корпоративної приналежності) і перебувати у власності, керуванні та експлуатації комерційних, академічних (освітніх та наукових) або державних організацій (чи будь-якої їх комбінації). Публічна хмара знаходиться в юрисдикції постачальника хмарних послуг. Такий підхід до використання хмарних обчислень найбільшою мірою підходить малим і середнім підприємствам, для яких вимога конфіденційності даних не є критичною.

Хмарна інфраструктура співтовариства призначена для спільного використання кількома організаціями або окремими особами, для яких вимоги до політики безпеки, відповідності регламентам і керівним документам є спільними. Така інфраструктура може управлятися самими організаціями або третьою стороною та існувати як на боці споживача, так і на боці зовнішнього провайдера. Хмара співтовариства поєднує в собі переваги і недоліки публічних і приватних хмар.

Гібридна хмара є поєднанням декількох хмарних інфраструктур, що залишаються унікальними інформаційними об'єктами, але пов'язані між собою приватними або стандартизованими технологіями передачі даних. При такій схемі побудови хмари частина обчислювальних ресурсів, що відповідають за обробку важливих для бізнесу завдань, залишається в зоні відповідальності організації, а найменш важливі дані та ІТ-сервіси передаються на аутсорсинг по моделі хмарних обчислень. При цьому, підхід до зміщення кордону «своє/чуже» в залежності від різних умов (сезонність навантаження, потреба в пілотуванні, спільні проекти, поглинання і розширення) може змінюватися, залучаючи бізнес в активне використання публічних хмарних сервісів і додатків.

Розгортання «хмарної» інфраструктури – досить складний процес, що вимагає фінансових витрат, виконання значного обсягу підготовчих робіт і тягне за собою певні ризики. Фінансові витрати спрямовуються на проведення консалтингової експертизи, модернізацію парку обладнання, його монтаж, установку і налаштування системного і прикладного програмного забезпечення (ПЗ). При розгортанні «хмари» в компанії проводиться комплексна інвентаризація всіх обчислювальних ресурсів, спрямована на їх класифікацію та подальшу уніфікацію. Крім того, формується каталог стандартних сервісів, доступних користувачам через портал самообслуговування, і затверджується процедура їх запиту і надання. Проект переведення сервісів в «хмарне» середовище може викликати складнощі, пов'язані з необхідністю адаптації додатків і їх інтеграції з іншою частиною інфраструктури.

Прийняття управлінського рішення щодо використання зовнішніх інформаційних ресурсів та сервісів має прийматися за результатами якісного аналізу стану власної інформаційної системи підприємства.

В умовах задовільного стану інформаційної системи підприємства негайний перехід до хмарних інформаційних технологій не буде економічно виправданим. Доцільним може бути перенесення до хмар нових сервісів або розробка концепції переходу до хмарних обчислень в майбутньому.

Перенесення інформаційного обслуговування в хмари може виявитися найбільш прийнятним кроком для підприємств, існуюча інформаційна система яких є неефективною або проводиться реінжиніринг бізнес-процесів, а також у випадку формування інформаційної системи (наприклад, на новому підприємстві). Причому, в стані якісних змін всього підприємства доцільним слід вважати поетапний перехід до хмарних сервісів. Для нових підприємств вибір на користь хмарного обслуговування може дати максимально можливий економічний і технологічний ефекти.

Оцінити матеріальні переваги використання хмарних сервісів можна на підставі даних, наведених в табл. 2.

Таблиця 2 – Оцінка скорочення витрат при використанні хмарних сервісів [15]

Витрати	IaaS	PaaS	SaaS	Тип витрат
Витрати на системних адміністраторів	Вартість забезпечення сервера Ч кіл-ть серверів, що передаються провайдеру + частина часу керівництва (пропорційно кіл-ті серверів)	Вартість забезпечення сервера додатків Ч кіл-ть серверів, що передаються провайдеру + вартість адміністрування БД + частина часу керівництва (пропорційно кіл-ті серверів додатків)	Вартість адміністрування серверів, що передаються провайдеру + вартість адміністрування БД + вартість адміністрування додатками, що передаються + частина часу керівництва	Регулярні
Підтримка користувачів та обладнання				Регулярні
Супроводження (апгрейди, апдейти, патчі)				Періодичні
Ліцензії на ПЗ і витрати на підтримку		Вартість ліцензій на ПЗ і на підтримку (25-30% від вартості ліцензій)	Вартість ліцензій на ПЗ і на підтримку (25-30% від вартості ліцензій)	Регулярні
Хостинг	Витрати на збереження серверів і обладнання	Витрати на збереження серверів і обладнання	Витрати на збереження серверів і обладнання	Регулярні

Таким чином, економія грошових ресурсів при переході до хмарних обчислень має наступні складові [6, 12, 15]:

- зниження капітальних витрат на придбання власного серверного обладнання;
- відсутність необхідності купувати ліцензійне програмне забезпечення;
- економія на експлуатаційних витратах, підтримці працездатності та оновленні ПЗ (включаючи заробітну плату співробітників, що обслуговують ІТ).

До переваг хмарних обчислень можна віднести наступне. Обсяг інвестицій, необхідний для організації ІТ-сервісу всередині компанії, відчутно скорочується. Капітальні витрати переходять в розряд операційних, що особливо актуально для малих і середніх фірм. При цьому споживач несе порівняно невеликі періодичні витрати у вигляді орендної плати. Як правило, оплата залежить від кількості користувачів і набору послуг, що купуються. Схема періодичної оплати дає можливість припинення виплат постачальнику сервісу в тому випадку, якщо необхідність в програмному забезпеченні тимчасово відсутня. Користувач отримує можливість планування бюджету на інформаційні технології заздалегідь, без різких коливань (у разі непередбачених ситуацій з власними серверами або ключовими співробітниками).

Інший важливий фактор переваги хмарних технологій – це фактор часу. У діяльності клієнта відсутній період, пов'язаний з розгортанням, налагодженням і налагодженням його інформаційної системи, оскільки хмарним сервісом можна починати користуватися одразу з моменту укладення договору з провайдером. Зниження стартових термінів при роботі з «хмарною» системою в порівнянні з роботою в традиційних умовах, як правило, стає вкрай важливою конкурентною перевагою в умовах динамічного зовнішнього середовища.

Ще однією перевагою залучення зовнішніх інформаційних ресурсів є мобільність. По-перше, користувач хмарного сервісу має можливість доступу до нього незалежно від свого фізичного розташування. По-друге, відсутність прив'язки до конкретного робочого місця дозволяє розширювати горизонти роботи компаній і підвищує гнучкість кадрової політики. При вирішенні завдань набору фахівців і управління персоналом можна в більшій мірі орієнтуватися на кваліфікаційні вимоги, залучаючи до роботи співробітників з різних регіонів. По-третє, підприємство (фірма) отримує більший ступінь свободи в плані використання офісних і виробничих приміщень. Витрати на оренду приміщень можуть бути оптимізовані за рахунок використання різних майданчиків, а також економії на приміщеннях, необхідних для розміщення серверів і супутнього обладнання.

Стабільність роботи «хмарних» сервісів, що забезпечується професійними провайдерами, як правило, вище в порівнянні з підтримкою IT-інфраструктури власними фахівцями компанії. Це обумовлено як професійно-технічними факторами (кращі можливості з ефективного розподілу потужностей, резервування даних, впровадження нових технологічних рішень та ін.), так і об'єктивними економічними стимулами у компаній-провайдерів з підвищення якості надання послуг в конкурентному середовищі.

Таким чином, для споживача «хмарні» сервіси надають широкий спектр можливостей для спрямування зекономлених ресурсів в основні сфери діяльності, що генерують прибуток.

Економічні переваги мають й провайдери хмарний сервісів [12].

Основним джерелом цих переваг є концентраційні ефекти, що обумовлюються спеціалізацією компанії-провайдера на виконанні технологічно цілісного комплексу виробничих завдань. У першу чергу, це концентраційні ефекти, пов'язані з економією на масштабах. Нерівномірності в потребах користувачів у доступі до IT-ресурсів відкривають можливості для оптимізації процесів роботи дата-центрів, а, отже, і досягнення кращих характеристик по витратах і доходах. Також має місце економія від масштабу в компаніях-провайдерах, яка обумовлюється скороченням витрат обігу.

Одним з аргументів на користь об'єктивної макроекономічної ефективності хмарних технологій є їх екологічність. Утримувачі великих дата-центрів в змозі добитися 3-7 кратної економії на електровитратах за рахунок динамічного надання ресурсів, одночасного обслуговування декількох користувачів, більш високого рівня середнього навантаження на сервери. Зокрема, у Фінляндії накопичений цікавий досвід використання тепла, що виробляється серверами великих дата-центрів, для опалення прилеглих житлових будинків.

Базові переваги для користувачів хмарних обчислень можна згрупувати за трьома категоріями: витрати; продуктивність і гнучкість бізнесу; продуктивність і гнучкість інформаційних технологій (рис. 3).

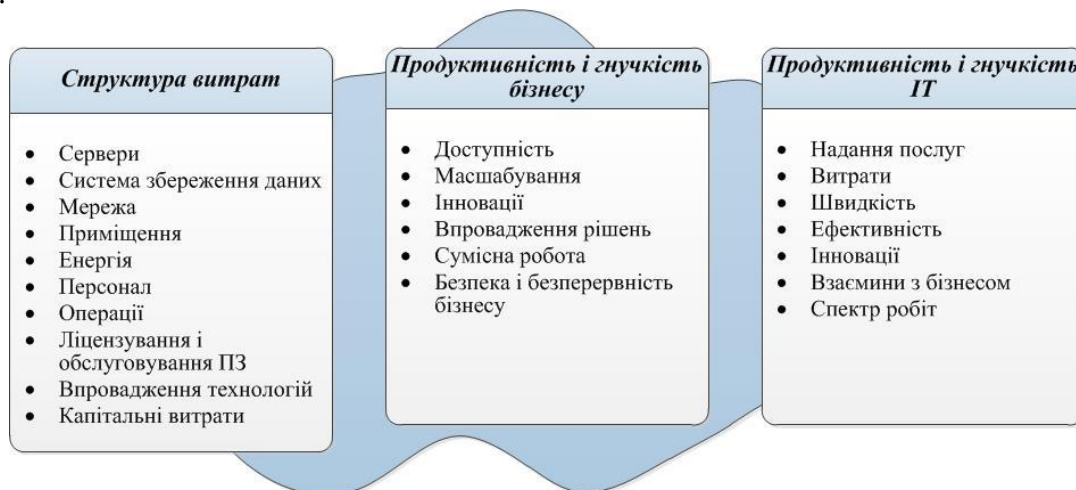


Рисунок 3 – Базові переваги хмарних обчислень [14]

Основним стримуючим фактором використання технологій хмарних обчислень є складність забезпечення конфіденційності інформації, яку її власники змушені обробляти і/або зберігати в центрах обробки даних (ЦОД). Однак з практичним впровадженням методу гомоморфного шифрування даних (без їх попереднього розшифрування) ця проблема значною мірою буде вирішена [16, 17, 18].

На думку фахівців [10], забезпечення безпеки хмарних обчислень буде основним напрямком діяльності IT-вендорів в найближчому майбутньому.

Управлінське рішення щодо можливого переходу до повного або часткового використання хмарних обчислень має прийматися на підставі якісного аналізу стану інформаційної системи підприємства, реальних потреб інформаційного забезпечення бізнесу, правових документів і можливостей сучасних хмарних технологій. Але остаточне рішення про можливість такого кроку і конкретний зміст процесу переходу необхідно приймати на основі кількісних показників ефективності.

Постановка завдання переходу до хмарних обчислень повинна передбачати:

- вибір мети переходу до нової структури інформаційного забезпечення бізнесу;
- визначення показників ефективності процесів інформаційного забезпечення підприємства;
- вибір необхідного виду послуг хмарних провайдерів;
- визначення оптимальної структури взаємодії підприємства із організацією, що надає послуги хмарних обчислень;
- оцінка витрат компанії на впровадження хмарних обчислень в короткостроковій і довгостроковій перспективах;
- оцінка ризиків впровадження хмарних обчислень і ризиків за умови продовження існуючої ІТ-стратегії;
- оцінка прибутку від впровадження хмарних обчислень в короткостроковій і довгостроковій перспективах як за рахунок скорочення витрат на утримання інфраструктури, так і за рахунок впровадження нових інформаційних сервісів.

З точки зору власників і керівництва підприємства метою використання технологій хмарних обчислень є підвищення його конкурентоспроможності та збільшення обсягу прибутку. Тому величина приросту прибутку може використовуватися як цільова функція для визначення критерію оптимальності переходу до хмарних обчислень. Критерій оптимальності повинен включати ряд обмежень щодо надійності і безпечності інформації, а також можливих технологічних, організаційних, структурних обмежень і умов. Крім того, на практиці досить складно отримати оцінку прибутковості підприємства, якщо перехід до хмарних обчислень супроводжується впровадженням нових або істотним вдосконаленням існуючих сервісів. У цьому випадку можна провести спрощений порівняльний аналіз витрат і ризиків, пов'язаних із застосуванням двох технологій.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Сучасні хмарні технології (cloud computing) є прогресивним та перспективним напрямом зниження витрат суб'єктами господарювання, зумовлених процесами експлуатації інформаційних систем.

Через численні переваги використання зовнішніх інформаційних ресурсів та активне залучення зовнішніх сервісів, що надаються сторонніми спеціалізованими підприємствами, все більше суб'єктів господарювання вважають використання хмарних обчислень стратегічно важливим заходом для розвитку бізнесу, в тому числі й в Україні. Однак використання хмарних обчислень пов'язане не лише зі зменшенням витрат та інтенсифікацією діяльності, але й з інформаційними ризиками (передусім ризиками зберігання та передачі даних). Отже, прийняття рішення щодо використання хмарних обчислень суб'єктом господарювання в своїй організаційно-управлінській діяльності має прийматися виключно на підставі техніко-економічного обґрунтування.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. <http://www.epravda.com.ua/news/2015/04/7/537613/>
2. Риз Дж. Облачные вычисления / Дж. Риз. / Пер с англ. – СПб.: БХВ-Петербург, 2011. – 288 с.
3. Фингар П. Облачные вычисления – бизнес-платформа XXI века / Питер Фингар. – М.: Аквариумная книга, 2011. – 256 с.
4. Леонов В. Google Docs, Windows Live и другие облачные технологии / Василий Леонов. – М.: Эксмо, 2012. – 304 с.
5. Дрозд І.К. Інформаційні технології як фактор удосконалення облікових процесів / І.К. Дрозд, В.О. Вдовиєнко // Науково-практичне видання «Незалежний аудитор». – К.: КНЕУ. – Сова. – 2013. – № 4. – С. 2-11.
6. Камінський О.Є. Економіка ефективності моделі «хмарних обчислень» [Електронний ресурс] / О.Є. Камінський // Економічні науки. Сер.: Облік і фінанси : зб. наук. пр. / Луц. нац. техн. ун-т. – Луцьк. – 2013. – Вип. 10(3). – С. 274-283.
7. Камінський О. Є. "Хмарні обчислення" – як ефективна модель виробництва та розповсюдження інформаційних послуг [Електронний ресурс] / О. Є. Камінський // Економічні

науки. Сер. : Облік і фінанси : зб. наук. пр. / Луц. нац. техн. ун-т. – Луцьк. – 2012. – Вип. 9(2). – С. 34-43.

8. Соколенко В.А. Концепція «хмарних» обчислень та її застосування в електронній торгівлі / В.А. Соколенко, А.В. Поляк // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми розвитку українського суспільства. – Харків: НТУ «ХПІ». – 2013. – № 6(980). – С. 109-117.

9. Мачуга Р.І. Віртуалізація і хмарні технології в обліку: далеке майбутнє чи реальне сьогодення? [Електронний ресурс] / Р.І. Мачуга // Ефективна економіка : електрон. наук. фак. вид. / Дніпр. держ. аграрно-економіч. ун-т. – 2013. – № 5. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2008>

10. Якушева Н.А. Расчет экономической эффективности облачных вычислений / Н.А. Якушева // Вестник МГТУ им. Н. Э. Баумана. Сер. Приборостроение. – 2012. – Спец. вып. 5 : Информатика и системы. – С. 224-235.

11. NIST SP 500-292 NIST Cloud Computing Reference Architecture. Recommendation of the National Institute of Standards and Technology. U.S. 2011.

12. Конюховский П.В. Экономика, управление и учет на предприятии / П.В. Конюховский, А.С. Кузнецова // Евразийский международный научно-аналитический журнал «Проблемы современной экономики». – 2012. – № 2 (42). – С. 147-150.

13. Генсюрська М.М. Хмарні сховища даних та їх характеристики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://informatika.udpu.org.ua/?page_id=1896

14. <http://ukraine.emc.com/collateral/emc-perspective/h6870-consulting-cloud-ep.pdf>

15. www.asteros.ru/docs/cloud_assessment.pdf

16. <http://www.pgpru.com/forum/kriptografija/vozmozhnostigomomorfizma>

17. Юдін О. К. Хмарні технології організації інтегрованих корпоративних мереж / О. К. Юдін, Р. В. Зюбіна, Т. В. Зюбін // Інформаційна безпека. – 2013. – Т. 11. – № 3. – С. 112–127.

18. Юдін О.К. Нормативно-правові аспекти використання хмарних технологій / О.К. Юдін, Р.В. Зюбіна // Наукоємні технології. – 2014. – № 3 (23). – С. 303-307.

REFERENCES

1. <http://www.epravda.com.ua/news/2015/04/7/537613/>
2. Riz Dzh. Oblachnyie vyichisleniya / Dzh. Riz. / Per s angl. – SPb.: BHV-Peterburg, 2011. – 288 s. (Rus)
3. Fingar P. Oblachnyie vyichisleniya – biznes-platforma XXI veka / Piter Fingar. – M.: Akvamarinovaya kniga, 2011. – 256 s. (Rus)
4. Leonov V. Google Docs, Windows Live i drugie oblachnyie tehnologii / Vasiliy Leonov. – M.: Eksmo, 2012. – 304 s. (Rus)
5. Drozd I.K. Informatsiini tekhnolohii yak faktor yak faktor udoskonalennia oblikovykh protsesiv / I.K. Drozd, V.O. Vdoviyenko // Naukovo-praktychne vydannia «Nezalezhnyi audytor». – K.: KNEU. – Sova. – 2013. – № 4. – S. 2-11. (Ukr)
6. Kaminskyi O.Ie. Ekonomichka efektyvni modeli «khmarnykh obchyslen» [Elektronnyi resurs] / O.Ie. Kaminskyi // Ekonomichni nauky. Ser.: Oblik i finansy : zb. nauk. pr. / Luts. nats. tekhn. un-t. – Lutsk. – 2013. – Vyp. 10(3). – S. 274-283. (Ukr)
7. Kaminskyi O. Ye. "Khmarini obchyslennia" – yak efektyvna model vyrobnytstva ta rozpovsiudzhennia informatsiinykh posluh [Elektronnyi resurs] / O. Ye. Kaminskyi // Ekonomichni nauky. Ser. : Oblik i finansy : zb. nauk. pr. / Luts. nats. tekhn. un-t. – Lutsk. – 2012. – Vyp. 9(2). – S. 34-43. (Ukr)
8. Sokolenko V.A. Kontseptsiiia «khmarnykh» obchyslen ta yii zastosuvannia v elektronni torhivli / V.A. Sokolenko, A.V. Poliak // Visnyk NTU «KhPI». Serii: Aktualni problemy rozvytku ukrainskoho suspilstva. – Kharkiv: NTU «KhPI». – 2013. – № 6(980). – S. 109-117. (Ukr)
9. Machuha R.I. Virtualizatsiia i khmarini tekhnolohii v obliku: далеке майбутнє чи реальне сьогодення? [Elektronnyi resurs] / R.I. Machuha // Efektyvna ekonomika : elektron. nauk. fakh. vyd. / Dnipr. derzh. aharno-ekon. un-t. – 2013. – № 5. – Rezhym dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2008> (Ukr)

10. Yakusheva N.A. Raschet ekonomicheskoy effektivnosti oblachnyih vyichisleniy / N.A. Yakusheva // Vestnik MGTU im. N. E. Baumana. Ser. Priborostroenie. – 2012. – Spets. vyip. 5 : Informatika i sistemyi. – S. 224-235. (Rus)
11. NIST SP 500-292 NIST Cloud Computing Reference Architecture. Recommendation of the National Institute of Standards and Technology. U.S. 2011.
12. Konyuhovskiy P.V. Ekonomika, upravlenie i uchet na predpriyatii / P.V. Konyuhovskiy, A.S. Kuznetsova // Evraziyskiy mezhdunarodnyiy nauchno-analiticheskiy zhurnal «Problemyi sovremennoy ekonomiki». – 2012. – № 2 (42). – S. 147-150. (Rus)
13. Hensorska M.M. Khmarni skhovyshcha danykh ta yikh kharakterystyky [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://informatika.udpu.org.ua/?page_id=1896 (Ukr)
14. <http://ukraine.emc.com/collateral/emc-perspective/h6870-consulting-cloud-ep.pdf>
15. http://www.asteros.ru/docs/cloud_assessment.pdf
16. <http://www.pgpru.com/forum/kriptografija/vozmozhnostigomomorfizma>
17. Iudin O. K. Khmarni tekhnolohii orhanizatsii intehrovanykh korporatyvnykh merezh / O. K. Yudin, R. V. Ziubina, T. V. Ziubin // Informatsiina bezpeka. – 2013. – T. 11. – № 3. – S. 112–127. (Ukr)
18. Iudin O.K. Normatyvno-pravovi aspekty vykorystannia khmarnykh tekhnolohii / O.K. Yudin, R.V. Ziubina // Naukoiemni tekhnolohii. – 2014. – № 3 (23). – S. 303-307. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Економічні аспекти використання хмарних сервісів вітчизняними суб'єктами підприємницької діяльності. / В.В. Червякова, Т.І. Червякова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).

Стаття присвячена дослідженню моделей побудови та обслуговування хмарних технологій та економічному обґрунтуванню їх використання вітчизняними суб'єктами підприємницької діяльності.

Об'єкт дослідження – хмарні технології.

Мета роботи – проведення порівняльного аналізу хмарних технологій та економічне обґрунтування ефективності використання моделі хмарних обчислень порівняно з традиційною моделлю ІТ-інфраструктури вітчизняних суб'єктів господарювання.

Методи дослідження – аналіз, синтез, узагальнення, систематизація.

Сучасні хмарні технології (cloud computing) є прогресивним та перспективним напрямом зниження витрат суб'єктами господарювання, зумовлених процесами експлуатації інформаційних систем. Через численні переваги використання зовнішніх інформаційних ресурсів та активне залучення зовнішніх сервісів, що надаються сторонніми спеціалізованими підприємствами, все більше суб'єктів господарювання вважають використання хмарних обчислень стратегічно важливим заходом для розвитку бізнесу, в тому числі й в Україні. Однак використання хмарних обчислень пов'язане не лише зі зменшенням витрат та інтенсифікацією діяльності, але й з інформаційними ризиками (передусім ризиками зберігання та передачі даних). Управлінське рішення щодо можливого переходу до повного або часткового використання хмарних обчислень має прийматися на підставі якісного аналізу стану інформаційної системи підприємства, реальних потреб інформаційного забезпечення бізнесу, правових документів і можливостей сучасних хмарних технологій. Остаточне рішення про можливість такого кроку і конкретний зміст процесу переходу необхідно приймати на основі кількісних показників ефективності. Отже, прийняття рішення щодо використання хмарних обчислень суб'єктом господарювання в своїй організаційно-управлінській діяльності має прийматися виключно на підставі техніко-економічного обґрунтування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ (ІТ), ХМАРНІ ОБЧИСЛЕННЯ, ХМАРНІ ТЕХНОЛОГІЇ, ХМАРНІ СЕРВІСИ, ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ, ІНФОРМАЦІЙНІ РИЗИКИ.

ABSTRACT

Chervyakova V.V., Chervyakova T.I. Economic aspects of the use of cloud computing by enterprises in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The article deals with the models of construction and maintenance of cloud technologies and economic substantiation of their use by Ukrainian enterprises.

Object of study – cloud technology.

Purpose – conduction of comparative analysis of cloud technologies and substantiation of economic efficiency of the cloud computing model compared to the traditional IT infrastructure model of ukrainian entities.

Methods of research – analysis, synthesis, generalization, systematization.

Modern cloud technologies (cloud computing) is a progressive and promising line of cost reduction of business entities caused by the operation processes of information systems. Due to the numerous benefits of the usage of external information resources and active involvement of external services provided by third-party specialized companies, more and more businesses consider the use of cloud computing to be strategically important measure for business development, including in Ukraine. However, the use of cloud computing is concerned not only with cost reduction and activity intensification, but also with information risks (especially risks of data transmission and storage). Administrative decision on a possible transition to full or partial use of cloud computing should be based on a qualitative analysis of the state of enterprise information system, real informational needs of business, legal documents and capabilities of modern cloud technologies. The final decision on the possibility of this step and the specific content of the transition process should be taken on the basis of the quantitative performance indicators. Thus, the decision on the use of cloud computing by entity in its managerial activities should be taken solely on the basis of feasibility study.

KEY WORDS: INFORMATION TECHNOLOGY (IT), CLOUD COMPUTING, CLOUD TECHNOLOGIES, CLOUD SERVICES, ECONOMIC EFFICIENCY, INFORMATION RISKS.

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Экономические аспекты использования облачных сервисов субъектами предпринимательской деятельности в Украине. / В.В. Червякова, Т.И. Червякова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

Статья посвящена исследованию моделей построения и обслуживания облачных технологий и экономическому обоснованию их использования отечественными субъектами предпринимательской деятельности.

Объект исследования – облачные технологии.

Цель работы – проведение сравнительного анализа облачных технологий и экономическое обоснование эффективности использования модели облачных вычислений в сравнении с традиционной моделью ИТ-инфраструктуры отечественных субъектов хозяйствования.

Методы исследования – анализ, синтез, обобщение, систематизация.

Современные облачные технологии (cloud computing) – прогрессивное и перспективное направление снижения затрат субъектами хозяйствования, обусловленных процессами эксплуатации информационных систем. Благодаря многочисленным преимуществам использования внешних информационных ресурсов и активного привлечения внешних сервисов, предоставляемых специализированными предприятиями, все большее число субъектов хозяйствования считают использование облачных вычислений стратегически важным шагом для развития бизнеса, в том числе и в Украине. Однако использование облачных вычислений связано не только с уменьшением расходов и интенсификацией деятельности, но и с информационными рисками (прежде всего рисками хранения и передачи данных). Управленческое решение относительно возможного перехода к полному или частичному использованию облачных вычислений должно приниматься на основании анализа состояния информационной системы предприятия, реальных потребностей информационного обеспечения бизнеса, правовых документов и возможностей современных облачных технологий. Окончательное решение о возможности такого шага и конкретное содержание процесса перехода необходимо принимать на основе количественных показателей эффективности. Таким образом, принятие решения об использовании облачных вычислений предприятием в своей

организационно-управленческой деятельности должно приниматься исключительно на основании технико-экономического обоснования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ (ИТ), ОБЛАЧНЫЕ ВЫЧИСЛЕНИЯ, ОБЛАЧНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ОБЛАЧНЫЕ СЕРВИСЫ, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ИНФОРМАЦИОННЫЕ РИСКИ.

АВТОР

Червякова Валентина Володимирівна, Національний транспортний університет, кандидат економічних наук, асистент кафедри економіки, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел.: +380679571074.

Червякова Тетяна Іванівна, Національний транспортний університет, кандидат технічних наук, доцент кафедри електроніки та обчислювальної техніки, e-mail: Chervyakova_T@mail.ru, тел.: +380674450896.

AUTHOR

Chervyakova Valentina V., National Transport University, Candidate of Economic Sciences, Assistant, Department of Economics, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, tel.: +380679571074.

Chervyakova Tatiana I., National Transport University, Candidate of Science (Engineering), Associate Professor, Department of electronics and computers, e-mail: Chervyakova_T@mail.ru, tel.: +380674450896.

АВТОР

Червякова Валентина Владимировна, Национальный транспортный университет, кандидат экономических наук, ассистент кафедры экономики, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел.: +380679571074.

Червякова Татьяна Ивановна, Национальный транспортный университет, кандидат технических наук, доцент кафедры электроники и вычислительной техники, e-mail: Chervyakova_T@mail.ru, тел.: +380674450896.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Воркут Т.А., доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, м. Київ, Україна.

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Президент академії інвестицій в науку і будівництво України, м. Київ, Україна.

REVIEWERS:

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

Bondarenko E.V., PhD, Professor, President of the Academy of investment in science and construction of Ukraine, Kyiv, Ukraine.