

**СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ
ІНТЕГРОВАНОЇ ЗВІТНОСТІ В УКРАЇНІ**

Антоненко Н.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, 3142206@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1478-6668

Вербицька А.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна, alverbic99@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3489-1377

**MODERN STATE AND PERSPECTIVES OF APPLICATION
OF INTEGRATED REPORTING IN UKRAINE**

Antonenko N.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, 3142206@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1478-6668

Verbytska A.I., National Transport University, Kyiv, Ukraine, alverbic99@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3489-1377

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ИНТЕГРИРОВАННОЙ ОТЧЕТНОСТИ В УКРАИНЕ**

Антоненко Н.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, 3142206@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1478-6668

Вербицкая А.И., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, alverbic99@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3489-1377

Постановка проблеми. В результаті підписання угоди про асоціацію України з ЄС значно пришвидшилися процеси злиття вітчизняних підприємств з міжнародним співтовариством. Дана угода відкриває нові економічні можливості для українських компаній. Проте, більшість суб'єктів господарювання ще не готова до міжнародної інтеграції та роботи за новими стандартами. В першу чергу, це пов'язано з недостатністю інформації про компанію, особливо, у соціальній сфері. Зміна вимог до обліково-аналітичної інформації, необхідної для прийняття результативних та високоякісних управлінських рішень на коротко- і довгострокову перспективу, може вирішити дану проблему. При цьому необхідно розширити склад і структуру звітності, яка в даний момент містить недостатню кількість інформації для користувачів. Саме інтегрована звітність, яка поки що не одержала широкого розповсюдження з причини відсутності нормативно-правової основи, може стати новим рішенням поставленої проблеми. Об'єднання фінансової та нефінансової звітності в неподільну модель упорядкує стратегічні завдання організації, націлить на покращення якості звітності та поліпшить взаємодію із зацікавленими особами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематикою застосування інтегральних звітів про сталий розвиток українських підприємств займалось багато вітчизняних вчених-економістів, в їх числі такі як: Г. Москалюк [1], Р. Костирко [2], О. Романенко, А. Романчук [3], О. Комірна, Ю. Байрактар, Л. Смолій [4], І. Годнюк, Т. Довга, І. Васильчук [5], та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Сьогоднішня економічна та ринкова ситуація в Україні визначає потребу багатьох підприємств у залученні додаткових фінансових ресурсів. За умов жорсткої ринкової конкуренції господарюючі суб'єкти намагаються покращити власний економічний стан за рахунок додатково вкладеного капіталу. Але залучити фінансові активи неможливо без підвищення рівня довіри інвесторів до об'єкта вкладень. Одним із способів вирішення такої проблеми є застосування українськими компаніями нефінансової звітності, в тому числі інтегрального звіту про сталий розвиток підприємства.

Мета статті. Основною метою написання статті є обґрунтування потреби у впровадженні нової моделі фінансової звітності в умовах переходу всіх підприємств України на міжнародні стандарти фінансової звітності (далі – МСФЗ), вплив сучасної практики на склад і структуру звітності українських компаній та аналіз перспектив її застосування в Україні.

Виклад основного матеріалу. В сучасних умовах господарювання зростає потреба у створенні сучасної інформаційної системи, яка дасть можливість задовольнити запити всіх

зацікавлених користувачів для прийняття ними відповідних рішень. Таким інструментом, в першу чергу, є фінансова звітність. Саме фінансова звітність повинна забезпечувати користувачів повною, об'єктивною та достовірною інформацією про поточний стан і результати діяльності компанії. Вона повинна бути надійним джерелом для визначення економічного потенціалу компанії та перспективи його подальшого розвитку. Але фінансова звітність на сьогоднішній день не забезпечує користувачів інформацією про інтелектуальний капітал, вартість якого має значний вплив на ринкову вартість компанії, а також майбутню прибутковість компанії.

Наявна система фінансової звітності не здатна відобразити всієї складності бізнесу, рівень соціальної відповідальності власників і керівників, ефективність використання людських ресурсів тощо. Тому останнім часом науковці спрямували свої зусилля на пошук доцільної системи звітності, яка буде відповідати запитам користувачів інформації. Таким чином, постає питання про перехід до інтегрованої звітності, яка буде містити показники, що характеризують фінансові результати діяльності компанії, а також включають в себе нефінансові показники. Потреба у побудові новітньої моделі фінансової звітності в Україні виникає у зв'язку з переходом українських компаній на МСФЗ та їх інтеграцію у світову спільноту.

В Україні складання нефінансових звітів не обов'язкове, тому їх створюють, як правило, компанії-лідери, для яких це є частиною корпоративної культури.

Метою подання фінансової звітності є інформування акціонерів, інвесторів, кредиторів про фінансові показники діяльності компанії, нефінансової – інформування працівників, населення, громадських організацій, органів влади, експертів про стан розвитку підприємства. Інтегрована звітність є засобом передачі більш повної картини діяльності компанії, що звітує, оскільки в цій звітності відображаються ризики і перспективи розвитку компанії. Інтегрована звітність підприємств також відома як «звітність сталого розвитку» або «звітність майбутнього» і має три основні складові: екологічна звітність, соціальна звітність і корпоративне управління [6, с. 67].

Актуальність інтегрованої звітності полягає в наявності прогнозів щодо коротко-, середньо- та довгострокового періоду діяльності компанії, що є дуже важливим для інвесторів. Стандартних вимог щодо складання інтегрованої звітності досі немає, але сформовані деякі загальні правила її складання, а саме: обов'язкове відображення стратегії розвитку компанії та умов його роботи; подання історичної довідки про діяльність компанії; розкриття інформації про ризики та труднощі, які виникають у компанії при досягненні перспективних цілей тощо [6, с. 67].

Важливою перевагою та відмінністю інтегрованої звітності є можливість отримувати не просто показники, які характеризують діяльність компанії та розкривають інформацію за окремими напрямками, а й можливість аналізувати взаємозв'язок цих даних в прив'язці до стратегії підприємства [7, с. 129].

Через відсутність відповідності між вітчизняним і міжнародним законодавством українські компанії, складаючи нефінансову звітність, називають її по-різному. Зустрічаються такі назви інтегрованого звіту про сталий розвиток компанії: соціальний звіт компанії «Нестле», звіт про корпоративну соціальну відповідальність корпорації «Інтел», звіт про сталий розвиток корпорації «Оболонь», звіт корпоративної соціальної відповідальності компанії «ГлаксоСмітКляйн», звіт про прогрес банку «ПУМБ» та інш. [1].

Слід зазначити, що у статті Р. Костирко про інтегровану модель звітності компаній [2, с.22], визначені основні міжнародні нормативні та методологічні акти, необхідні для підготовки та складання нефінансових звітів. До них відносяться:

-«Керівництво із звітності у сфері сталого розвитку» міжнародної організації «Глобальна ініціатива із звітності»;

-Стандарти серії AA1000 Міжнародного інституту соціальної та етичної звітності;

-Міжнародний стандарт бухгалтерської звітності №1;

-Декларація G8 «Зростання і відповідальність у світовій економіці».

Враховуючи вищевказані міжнародні акти, що регулюють процеси створення нефінансових звітів, необхідно зазначити, що на сьогодні існують проблеми, пов'язані з доступністю та зрозумілістю норм, вимог та правил іноземного законодавства. Тобто, на даний момент основною проблемою на шляху до впровадження нефінансової звітності є відсутність єдиної державної нормативно-методологічної бази і, як наслідок, недостатня розробленість стандартів оцінки та деталізації нефінансових показників підприємств.

На противагу зазначеному вище, А. Романчук стверджує, що для українських господарюючих суб'єктів однією з найбільших перешкод при введенні практики інтегрованих звітів є питання зростаючих внутрішніх координаційних витрат на складання нефінансової звітності [3].

Особливістю корпоративної соціальної відповідальності в Україні є відсутність системності у розвитку процесів соціалізації бізнесу, з чого випливає питання про формування всеохоплюючої системи ефективних інструментів об'єктивної оцінки рівня відповідальності компаній перед суспільством.

Значний внесок у дослідження інструментарію моніторингу української практики соціальної відповідальності вносить праця Л. Смолій [4], в якій засвідчено, що в даний період одними з найбільш розповсюджених засобів публікації інформації про соціальну відповідальність організації є інтегрована нефінансова звітність, соціальні рейтинги, анкетування або опитування респондентів та соціальний аудит.

Л. Смолій встановила, що переважна більшість вітчизняних компаній взагалі не приділяють уваги питанням оприлюднення власної політики соціальної відповідальності та її результативності. На думку вченої, в основному це пов'язано з відсутністю ефективних технологій моніторингу соціальної відповідальності в Україні. Погоджуємось з думкою, що для поліпшення ситуації необхідне формування загальноприйнятої стратегії та єдиної державної політики в даній сфері.

Існує нагальна потреба в адаптації українського законодавства до міжнародних стандартів корпоративної соціальної відповідальності бізнесу. А наступним етапом повинна стати розробка заходів стимулювання та популяризації практик соціальної відповідальності в суспільстві [4].

Суттєва переорієнтація національних товаровиробників на європейське бізнес-оточення розкриває перед великими компаніями, акціонерними товариствами нові можливості, перспективи, вимоги і в тому числі ризики.

Ідею інтегрованої звітності погодили і затвердили Всесвітня рада підприємців із сталого розвитку (WBSCD), Глобальна ініціатива із звітності (GRI), а також Конференція ООН із сталого розвитку (Rio+20), яку було проведено у 2012 р.

На Конференції ООН представники 196 держав у заключному документі вказали, що «наявність стандартизованої, інтегрованої звітності за показниками корпоративного сталого розвитку є основою для переходу до більш стійкої фінансово-економічної системи. Реальне врахування аспектів сталого розвитку при прийнятті інвестиційних рішень буде можливим в тому випадку, якщо інформація про діяльність компанії надаватиметься разом зі звичайною інформацією про стратегії, керування, операційні та фінансові показники, що є фундаментом для аналізу та прийняття інвестиційних рішень» [8].

Економічна наука та світова практика показали, що на сьогоднішній день «інвестори мають більш високі вимоги з приводу розкриття інформації та керування ризиками до фірм, які є їх партнерами. Натомість, вони не вилучають з об'єкта вкладень свої інвестиції, а навпаки, співпрацюють з ними для того, щоб досягти значних результатів» [9].

Перевагами складання інтегрованої звітності вчені-економісти вважають [10]: зручність для зацікавлених осіб, особливу увагу до проблем сталого розвитку; формування засад для прийняття оперативних управлінських рішень; детальне розуміння особливостей бізнесу; одержання інформації щодо галузевих напрямів розвитку; затвердження єдиних корпоративних цінностей в компанії; узгодження даних звіту із запитом інвесторів та високий рівень довіри у стосунках з основними зацікавленими сторонами.

Українські компанії вже мають досвід соціально відповідального ведення бізнесу, в тому числі, підготовки нефінансової звітності. Корпорація «Донбаська паливно-енергетична компанія (ДТЕК) є першою компанією, яка приєдналася до використання принципів Глобального договору ООН в Україні. Свій перший нефінансовий звіт компанія опублікувала у 2008 році під назвою «Енергія лідера: соціальний вимір», який базувався на міжнародному стандарту GRI та пройшов незалежний аудит. У 2010 році було оприлюднено другий нефінансовий звіт «Ера сталого зростання. Контури майбутнього». Перший інтегрований річний звіт «Ефективність. Стійкість» містив у собі, окрім фінансових, ще й не фінансові показники і був опублікований в 2013 році.

Виділяють чотири категорії компаній, яких цікавить інформація інтегрованої звітності щодо забезпечення інвестиційної привабливості [11] (рисунк 1).

Перспективи розвитку сучасної моделі інтегрованої звітності полягають у розробленні методологічної бази та перевірці її достовірності. Надалі інтегрована звітність має бути спрямована на такі ключові аспекти, як розробка системи показників, які об'єднують фінансовий і нефінансовий звіти, способи одержання інформації, користування інформацією різноманітних систем забезпечення (моніторингу, управлінського обліку, аналізу стійкого розвитку) в ході підготовки інтегрованої звітності.



Рисунок 1 – Категорії компаній щодо підготовки нефінансової звітності
Figure 1 – Categories of companies for the preparation of non-financial reporting

Інтегрована звітність є важливою для розвитку соціально відповідального бізнесу з наступних причин [12]: заохочення компаній до розвитку соціально відповідального бізнесу; використання інформації інтегрованої звітності інвесторами, партнерами, управлінцями з метою оцінки бізнесу; узаконення українського бізнесу на світовому ринку.

В основу підготовки інтегрованого звіту покладено такі основні принципи [2]: стратегічна спрямованість; зрозумілість і прозорість інформації; своєчасність та орієнтація на майбутнє; залучення зацікавлених сторін; достовірність, стислість і суттєвість інформації. Ці принципи є методологічною основою визначення змісту інтегрованого звіту за такими базовими елементами [2]: опис діяльності компанії та бізнес-моделі; фактори середовища, в якому працює компанія, його ризики і перспективи; стратегічні цілі та стратегія їх досягнення; особливості корпоративного управління; система показників стійкого розвитку та виробничих показників; прогноз на перспективу; аналіз нефінансових результатів.

На думку фахівців можна виділити наступні вигоди нефінансової звітності для вітчизняних компаній: 1) допомога в розширенні процесу керування. При підготовці такого звіту компанія має можливість дати об'єктивну оцінку нефінансовим ризикам, розглянути стратегію своєї компанії тощо; 2) зростання довіри до компанії. Для співробітників соціальна звітність є вагомою мотивацією, пояснюючи соціальну роль їх роботи. Бізнес партнери, державні органи, споживачі аналогічно формують своє відношення до компанії, беручи до уваги наявність нефінансової звітності; 3) підвищення прозорості компанії. Існування нефінансової звітності паралельно з фінансовою дає можливість зацікавленим сторонам володіти інформацією про соціальні та екологічні аспекти функціонування компанії з урахуванням інформації про економічні результати. Таким чином, можна ефективно оцінити ризики бізнесу, що є важливою складовою оцінки діяльності компаній з боку інвесторів, акціонерів та кредиторів; 4) зміцнення ділових відносин.

Висновки. Як свідчить світовий та вітчизняний досвід, оприлюднення нефінансової звітності дозволяє компаніям: створити позитивний імідж та надійну репутацію, підвищити рівень зацікавленості інвесторів; дати доступ до новітніх джерел фінансування та нових ринків збуту; сприяє зростанню вартості нематеріальних активів та непрямого зростання прибутку через поліпшення якості керування людськими ресурсами тощо. Розвиток нефінансової звітності в Україні відбувається дуже повільно. За останні роки збільшилась кількість українських компаній, що складають інтегровану звітність, а це значно підвищує їх інвестиційну привабливість як на вітчизняному, так і на світовому ринку. Таким чином, подальший розвиток складання нефінансової

звітності та використання світового досвіду у цій сфері дозволить Україні вийти на новий рівень свого соціального та економічного розвитку.

На даний момент, основною проблемою, що виникає перед вітчизняними підприємствами, на шляху до впровадження нефінансової звітності є: відсутність єдиної державної нормативно-методологічної бази і, як наслідок, недостатня розробленість стандартів оцінки та деталізації нефінансових показників підприємств. Для українських господарюючих суб'єктів однією з найбільших перешкод при введенні практики інтегрованих звітів є питання зростаючих внутрішніх координаційних затрат на складання нефінансової звітності. Існує нагальна потреба в адаптації українського законодавства до міжнародних стандартів корпоративної соціальної відповідальності бізнесу і розробці заходів стимулювання та популяризації практик соціальної відповідальності в суспільстві.

Узагальнюючи усе вищенаведене, можна зробити висновок про те, що саме інтегрована звітність на сьогодні та в найближчому майбутньому є одним із основних критеріїв, за яким вітчизняні компанії зможуть залучати потенційних інвесторів для розширення бізнесу та підвищення продуктивності компанії.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Москалюк Г. О. Нефінансова звітність у реалізації концепції сталого розвитку в Україні / Г. О. Москалюк // Облік і контроль в управлінні економічною стійкістю підприємств в умовах глобалізації: монографія / під ред. В. Ф. Максимової. – Одеса: ОНЕУ, 2014. – С. 323-373.
2. Костирко Р. О. Інтегрована модель звітності компаній: передумови, принципи, складові / Р. О. Костирко // Економіка України. — 2013. — № 2(615). — С. 18–28.
3. Романчук А. Л. Нефінансова (соціальна) звітність: сучасне розуміння та вітчизняна практика впровадження / А. Л. Романчук // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту КНТЕУ. – Вип. III. – Економ. науки. – Чернівці: ЧТЕІ КНТЕУ, 2016 — С. 306.
4. Смолій Л. В. Моніторинг соціальної відповідальності українських компаній: цілі, інструментарій, результати / Л. В. Смолій // Japanese Journal of Fundamental and Applied Studies, «Tokyo University Press». – 2015. – № 1(9). – С. 286–293.
5. Васильчук І. П. Нефінансова звітність як інструмент управління сталим розвитком корпорацій / І. П. Васильчук // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету: Серія: Економіка і менеджмент. 2015. Вип. 11. – С. 212-215.
6. Домашенко Ю. В. Інтегрована звітність: вдосконалений облік операцій як показник ефективності діяльності / Ю. В. Домашенко // Економічний вісник. – 2013. – № 1. – С. 65-72.
7. Сивак О. Б. Обліково-аналітичне забезпечення управління витратами на надання благодійної допомоги як елементом соціального капіталу підприємства: дис. ... канд. економ. наук: 08.00.09 «Бухгалтерський облік, аналіз та аудит. – Житомир, 2016. – 291 с.
8. Интегрированная отчетность [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ir.org.ru/ob-integrirovannoj-otchetnosti/istoriya-io>.
9. Воздействие. Трансформируя бизнес, изменяя мир. Глобальный договор ООН [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://media.rsp.ru/document/1/0/b/0b6f188c0089f0a08c042f87a192113a.pdf>
10. Барсола И. Планирование процесса подготовки нефинансовой отчетности [Электронный ресурс] / И. Барсола // KPMG. – 2011. – Режим доступа: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/pdf/2014/01/GS-Magazine-july2012-ru.pdf>
11. Давидюк Т.В. Социальная отчетность в Украине как инструмент управления человеческим капиталом [Электронный ресурс] / Т.В. Давидюк // Міжнародний збірник наукових праць Житомирського державного технологічного університету. – 2011. – № 3(21). – С. 96-101. – Режим доступа: <http://eztuir.ztu.edu.ua/55/1/11.pdf>.
12. Інтегрована звітність. Аналітичний огляд. Липень 2013 [Електронний ресурс] // Спільнота «Соціально відповідальний бізнес». – Режим доступу: http://www.svb.org.ua/sites/default/files/csr_ukraine_white_paper_2013_july_integrated_reporti ng.pdf.

REFERENCES

1. Moskaliuk H.O. (2014) Nefinansova zvitnist u realizatsii kontseptsii staloho rozvytku v Ukraini [Non-financial reporting in the implementation of the concept of sustainable development in Ukraine]. *Oblik i control v upravlinni ekonomichnoiu stiikistiu pidpriemstv v umovakh hlobalizatsii – Accounting and*

control in managing the economic stability of enterprises in a globalizing environment. V.F.Maksimova (Ed.), 323- 373, Odessa: ONEU [in Ukrainian].

2. Kostyrko R. O. (2013) Intehrovana model zvitnosti kompanii: peredumovy, pryntsypy, skladovi [Integrated reporting model of companies: preconditions, principles, components]. *Ekonomika Ukrainy – Ukraine economy*, 2 (615), 18-28 [in Ukrainian].

3. Romanchuk A.L. (2016) Nefinansova (sotsialna) zvitnist: suchasne rozuminnia ta vitchyzniana praktyka vprovadshennia [Non-financial (social) reporting: modern understanding and domestic implementation practice], *Visnyk Chernivetskoho torhovelno-ekonomichnoho instytutu KNTEU – Bulletin of the Chernivtsi Trade and Economic Institute of KNTEU*, 3, 306, Chernivtsi: CHTEI KNTEU [in Ukrainian].

4. Smoliy L.V. (2015) Monitorinh sochialnoi vidpovidalnosti ukrainskikh kompaniy: tsili, instrumentariy, rezultaty [Monitoring the social responsibility of Ukrainian companies: goals, tools, results], *Japanese Journal of Fundamental and Applied Studies*, «Tokyo University Press», 1(9), 286-293 [in Ukrainian].

5. Vasilchuk I.P. (2015) Nefinansova zvitnist iak instrument upravlinnia stalym rozvytkom korporatsiy [Non-financial reporting as a management tool for the sustainable development of corporations], *Naukoviy visnyk Mizhnarodnocho chumanitarnocho universytetu – Scientific Herald of the International Humanitarian University*, 11, 212-215 [in Ukrainian].

6. Domashenko Yu.V. (2013) Integhrovana zvitnist: vdoshkonalenyi oblik operatsiy iak pokaznyk efektyvnosti diialnosti [Integrated reporting: improved transaction accounting as an indicator of performance], *Ekonomichnyi visnyk – Economic Herald*, 1, 65-72 [in Ukrainian].

7. Syvak O.B. (2016) Oblikovo-analitychne zabezpechennia upravlinnia vytratamy na nadannia blachodiynoi dopomogy iak elementom sotsialnocho kapitalu pidpriemstva [Accounting and analytical provision of cost management for the provision of charity as an element of the social capital of the enterprise] Candidate's thesis. Zhytomir [in Ukrainian].

8. Integrirovannaya otchyetnost [Integrated reporting]. Retrieved from <http://ir.org.ru/ob-integrirovannoj-otchetnosti/istoriya-io> [in Russian].

9. Vozdeystviye. Transformiruya biznes, izmenyaya mir. Globalnyy dogovor OON [Impact. Transforming business, changing the world. United Nations Global Compact] Retrieved from <http://media.rsp.ru/document/1/0/b/0b6f188c0089f0a08c042f87a192113a.pdf> [in Russian].

10. Barsola I. (2011) Planirovaniye protsessa podgotovki nefinansovoy otchetnosti [Planning the process of preparing non-financial reporting]. KPMG. Retrieved from <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/pdf/2014/01/GS-Magazine-july2012-ru.pdf> [in Russian].

11. Davidyuk T.V. (2011) Sotsialnaya otchyetnost v Ukraine kak instrument upravleniya chelovecheskim kapitalom [Social reporting in Ukraine as a tool for managing human capital] [in Russian], *Mizhnarodnyi zbirnyk naukovykh prats Zhitomirskocho derzhavnocho technologichnocho universytetu – International Zbirnyk naukovykh prats Zhytomyr State Technological University*, 3 (21), 96-101. Retrieved from <http://eztuir.ztu.edu.ua/55/1/11.pdf> [in Russian].

12. Intehrovana zvitnist. Analitychnyi ochlyad. Lypen 2013 [Integral link. Analytic look. July 2013] *Spilnota «Sotsialno-vidpovidalnyi biznes» – Spilnost "Socially Vidpovidalny business"* Retrieved from http://www.svb.org.ua/sites/default/files/csr_ukraine_white_paper_2013_july_integrated_report.pdf [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Антоненко Н.В. Сучасний стан і перспективи застосування інтегрованої звітності в Україні / Н.В. Антоненко, А.І. Вербицька // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статті обґрунтована необхідність запровадження в Україні нової моделі інтегрованої звітності, яка базується на статистичних, соціальних, екологічних, фінансових та нефінансових показниках розвитку підприємства. Інтегровану звітність розглянуто як інструмент, що в найближчий час зможе забезпечити адекватну оцінку ефективності діяльності компаній, корпорацій, а також підприємств будь-якої форми власності. Об'єднання фінансової та нефінансової звітності в неподільну модель націлює фінансистів на покращення якості звітності та поліпшення взаємодії керівництва підприємств із зацікавленими в інвестуванні особами. Інтегрована звітність на сьогодні та в найближчому майбутньому є одним із основних критеріїв, за яким вітчизняні компанії зможуть залучати потенційних інвесторів для розширення бізнесу та підвищення продуктивності компанії.

Доведено, що інтегрована звітність дозволяє бізнесу отримувати додатковий капітал з огляду на перспективи сталого розвитку компаній. Використання інформації, яку надає інтегрована

звітність, дозволяє інвесторам, партнерам, управлінцям проводити поглиблений аналіз бізнес-процесів.

При проведенні дослідження були виявлені проблеми щодо адаптації українського законодавства до міжнародних стандартів корпоративної соціальної відповідальності бізнесу і розробки заходів стимулювання та популяризації практик соціальної відповідальності в суспільстві. Для українських господарюючих суб'єктів однією з найбільших перешкод при введенні практики інтегрованих звітів є питання зростаючих внутрішніх координаційних затрат на складання нефінансової звітності.

В статті доведено, що недостатня розробленість стандартів оцінки та деталізації нефінансових показників підприємств сповільнює процедуру складання інтегрованої звітності.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНТЕГРОВАНА ЗВІТНІСТЬ, СТАЛИЙ РОЗВИТОК, СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ, НЕФІНАНСОВА ЗВІТНІСТЬ, ІНВЕСТОР, НЕФІНАНСОВІ ПОКАЗНИКИ

ABSTRACT

Antonenko N.V., Verbytska A.I. Modern state and perspectives of application of integrated reporting in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article substantiates the necessity of introducing in Ukraine a new model of integrated reporting based on statistical, social, environmental, financial and non-financial indicators of enterprise development. Integrated reporting is considered as an instrument that in the near future will be able to provide an adequate assessment of the effectiveness of companies, corporations, and enterprises of any form of ownership. The unification of financial and non-financial reporting into an indivisible model targets financiers to improve reporting quality and improve the interaction of management of enterprises with those interested in investing. Integrated reporting today and in the near future is one of the main criteria by which domestic companies will be able to attract potential investors to expand their business and increase their productivity.

Integrated reporting is proven to allow businesses to receive additional capital based on the prospects for sustainable development of companies. The use of information provided by integrated reporting enables investors, partners, and managers to conduct in-depth analysis of business processes.

During the research, problems were identified regarding the adaptation of Ukrainian legislation to international standards of corporate social responsibility and the development of measures to stimulate and popularize social responsibility practices in society. For Ukrainian business entities, one of the biggest obstacles to the introduction of the practice of integrated reports is the growing internal coordination costs for the preparation of non-financial reporting.

It is proved in the article that insufficient development of standards for estimating and detailing non-financial indicators of enterprises slows down the procedure of compilation of integrated reporting.

KEYWORDS: INTEGRATED REPORTS, SUSTAINABLE DEVELOPMENT, SOCIAL RESPONSIBILITY, NON-FINANCIAL REPORTING, INVESTOR, NON-FINANCIAL INDICATORS

РЕФЕРАТ

Антоненко Н.В. Современное состояние и перспективы использования интегрированной отчетности в Украине / Н.В. Антоненко, А.И. Вербицкая // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье обоснована необходимость внедрения в Украине новой модели интегрированной отчетности, которая базируется на статистических, социальных, экологических, финансовых и нефинансовых показателях развития предприятия.

Интегрированная отчетность рассмотрена как инструмент, который в ближайшее время сможет обеспечить адекватную оценку эффективности деятельности компаний, корпораций, а также предприятий любой формы собственности. Объединение финансовой и нефинансовой отчетности в неделимую модель нацеливает финансистов на улучшение качества отчетности и улучшение взаимодействия руководства предприятий с заинтересованными в инвестировании лицами. Интегрированная отчетность сегодня и в ближайшем будущем является одним из основных критериев, руководствуясь которыми отечественные компании смогут привлекать потенциальных инвесторов для расширения бизнеса и повышения производительности компании.

Доказано, что интегрированная отчетность позволяет бизнесу получать дополнительный капитал с учетом перспективы устойчивого развития компаний. Использование информации,

предоставляемой интегрированной отчетностью, позволяет инвесторам, партнерам, управленцам проводить углубленный анализ бизнес-процессов.

При проведении исследования были выявлены проблемы по адаптации украинского законодательства к международным стандартам корпоративной социальной ответственности бизнеса и разработке мер стимулирования и популяризации практик социальной ответственности в обществе. Для украинских хозяйствующих субъектов одним из самых больших препятствий при введении практики интегрированных отчетов является вопрос растущих внутренних координационных затрат на составление нефинансовой отчетности.

В статье доказано, что недостаточная разработанность стандартов оценки и детализации нефинансовых показателей предприятий замедляет процедуру составления интегрированной отчетности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНТЕГРИРОВАННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ, УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ, СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, НЕФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ, ИНВЕТОР, НЕФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

АВТОРИ:

Антоненко Надія Василівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: 3142206@gmail.com, тел. +380963142206, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0003-1478-6668

Вербицька Аліна Ігорівна, Національний транспортний університет, студентка факультету менеджменту, логістики та туризму спеціальності 071 «Облік і оподаткування», e-mail: alverbic99@gmail.com, тел. +380951273067, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0003-3489-1377

AUTHOR:

Antonenko Nadiia, National Transport University, senior lecturer department of finance accounting and audit, e-mail: 3142206@gmail.com, tel. +380963142206 Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str., 1, of. 424, orcid.org/0000-0003-1478-6668

Verbytska Alina, National Transport University, student of faculty of management, logistics and tourism, specialty 071 "Accounting and taxation", e-mail: alverbic99@gmail.com, тел. +380951273067, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko str., 1, orcid.org/0000-0003-3489-1377

АВТОРЫ:

Антоненко Надежда Васильевна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: 3142206@gmail.com, тел. +380963142206, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, к. 424, orcid.org/0000-0003-1478-6668

Вербицкая Алина Игоревна, Национальный транспортный университет, студентка факультета менеджмента, логистики и туризма специальности 071 «Учет и налогообложение», e-mail: alverbic99@gmail.com, тел. +380951273067, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0003-3489-1377.

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., Economics (Dr.), professor, National Transport University, head of department of finance, accounting and audit, Kyiv, Ukraine.

УДК 338.585
UDC 338.585

DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-011-018

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ ПОКАЗНИКА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ВТРАТ ВІД ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Безуглий А.О., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, dorteh3@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3883-7968

Концева В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, valyako@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4911-7723

Стасюк Б.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, h0992919868@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2504-6577

THE THEORETICAL ASPECTS OF DETERMINATION INDEX OF SOCIO-ECONOMIC LOSSES FROM ROAD ACCIDENTS

Bezuglyi A.O., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine, dorteh3@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3883-7968

Kontseva V.V., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine, valyako@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4911-7723

Stasiuk B.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, h0992919868@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2504-6577

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЯ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО УЩЕРБА ОТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Безуглый А.О., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, dorteh3@ukr.net, orcid.org/0000-0003-3883-7968

Концевая В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, valyako@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4911-7723

Стасюк Б.О., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, h0992919868@gmail.com, orcid.org/0000-0003-2504-6577

Постановка проблеми.

Необхідність оцінки втрат від дорожньо-транспортних пригод зумовлена потребою визначення ефективності проведення заходів з підвищення безпеки дорожнього руху на ділянках автомобільних доріг загального користування. У даний час, ефективність заходів з підвищення безпеки дорожнього руху визначається за допомогою кількісних параметрів, у той час як в закордонній практиці оцінку проводять за вартісними (грошовими) показниками. Таким чином, виникає практична потреба у вартісній оцінці втрат від дорожньо-транспортних пригод, яка має ґрунтуватись на показниках втрат валового внутрішнього продукту для держави з кожного загиблого або потерпілого. Вартісна оцінка втрат від дорожньо-транспортних пригод також може застосовуватись на стадії вибору першочергових об'єктів дорожньо-будівельних робіт для їх замовника або їх безпосереднього виконавця.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідження в галузі змісту поняття втрат від дорожньо-транспортних пригод знайшли своє відображення в працях таких учених, як Н.М. Абрамова, А.О. Безуглий, Ю.П. Битяк, В.Т. Білоус, І.М. Волков, В.К. Гіжевський, О.В. Долженкова, І.П. Ємець, Т.В. Катрук, В.О. Павленко, А.А. Сотнікова, К.В. Уварова та В.П. Чижевський [1-2]. Незважаючи на значущість отриманих результатів у дослідженнях є досить невизначеним питання сфери застосування показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод».

Мета даної статті.

Метою є дослідження теоретичних аспектів формування показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод» та використання даного показника під час забезпечення фінансування дорожніх підприємств.

Виклад основного матеріалу.

Під соціально-економічними втратами від дорожньо-транспортних пригод розуміються усі втрати народного господарства, які виникають після скоєння дорожньо-транспортних пригод. Таким чином, для визначення таких втрат аналізуються не лише кількісні (кількість жертв, аварій, інвалідів, потерпілих тощо), а й соціальні показники (величина витрат на оплату тимчасової непрацездатності, вартість оплати ритуальних послуг, збитки від пошкодження вантажу тощо). Такий принцип закладений у Методиці [3] і буде використовуватись в подальшому дослідженні. Сфера визначення показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод» потребує вибору фінансування ділянки дороги для забезпечення належного стану покриття автомобільних доріг згідно вимог національних стандартів.

В Україні діє Програма з підвищення безпеки руху [4], якою передбачено виконання цілого ряду заходів, а саме:

- удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод;
- підвищення рівня безпечності доріг та дорожньої інфраструктури;
- підвищення рівня безпечності транспортних засобів;
- покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв;
- підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом;
- покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху;
- удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод;
- забезпечення дотримання правил дорожнього руху.

Головним постулатом Програми «Десятиліття дій з безпеки руху» є зменшення загиблих в дорожньо-транспортних пригодах на 50% до 2020 року. Метою в кількості загиблих на 2017 рік було не перевищити показник у 3 064 осіб, а фактичні дані свідчать про 3 432 загиблих у дорожньо-транспортних пригодах. Це свідчить про важливість забезпечення безпеки дорожнього руху.

Головними причинами скоєння дорожньо-транспортних пригод у 2017 році були порушення правил дорожнього руху, як перевищення безпечної швидкості (35%), перехід пішоходів у невстановленому місці (24%), неочікуваний вихід на проїзну частину (12%), порушення правил проїзду пішохідних переходів (7%), порушення правил маневрування (6%) та інші (16%).

Розглянемо важливість соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод з позиції їх вартісної (грошової) величини, скориставшись Методикою [3] за даними 2017 року на основі визначення втрат від загибелі та поранення людей, збитків від пошкодження транспортних засобів, псування вантажу, а також пошкодження автомобільної дороги та її елементів встановлено втрати народного господарства від дорожньо-транспортних пригод у розмірі $\approx 3\%$ від валового внутрішнього продукту 2017 року або 2,4 млн. грн. на одного потерпілого. Виникає необхідність першочергово виділяти ті об'єкти, на яких частіше трапляються аварії і гинуть люди, що дасть змогу досягти збільшення окупності фінансових ресурсів у дорожнє господарство, оскільки буде надана можливість розпоряджатись вивільненими коштами відповідальним органам за експлуатаційне утримання автомобільних доріг державного та місцевого значення. Розрахунок розміру вивільнених фінансових ресурсів буде наведений у подальшому дослідженні.

Проблема застосування показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод», потребує визначення критеріїв, за якими відбувається ранжування об'єктів дорожньо-будівельних робіт. Починаючи з 2017 року в Україні збільшується фінансування дорожньої галузі (в середньому на 65% у порівнянні з попереднім роком), яке останній раз відбувалось у зв'язку з підготовкою основних автомагістралей для проведення Чемпіонату з футболу «ЄВРО-2012» (рисунок 1).

Суттєве зростання обсягів фінансування пов'язане зі створенням Державного дорожнього фонду та розробкою Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018 – 2022 роки [5]. Як видно з рисунку 1, збільшення обсягів фінансування дає змогу збільшувати із року в рік обсяги виконання робіт з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів, а також послуг з експлуатаційного утримання.

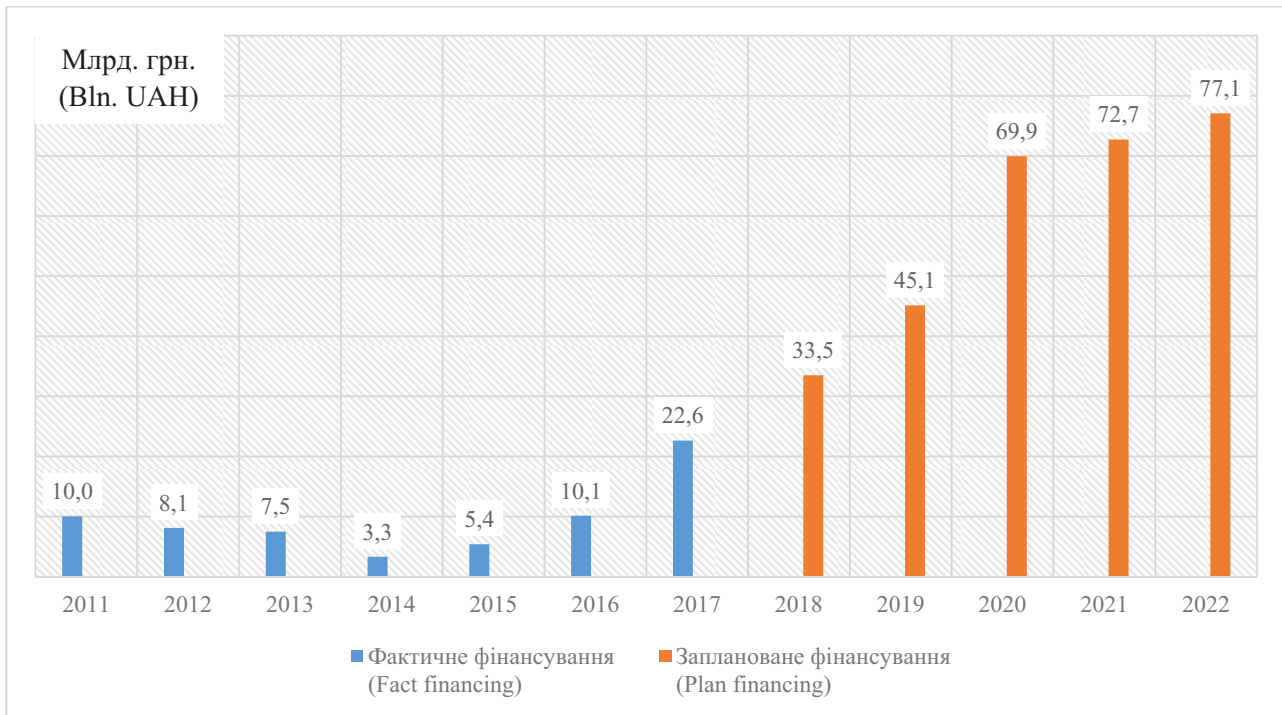


Рисунок 1 – Середньостроковий план фінансування на будівництво та ремонт автомобільних доріг загального користування на 5 років

Figure 1 – Mid-term plan of financing on repairing & building public roads for next 5 years

Зауважимо, що на рисунку 1 представлені дані по фінансуванню тільки згідно Програми розвитку [5], а додатково очікуються кошти від митного експерименту та окремих бюджетних програм, які будуть фінансуватись з Загального фонду Державного бюджету України. У той же час, розмір надходжень до Державного дорожнього фонду – прогнозний, який надається Міністерством фінансів України. Звісно, прогнозний рівень надходжень до Державного дорожнього фонду може зрости з урахуванням темпу розвитку національної економіки та розбудови інфраструктури.

Так чи інакше, дорожнє господарство буде мати той фінансовий ресурс, який необхідний для ліквідації катастрофічної ситуації на автомобільних дорогах загального користування. Під катастрофічною розуміється ситуація, коли 97% усіх автомобільних доріг мають високу зношеність та потребують капітального або поточного ремонту, 39% автомобільних доріг державного значення не відповідають вимогам за міцністю, а 51% – за рівністю [6]. Маючи гарантований Програмою розвитку [5] обсяг фінансування, замовники та виконавці дорожніх робіт будуть змушені виконати ранжування об'єктів до першочергового виконання.

Основним документом, яким необхідно керуватись при розподілі фінансових ресурсів на дорожні роботи та пріоретизації об'єктів будівельно-ремонтних робіт є Методика [7], яка встановлює порядок визначення та механізм розподілу фінансових ресурсів на основні потреби дорожнього господарства, до яких відносять витрати на:

- Будівництво нових автомобільних доріг;
- Реконструкцію (розширення) існуючих ділянок автомобільних доріг, тобто переведення доріг до вищої технічної категорії згідно [8];
- Капітальний ремонт автомобільних доріг, що передбачає комплексне відновлення елементів дороги без підвищення технічної категорії дороги згідно з розділом 5 [9];
- Поточний ремонт автомобільних доріг, що передбачає відновлення необхідних транспортно-експлуатаційних показників проїзної частини, виправлення незначних пошкоджень окремих елементів дороги без підвищення технічної категорії дороги згідно з розділом 6 [9];
- Експлуатаційне утримання автомобільних доріг згідно [10];
- Розвиток виробничих потужностей дорожніх організацій та підприємств, що належать до сфери управління Державного агентства автомобільних доріг (Укравтодору);
- Проектно-вишукувальні, науково-дослідні та впроваджувальні роботи у сфері дорожнього господарства;
- Утримання галузевих закладів охорони здоров'я для реабілітації учасників ліквідації наслідків катастрофи на Чорнобильській АЕС;

- Послуги, пов'язані з наданням автомобільних доріг загального користування у концесію, презентацією інвестиційних проектів під час проведення міжнародних заходів, підготовкою договорів щодо виконання робіт за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, інших кредиторів та інвесторів, співфінансування цих робіт, нагляд за їх виконанням.

Методика [7] застосовується:

- При підготовці бюджетного запиту або проектів бюджету на відповідний рік;
- Під час розробки короткострокових і довгострокових державних цільових програм;
- При підготовці планів фінансування нового будівництва, реконструкції, капітального, та поточного ремонтів, а також експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування.

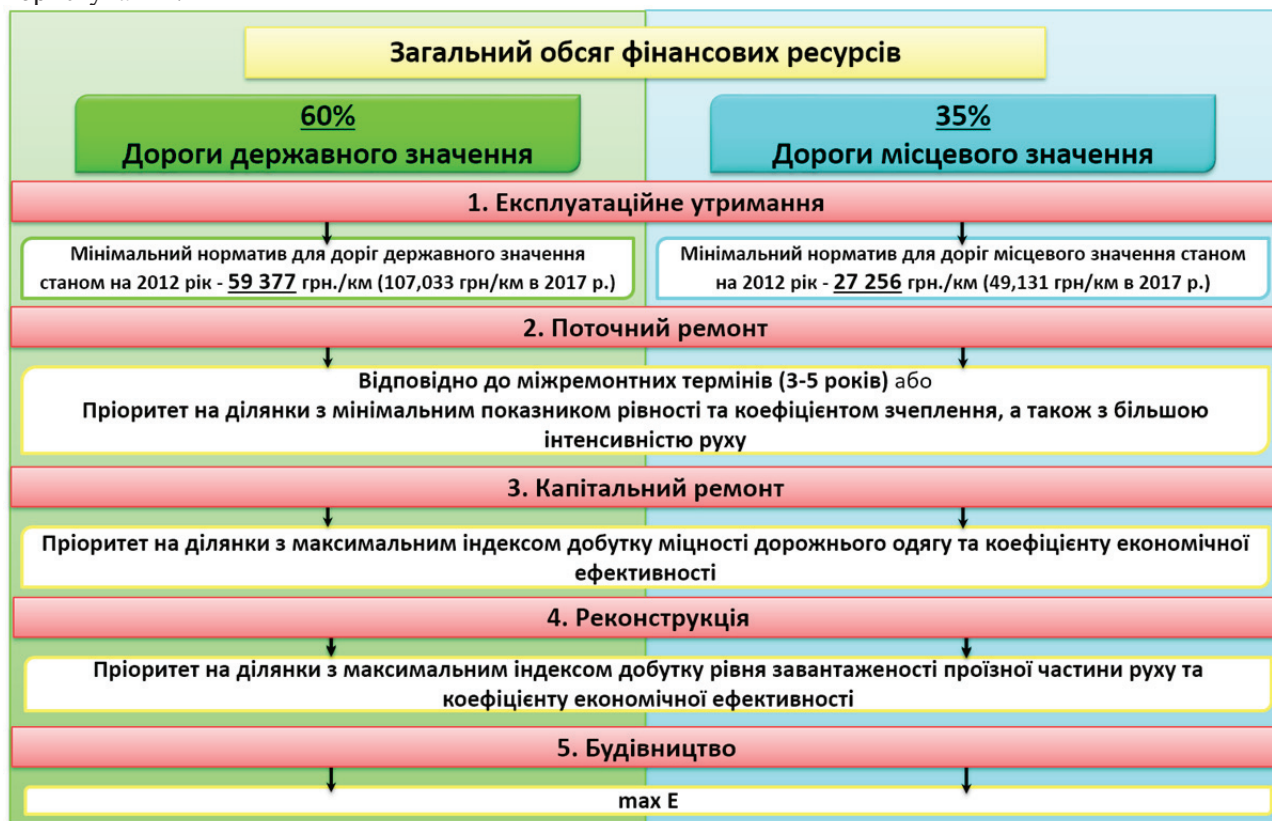


Рисунок 2 – Схема розподілу фінансових ресурсів
Figure 2 –Scheme of distribution financing

Головним принципом (рисунок 2) розподілу загального обсягу фінансових ресурсів на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення, згідно [7], полягає у розподілі відповідно до транспортної роботи та умов експлуатації автомобільних доріг загального користування. Зокрема, транспортна робота розглядається з технічної точки зору, а саме – визначення середньорічної інтенсивності та складу потоку транспортних засобів, їх повної ваги, навантаження на одну вісь тощо. Додатком 13 [7] регламентуються умови, при яких доцільно виконувати капітальний або поточний ремонт автомобільної дороги. Так, до основних вимог щодо експлуатаційного стану автомобільної дороги відносяться стан поперечного профілю та інженерних пристосувань, наявність просадок, колійності, вибоїн, руйнувань тощо. Не приймається до уваги безпечність проїзду транспортних засобів, зокрема не враховано, що має бути забезпечена видимість на перехрестях та передбачено безпечний наземний перехід (через Z-подібні наземні переходи) згідно [8], наявне бар'єрне огороження з демпферними системами згідно [11] тощо.

Безпечні умови для проїзду автомобільною дорогою мають бути обов'язково включені до переліку умов задовільного експлуатаційного стану автомобільної дороги, оскільки втрати, які несуть за собою дорожньо-транспортні пригоди, набагато вищі за виконання ремонтних робіт. На час складання і затвердження [7] не був відпрацьований механізм визначення втрат від дорожньо-транспортних пригод, а тому було неможливо включити цю модель розрахунку під час ранжування першочерговості об'єктів дорожнього будівництва.

Окрім коштів, передбачених [5], замовники дорожніх робіт або послуг мають змогу розробляти державні інвестиційні проекти, які, проходячи ретельний відбір, можуть отримати фінансування з Загального фонду Державного бюджету України. При підготовці державного інвестиційного проекту замовник подає його на державну експертизу, яка здійснює оцінку такого проекту. Оцінка здійснюється з урахуванням Методичних вказівок [12], які, зокрема, призначені для комплексної оцінки ефективності інвестиційних проектів у дорожньому господарстві з їх подальшим ранжуванням й визначенням черговості реалізації. Серед показників, які оцінюються, окремо необхідно зупинитись на визначенні економії від зниження збитків від дорожньо-транспортних пригод, тобто економії від підвищення безпеки руху.

Така економія розраховується для кожної групи транспортних засобів окремо за формулою, що містить лінійну залежність від різниці середнього розміру збитку від дорожньо-транспортних пригод, а також імовірності настання їх на дорозі у поточному та відремонтованому стані відповідно. В діючій Методиці [12] не передбачено розрахунок середнього розміру збитку. Ця проблема буде вирішуватись у подальших дослідженнях.

Методика [7] потребує змін в частині врахування методології розрахунку індексу безпечності, який буде використовуватись під час ранжування об'єктів виконання дорожньо-будівельних робіт з метою визначення першочергових об'єктів. Необхідність впровадження індексу безпечності також підтверджується тим, що програмне забезпечення, за допомогою якого можливо оцінити втрати від дорожньо-транспортних пригод за Методикою [3], не оновлюється, а тому достовірність автоматичного розрахунку знижується щороку і вже не може слугувати інструментом для включення до розрахунків. Передбачається, що цей індекс буде розраховуватись з використанням витратного підходу до оцінки втрат від дорожньо-транспортних пригод. Розрахунок індексу безпечності буде передбачати більш спрощену (у порівнянні з Методикою [3]) методологію визначення втрат від дорожньо-транспортних пригод – для використання на ранніх стадіях інвестиційного процесу (наприклад, при розробці техніко-економічного обґрунтування або державних інвестиційних проектів). Потребує окремого дослідження методика розрахунку індексу безпечності, яка давала би результат з похибкою $\pm 5\%$ у порівнянні з результатом, розрахованим за Методикою [3].

Висновки.

Автором розглянута діюча нормативна база, що стосується теоретичних аспектів визначення показника соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод, виділено головні недоліки, що стосуються визначення втрат народного господарства від дорожньо-транспортних пригод, проведено розрахунок втрат від дорожньо-транспортних пригод, які сталися у 2017 році і доведено важливість їх врахування в інвестиційному процесі та зазначено необхідність врахування індексу безпечності доріг. Також відмічається необхідність в подальшому дослідженні методичних змін у визначенні втрат на більш ранніх стадіях інвестиційного процесу з фінансування підприємств дорожнього господарства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Безуглий А.О. Оцінка соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод / Управління проектами, системний аналіз і логістика - К.: НТУ-2013 - Вип. 12, с. 231-238.
2. Долженкова О.В., Уварова К.В. Прогнозування соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод / Наукове електронне (онлайн) видання Молодіжний науковий вісник ДНУ ім. О. Гончара. Серія: Економічні науки, Вип. 4, (14)/2016, с. 89-98.
3. М 218-03450778-695:2011 «Методика визначення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод», затверджена заступником Голови Державної служби автомобільних доріг України 01.01.2011.
4. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435 «Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року».
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 р. № 382 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки».
6. Вдосконалення системи експлуатаційного утримання мережі автомобільних доріг загального користування в Україні / Безуглий А.О., Ілляш С.І., Зеленовський В.А., Печончик Т.І., Стасюк Б.О. // 36. «Дороги і мости», вип. 17. – К.: ДП «ДерждорНДІ», 2017, С. 14-26
7. Методика визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України,

Міністерством фінансів України від 21.09.2012 № 573/1019 та зареєстрована в Міністерстві юстиції України 16.10.2012 за №1734/22046.

8. ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво», затверджений наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 21.09.2015 №234.

9. ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт», затверджений наказом Державної служби автомобільних доріг України від 23.08.11 №301.

10. СОУ 42.1-37641918-105:2013 «Класифікація робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування», затверджений наказом Державного агентства автомобільних доріг України від 20.05.13 №162.

11. ДСТУ 8751:2017 «Безпека дорожнього руху. Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Загальні технічні вимоги», затверджений наказом ДП «УкрНДНЦ» від 20.12.2017 №434.

12. М 218-02071168-665:2009 «Методичні вказівки з оцінки ефективності інвестиційних проектів у дорожньому господарстві», затверджені Державною службою автомобільних доріг України 01.01.2009.

REFERENCES

1. Bezuglyi A.O. (2013). Otsinka socialno-economichnykh vtrat vid dorozhnyo-transportnykh prygod [Assessment of the socio-economic costs of road accidents] / Management of project, systems analysis and logistics. Kyiv. National Transport University - Vol. 12, p. 231-238 [in Ukrainian].

2. Doljenkova O.V., Uvarova K.V. (2016). Prognozuvannya socialno-economichnykh vtrat vid dorozhnyo-transportnykh prygod [Prognostication of the socio-economic costs of road accidents] / Scientific electronic (online) publication Youth Science Bulletin DNU named after O. Gonchar. Vol: Economic Science, Iss. 4, (14)/2016, p. 89-98 [in Ukrainian].

3. М 218-03450778-695:2011 "Methodology estimation socio-economic costs of road accidents", signed deputy of Head State Road Service of Ukraine 01.01.2011.

4. Resolution from the Cabinet of Ministers of Ukraine from 04/25/18 № 435 "About approval of the State Program for the Increasing Level of Road Safety in Ukraine until 2020".

5. Resolution from the Cabinet of Ministers of Ukraine from 03/21/18 № 382 "About approval of the State Target Economic Program for the Development Public Roads State Importance for 2018-2022".

6. Bezugliy A.O., Ilyasch S.I., Zelenovskii V.A., Pechonchuk T.I., Stasiuk B.O. (2017). Vdoskonalennya systemy ekspluatatsynogo utrymannya merezhi avtomobilnykh dorig доріг загального користування в Україні [Improvement of the system of maintenance of the network of highways of general use in Ukraine] / Collection of articles "Roads and bridges", issue 17. – K.: "DerzhdorNDI" SE, 2017, P. 14-26 [in Ukrainian].

7. Methodology of Estimation Amount Financing to Construction, re-Construction, Repair and Maintenance of Highways, approved by the order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine, Ministry of Finance Ukraine dated 09/21/2012 №573/1019 and registered by the Ministry of Justice of Ukraine on October 16, 2012 under №1734/22046.

8. SCN C.2.3-4:2015 "Highways. Part I. Design. Part II. Building", approved by the order of the Ministry of Regional Development, Construction and House-Communal Services of Ukraine dated 09/21/2015 №234.

9. BCN D.1-218-182:2011 "Repair of Public Roads. Types of Repairs and a List of Works", approved by the order of the State Road Service of Ukraine dated 08/23/2011 №301.

10. SOU 42.1-37641918-105:2013 "Classification of Works on the Maintenance of Public Roads", approved by the order of the State Road Agency of Ukraine dated 05/20/2013 №162.

11. DSTU 8751:2017 "Road Safety. Protections for Road and Guiding Devices. Terms of Use. General Technical Requirements", approved by the order of the SE "UkrNDNC" dated 12/20/2017 №434.

12. М 218-02071168-665:2009 "Methodology for Assessing the Efficiency of Investment Projects in the Road Economy", signed State Road Service of Ukraine 01/01/2009.

РЕФЕРАТ

Безуглий А.О. Теоретичні аспекти визначення показника соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод / А.О. Безуглий, В.В. Концева, Б.О. Стасюк // Вісник Національного

транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статті запропоновано впровадження нового індексу безпечності при здійсненні ранжування першочерговості фінансування об'єктів дорожньо-будівельних робіт.

Об'єкт дослідження – діюча нормативно-правова база України.

Мета роботи – дослідження теоретичних аспектів формування показника «соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод» та використання даного показника під час забезпечення фінансування дорожніх підприємств.

Метод дослідження – аналіз об'єкту дослідження з наступним синтезом пропозицій.

У статті розглянуто діючу нормативну базу, що стосується інвестиційного процесу у дорожній галузі, виділено головні недоліки, що стосуються визначення втрат народного господарства від дорожньо-транспортних пригод та приділено увагу доцільності врахування індексу безпечності доріг. Також, проведено розрахунок втрат від дорожньо-транспортних пригод, які сталися у 2017 році і доведено важливість їх врахування в інвестиційному процесі. Крім цього, відмічається необхідність в більш детальних дослідженнях щодо визначення втрат на більш ранніх стадіях інвестиційного процесу за іншою методологією та необхідність внесення змін до діючих нормативно-методичних документів.

Результати статті можуть бути використані при оновленні діючої нормативно-правової бази України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ФІНАНСУВАННЯ, РОЗПОДІЛ, ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ, СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ВТРАТИ, ІНДЕКС

ABSTRACT

Bezuglyi A.O., Kontseva V.V., Stasiuk B.O. The Theoretical Aspects of Determination Index of Socio-economic Losses from Road Accidents. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44)

The paper propose implementation the new index of safety, when we needed sorting objects of construction road.

Object of the study – the current regulatory framework of Ukraine.

Purpose of the study – to research theoretical aspects of determination index of socio-economic losses from road accidents and using this index when needed to sort objects of construction road by road enterprises.

Method of the study – analyze object of the study with the synthesis propositions.

In the paper reviewed the current regulatory framework of Ukraine, what concern investment in road sector of Ukraine, highlighted the main drawbacks for estimation losses of the national economy from road accidents, and expedience of implementation index of safety on roads. Although, calculation losses from road accidents, what happened only in 2017. After that was proved importance of implementation index of safety on roads in investment in road sector. Beside this, needed more detailed research for correction in mechanism calculation losses from road accidents on the first leg of invest process and necessity of improving changes to current regulatory framework of Ukraine.

The result of article may be use at actualizing regulatory framework of Ukraine.

KEYWORDS: FINANCING, DISTRIBUTION, ROAD ACCIDENTS, SOCIO-ECONOMIC LOSSES, INDEX

РЕФЕРАТ

Безуглый А.А. Теоретические аспекты определения показателя социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий / А.А. Безуглый, В.В. Концевая, Б.А. Стасюк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье предложено внедрение нового индекса безопасности при осуществлении ранжирования первоочередности финансирования объектов дорожно-строительных работ.

Объект исследования – действующая нормативно-правовая база Украины.

Цель работы – исследование теоретических аспектов формирования показателя «социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий» и использование данного показателя во время обеспечения финансирования дорожных предприятий.

Метод исследования – анализ объекта исследования с последующим синтезом предложений.

В статье рассмотрено действующую нормативную базу, которая касается инвестиционного процесса в дорожной отрасли, выделено главные недостатки, которые касаются определения ущерба

для народного хозяйства от дорожно-транспортных происшествий и уделено внимание целесообразности внедрения индекса безопасности дорог. Также, проведено расчет ущерба от дорожно-транспортных происшествий, которые произошли в 2017 году і приведено важность их учета в инвестиционном процессе. Кроме этого, отмечается необходимость в более детальных исследованиях по определению ущерба на более ранних стадиях инвестиционного процесса по другой методологии и необходимости внесения изменения в действующие нормативно-методические документы.

Результаты статьи могут быть использованы при обновлении действующей нормативно-правовой базы Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ФИНАНСИРОВАНИЯ, РАСПРЕДЕЛЕНИЕ, ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ, СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УЩЕРБ, ИНДЕКС

АВТОРИ:

Безуглий Артем Олександрович, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри Фінанси, облік і аудит, dorteh3@ukr.net, тел. +380984358428, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Концева Валентина Володимирівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, професор кафедри Фінанси, облік і аудит, valyako@gmail.com, тел. +380675006157, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>

Стасюк Богдан Олександрович, Національний транспортний університет, аспірант за спеціальністю 051 «Економіка» кафедри Фінанси, облік і аудит, h0992919868@gmail.com, тел. +380992919868, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

AUTHOR:

Bezugliy A.O., Ph.D in Economics, National Transport University, docent of the cathedra Finance, Account & Audit, dorteh3@ukr.net, тел. +380984358428, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeljanovicha-Pavlenka str. 1, of. 424, <http://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Kontseva V.V., Ph.D in Economics, National Transport University, professor of the cathedra Finance, Account & Audit, valyako@gmail.com, тел. +380675006157, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeljanovicha-Pavlenka str. 1, of. 424, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>

Stasiuk B.O, National Transport University, Ph.D student on specialty 051 "Economics" of the cathedra Finance, Account & Audit, h0992919868@gmail.com, тел. +380992919868, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeljanovicha-Pavlenka str. 1, of. 424, <http://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

АВТОРЫ:

Безуглый Артем Александрович, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры Финансы, учет и аудит, dorteh3@ukr.net, тел. +380984358428, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Концевая Валентина Владимировна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, профессор кафедры Финансы, учет и аудит, valyako@gmail.com, тел. +380675006157, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0002-4911-7723>

Стасюк Богдан Александрович, Национальный транспортный университет, аспирант по специальности 051 «Экономика» кафедры Финансы, учет и аудит, h0992919868@gmail.com, тел. +380992919868, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, <http://orcid.org/0000-0003-2504-6577>

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Шемаєва Л.Г., доктор економічних наук, проф., завідувач відділу фінансової безпеки Національного інституту стратегічних досліджень, Київ, Україна

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри фінанси, облік і аудит Національного транспортного університету, Київ, Україна

REVIEWER:

Shemaieva L.G., Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of Department of Financial Safety of National Institute of International Security Problems, Kyiv, Ukraine

Baziliuk A.V., Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the cathedra Finance, Account & Audit of the National Transport University, Kyiv, Ukraine

УДК 330.322:658
UDC 330.322:658

DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-019-028

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТІЙКОСТІ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

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

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

THEORETICAL BASES FOR ENSURING THE SUSTAINABILITY OF THE MOTOR ENTERPRISE

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

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

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

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

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

Постановка проблеми. Автомобільний транспорт забезпечує значну частку в загальному обсязі перевезень вантажів та пасажирів. Ефективне функціонування підприємств реального сектору економіки та забезпечення потреб населення в перевезеннях значною мірою обумовлено соціально-економічним розвитком підприємств автомобільного транспорту.

В останні роки на транспорті, як і в інших галузях економіки виникають складні проблеми, пов'язані з нестабільністю ринкових умов функціонування. Залежність підприємств автомобільного транспорту від ділової активності підприємств виробничої і невиробничої сфери економіки поглибили проблеми зниження обсягів транспортних послуг. Статистичні показники свідчать про нестабільну динаміку обсягів вантажообігу і пасажирообороту на транспорті в цілому і на автомобільному транспорті зокрема [3]. В першому півріччі 2018 р. порівняно із 2017 р. в умовах підвищення витрат на автомобільні перевезення та значного зносу рухомого складу спостерігається зменшення пасажирообороту та уповільнене зростання вантажообігу.

Враховуючи, що основна частина підприємств в транспортній сфері є малою, частка яких до загальної кількості підприємств виду економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» у 2017 р. склала 92,7% [3], підприємства автомобільного транспорту мають можливість бути гнучкими до динамічних умов ринку, але їм складніше забезпечувати стійкість порівняно з середніми і великими підприємствами-конкурентами. Про це свідчать статистичні дані січня-вересня 2017 р.: серед підприємств даного виду економічної діяльності 44% були збитковими.

Отже, проблема стійкості підприємств автомобільного транспорту є актуальною для галузевого ринку. В умовах змінення кон'юнктури ринку, нестабільності середовища підприємства для забезпечення ефективності діяльності та інвестиційної привабливості потребують прийняття управлінських рішень, спрямованих не тільки на короткострокову стабілізацію функціонування, але й на визначення відповідних превентивних заходів при існуючій тенденції до негативних змін в діяльності підприємства.

Необхідною умовою ефективного функціонування і розвитку підприємств автомобільного транспорту в динамічному середовищі є здатність до управління економічною стійкістю. Викладене обумовлює актуальність подальших розробок теоретичних і практичних рекомендацій в сфері вивчення напрямів управління економічною стійкістю вітчизняних автотранспортних підприємств.

Аналіз публікацій та постановка завдання. Істотним внеском у становлення і розвиток концепції стійкого розвитку підприємства стали праці зарубіжних та вітчизняних авторів: Анохіна С.Н., Баканова М. Н., Бугая В.З., Бурди А.І., Василенко О.В., Дегтярьова О.О., Зайцева О.Н., Мансурова Н.Е., Мельника Л.Г., Храмова Л.Н., Беллендир М.В, Луссе А.В. та інших. Аналізуючи опубліковані праці науковців, можна зробити висновок, що функціонування вітчизняних автотранспортних підприємств на засадах стійкості потребує теоретичного обґрунтування. Це обумовлюється відсутністю єдиного підходу як до визначення поняття «стійкість» по відношенню до автотранспортного підприємства, так і до елементних складових стійкості підприємства.

Головними завданнями дослідження є поглиблення теоретичних положень щодо сутності поняття «стійкість підприємства», обґрунтування її складових елементів на автотранспортних підприємствах.

Основна частина. Концепція стійкого розвитку з'явилася на початку 70-х років ХХ ст. через зростання уваги суспільств різних країн до екологічних аспектів соціально-економічного розвитку. Тому найбільших успіхів у дослідженні природи стійкості, зокрема стійкості стану та руху системи досягнуто у природничих науках. В природничій сфері стійким станом вважають здатність до тривалого існування, збереження в часі [3].

В англійських джерелах для позначення стійкого стану використовується поняття *sustainability*, яке означає впорядкування технічних, наукових, екологічних, економічних та соціальних ресурсів таким чином, що результуюча система може підтримуватися у стані рівноваги в часі та просторі [5, с. 294].

Так, Горшков В.Г., Кондратьев К.Я., Лосев К.С. [12, 20, 22] стійкий стан описують як поліпшення життя людей в умовах стійкості біосфери, тобто в умовах, коли господарська діяльність не породжує перевищення допустимої межі зміни біосфери чи коли зберігається такий стан природного середовища, який здатний забезпечити стійкість біосфери з включенням у неї господарської діяльності людини. У даних визначеннях основний наголос робиться на екологічній складовій, свідомо не беруться до уваги інші складові стійкого розвитку, що, на наш погляд, є неприйнятним обмеженням.

В наукових джерелах, аналіз яких був виконаний, стійкість розглядається в статичній і в динамічній. Якщо мова йде про стійкість в певний момент часу – говорять про стійкий стан, при якому зберігається пропорція показників. Динамічна стійкість характеризує процес збереження тенденцій стійкого розвитку.

Слід зазначити, що категорія «стійкість» прийшла в економічну науку з теорії систем та системного аналізу. Згідно з цією теорією підприємство розглядається як система, на яку здійснюють вплив різні фактори. Прихильники системного аналізу дійшли до висновку, що «стійкість» слід визначати як певну регулярну повторюваність (тобто властивість повторюватися в незмінному вигляді) та відповідно, нестійкість – як такий стан, який виникає випадково і може не повторитися. Синонімами слова «стійкість» прийнято вважати – незмінність, рівновагу, стабільне функціонування, сталість тощо.

Вперше інформація про поняття «економічна стійкість» з'явилась у період з 1973 по 1979 роки. Під даним поняттям почали розглядатись питання щодо сталого економічного розвитку здебільшого на рівні країни або регіону [1]. Однак, в подальшому стає все більш зрозумілим, що стійкість економічного розвитку країни, і її регіонів можлива лише при економічній стійкості їх структурних елементів, галузей, підприємств і організацій. Економічна стійкість кожного окремого підприємства дозволяє всій господарській системі країни не тільки зберегти потенціал, а й забезпечити її якісне піднесення і вихід на міжнародні ринки з новими конкурентоспроможними товарами та послугами [21].

На сьогоднішній час існують різні підходи до визначення категорії «стійкість» по відношенню до підприємства і відсутність загальноприйнятого поняття «економічна стійкість підприємства».

Так, у Словнику української мови, стійкість визначається як «здатність довго зберігати та проявляти свої властивості, не піддаватись руйнуванню і псуванню» [28, с. 710], а у Економічній енциклопедії стійкість економічної системи визначається як властивість, що відображає її динаміку, яка залежить від множини факторів. Стійкою називають «економічну систему, перехід якої до заданого стану відбувається у такий спосіб, що жоден із множини її факторів не виходить за допустимі межі на заданій траєкторії зміни стану цієї системи» [14, с.478].

Аналіз економічної літератури дозволив виокремити п'ять основних підходів до визначення поняття «стійкість підприємства» (таблиця 1).

Таблиця 1 – Підходи авторів до визначення поняття «стійкість підприємства»
Table 1 – Approaches of authors to the definition of "sustainability of the enterprise"

Автор	Сутність визначення	Позиції авторів, щодо сутності визначення
1	2	3
Бугай В.З.[8]	Здатність підприємства поглинати зовнішні й внутрішні дестабілізуючі фактори через ефективне застосування своїх ресурсів за рахунок використання і вдосконалення економічного потенціалу.	Здатність підприємства зберігати свій стан
Василенко О.В. [10]	Здатність системи зберігати свій працездатний стан щодо досягнення запланованих результатів за наявності різних мінливих впливів.	
Іванов В.Л. [16]	Здатність економічної системи не відхилятися від свого стану (статистичного або динамічного) за різних внутрішніх і зовнішніх дестабілізаційних впливів на рахунок ефективного формування та використання фінансових і інших механізмів.	
Козловський С.В. [18]	Здатність економічної системи після деякого впливу (зміни параметрів економічної системи, її показників) швидко повертатися у стан не гірший попереднього, зберігати свій стан як завжди довго, а також поліпшувати свій стан за умови позитивної зміни економічних параметрів системи.	
Поліщук О.А. [25]	Здатність оптимально використовувати свій потенціал, що дозволяє швидко адаптуватися до динамічних змін зовнішнього середовища, в довгостроковій перспективі задовольняючи потреби всіх учасників господарської діяльності.	
Алексєєнко Н.В. [4]	Стан його матеріальних, економічних і трудових ресурсів, їх розподіл і використання, які забезпечують розвиток підприємства на основі зростання прибутку і капіталу при збереженні платоспроможності та кредитоспроможності за умов допустимого рівня ризиків.	Стан при якому підприємство ефективно функціонує і стабільно розвивається
Зайцев О.М. [15]	Такий стан підприємства, при якому зберігається здатність ефективного функціонування і стабільного прогресивного розвитку при негативних впливах зовнішнього середовища.	
Анохін С.Н. [7]	Рівноважний стан промислового підприємства, при якому економічні й управлінські рішення здатні регулювати основні чинники стійкого положення підприємства: управління, виробництва, фінансів, персоналу і стратегії в заданих межах ризику.	Рівновага параметрів стану підприємства
Колодізев О.М., Нужний К.М. [19]	Стан рівноваги або здатність повертатися в цей стан відкритої соціально-економічної системи (підприємство), після того як мало місце виведення з цього стану зовнішніми й внутрішніми збурюючими впливами за рахунок ефективного використання усіх видів ресурсів з подальшою спроможністю забезпечувати оптимальний процес їх поповнення.	
Сімех Ю.А. [27]	Це потенційні можливості підприємства повернутися у стан рівноваги, в якому підприємство має позитивну динаміку функціонування, або не виходить за межі встановлених границь.	
Тарасова О.О. [30]	Здатність економічної системи, що потрапила у несприятливе відхилення за межі її допустимого стану, повернутися у стан рівноваги за рахунок власних і запозичених ресурсів.	
Анісімов Ю.П. [6]	Підприємство є стійким, коли отримує прибуток, якщо стійкості немає, то індикатором низької ефективності діяльності є понесені ним збитки	Здатність отримання доходів, прибутку
Камаєв В.Д. [17]	Стабільність отримання організацією доходів від продажів.	
Подольська В.О. [24]	Здатність підприємства відповідати за своїми боргами та зобов'язаннями і нарощувати економічний потенціал, результат його поточного, інвестиційного, фінансового розвитку.	
Бурда А.І [9]	Системне явище, яке виступає індикатором відхилень від потенційно можливого конкурентного стану на певному етапі життєдіяльності підприємства.	Інші трактування
Павловський М.А. [23]	Певна властивість економічної системи відображати її позитивну динаміку, яка залежить від множини факторів.	
Попельнюхов Р.В. [26]	Відображає здатність стійкості, ефективно протидіяти несприятливим внутрішнім і зовнішнім впливам, адекватно і швидко змінювати свою внутрішню структуру відповідно до різних умов.	

За першим підходом, якого дотримуються такі науковці, як: Бугай В.З. [8], Василенко О.В. [10], Іванов В.Л. [17], Козловський С.В. [18], Поліщук О.А. [25] стійкість підприємства розглядається як його здатність швидко адаптуватися до змін зовнішніх та внутрішніх дестабілізуючих факторів, зберігати свій працездатний стан, свою цілісність, оптимально використовувати свій потенціал. Таким чином, науковці, які дотримуються цього підходу розглядають стійкість як можливість системи зберігати своє існування.

За другим підходом стійкість розглядається як стан підприємства, при якому підприємство ефективно функціонує і стабільно розвивається. В роботі Храмової Л.Н. під стійким станом розуміється здатність системи стало функціонувати в умовах динамічного зовнішнього середовища, за рахунок досягнення її максимальної організованості (відповідності внутрішніх елементів системи один одному і параметрам зовнішнього середовища) [31].

Такі автори, як Анохін С.Н. [7], Колодізев О.М., Нужний К.М. [19], Сімах Ю.А. [27], Тарасова О.О. [30], дотримуються третього підходу, за яким стійкість підприємства характеризується як стан рівноваги параметрів підприємства, або здатність повертатися в стан рівноваги після змінення факторів зовнішнього і внутрішнього середовища, що забезпечує його ефективне і безперервне функціонування в умовах негативних впливів.

За четвертим підходом стійкість підприємства ототожнюється із його фінансовою стійкістю і розглядається як здатність забезпечення стабільності доходів, отримання певного розміру прибутку, здатність відповідати за своїми зобов'язаннями. Так, Анісімов Ю.П. вважає, що підприємство є стійким, коли отримує прибуток, якщо стійкості немає, то індикатором низької ефективності діяльності є понесені ним збитки [6]. З позицій теорії максимізації прибутку стійкий стан підприємства розглядається як такий його стан, при якому забезпечується здатність підтримувати прибуток на певному рівні [11]. Подольська В.О. вважає, що стійкість підприємства – це здатність підприємства відповідати за своїми боргами та зобов'язаннями і нарощувати економічний потенціал, результат його поточного, інвестиційного, фінансового розвитку [24, с.138]. Таким чином, послідовники даного підходу ототожнюють стійкість підприємства зі стійкістю його фінансового стану. Проте треба зазначити, що стійкість - це поняття більш багатогранне і охоплює, окрім фінансової, ще й, організаційно-правову, техніко-технологічну, соціальну, екологічну та інші складові. Отже, стійкість не обмежується лише фінансовим аспектом діяльності підприємства, який є неповним проявом його стійкого розвитку.

В п'ятому підході згруповані інші трактування поняття «стійкість підприємства», в яких автори акцентують увагу на різних її характеристиках і розглядають стійкість як: системне явище, яке виступає індикатором відхилень від потенційно можливого конкурентного стану на певному етапі життєдіяльності підприємства [9]; певну властивість економічної системи, яка відображає її позитивну динаміку [23]; здатність підприємства ефективно протидіяти несприятливим внутрішнім і зовнішнім впливам, адекватно і швидко змінювати свою внутрішню структуру відповідно до різних умов [26].

Треба відзначити, що наведені визначення ґрунтуються переважно на базі економічної складової, інші складові стійкості ігноруються. Проте, в Концепції стійкого розвитку України [2] зазначається, що підприємства можуть забезпечити свій стійкий стан, якщо будуть брати до уваги не лише економічні аспекти діяльності, але й враховувати потреби всіх зацікавлених сторін, знижуючи соціальні та екологічні ризики. Таку ж думку розділяють українські вчені Дегтярьова О.О., Мельник Л.Г. та інші, які у своїх працях ототожнюють сталий розвиток із трьохкомпонентною моделлю, яка включає в себе гармонійне поєднання економічних, соціальних та екологічних складових якості життя населення [13, 29].

Отже, узагальнення результатів дослідження вітчизняних та іноземних науковців в сфері стійкого розвитку підприємства дозволяє навести власне визначення стійкості автотранспортного підприємства: здатність підприємства, виконуючи певний обсяг транспортної роботи, зберігати свої економічні, соціальні та екологічні параметри діяльності в заданих межах впродовж певного часу, адаптуючись до змін факторів зовнішнього і внутрішнього середовища.

Аналіз економічної літератури дозволив встановити, що різні автори характеризують елементний склад стійкості підприємства по різному.

Так, Зайцев О.М., виділяє техніко-технологічну, соціальну, організаційну та фінансово-економічну складові стійкості підприємства [15]. Він вважає, що техніко-технологічна складова характеризує стан обладнання, виробничих ресурсів та технологій на підприємстві. Соціальна складова визначає стан трудових ресурсів підприємства та їхній соціальний розвиток. Організаційна

складова характеризує розвиток організації праці та управління на підприємстві. Фінансово-економічна складова є результатом діяльності всього підприємства.

Учений Анохін С. Н. [7] у своїх працях приділяє увагу таким складовим стійкості підприємства, як: управлінська (стан управлінської підсистеми, її спроможність адекватно реагувати на збурюючі впливи), виробнича (спроможність операційної системи своєчасно адаптуватись до змін оточуючого середовища, задовольняти потреби підприємства у створенні продукції належної кількості та якості); фінансова (здатність суб'єкта господарювання функціонувати і розвиватися, зберігати рівновагу своїх активів і пасивів в мінливому середовищі, що гарантує його постійну платоспроможність і інвестиційну привабливість у межах допустимого рівня ризику); соціальна (здатність суб'єкта господарювання забезпечувати раціональні та комфортні умови праці і побуту на підприємстві, що сприяють підвищенню продуктивності праці).

Згідно з роботою Іванова В.Л. [16] основними складовими стійкості є зовнішня і внутрішня. Зовнішня складова визначає вплив зовнішніх чинників на стійкість підприємства, а внутрішня складова відображає внутрішню діяльність підприємства. У межах внутрішньої складової він виділяє три основні сфери: виробничу, фінансову та організаційну.

Алексєєнко Н.В. [4] зосереджує увагу на таких складових стійкості підприємства, як: кадрова (рівень професійної підготовки працівників, рівень підприємницької активності менеджерів, їх стиль керівництва, рівень конфліктності колективу), ресурсна (ефективне використання ресурсів для досягнення поставленої мети), виробнича (стабільність виробничого циклу, забезпечення його необхідними ресурсами), технологічна (рівень відповідності застосовуваних на підприємстві технологій найкращим світовим аналогам за оптимізації витрат), фінансово-економічна (платоспроможність та ефективність діяльності), політична (психологічна спроможність населення зберегти спокійну поведінку, незважаючи на зовнішні чи внутрішні несприятливі умови).

Таким чином, стійкість підприємства як його системна характеристика за змістом утворюється багатьма складовими. Узагальнюючи результати виконаного аналізу елементного складу стійкості підприємства, пропонується її визначати за наступними складовими:

- економічна стійкість, яка включає фінансову (здатність не мати прострочених платежів за своїми зобов'язаннями); техніко-технологічну (здатність ефективно використовувати технічні, матеріальні ресурси, впроваджувати нову техніку і технології); ринкову (забезпечення конкурентоспроможності підприємства); організаційну (здатність до ефективної організації виробництва, праці та управління);

- соціальна стійкість (забезпечення дотримання соціальних норм на підприємстві);

- екологічна стійкість (здатність мінімізувати шкідливий вплив на довкілля).

Складові елементи стійкості підприємства є взаємопов'язаними і взаємозалежними, а рівень розвитку кожного з них надає різний вплив на загальну стійкість підприємства.

Висновки. В мінливих умовах ринкової економіки автотранспортні підприємства повинні забезпечити стійкість для збереження переваг в конкурентній боротьбі. Проведене дослідження та аналіз існуючих підходів дозволили представити авторське бачення сутності стійкості автотранспортного підприємства та обґрунтувати елементні складові стійкості підприємства.

Стійкість підприємства повинна забезпечуватись на основі обліку впливу факторів зовнішнього середовища і змін в діяльності підприємства з метою підвищення ефективності функціонування і безперервного розвитку. В своїй діяльності автотранспортні підприємства повинні враховувати сучасну концепцію стійкого розвитку, за якою діяльність підприємства спрямовується на забезпечення економічного розвитку, врахування потреб суспільства та охорону навколишнього середовища.

Подальші дослідження повинні проводитись в сфері уточнення складових економічної стійкості; визначення показників, які характеризують стійкий стан підприємства та факторів впливу на нього.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Кульбака Н. А. Сутність і фактори економічної стійкості підприємства [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.masters.donntu.org/publ2002/fem/kulbaka.pdf>.
2. Національна доповідь «Цілі Сталого Розвитку: Україна» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://un.org.ua/images/SDGsNationalReportUAWeb1pdf.pdf>.
3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

4. Алексеенко Н.В. Устойчивое развитие предприятия как фактор экономического роста // *Економіка і організація управління: зб. наук. пр. – Вип. № 3 / Під заг. ред. П.В. Єгорова. – Донецьк: ДонНУ, Каштан, 2008. – С. 59–65.*
5. Акимов Т. А. Экология: учеб. для вузов / Т. А. Акимов, В. В. Хаскин. – М.: ЮНИТИ, 1998. – 455 с.
6. Анисимов Ю.П. Управление устойчивым развитием предприятия на основе инноваций и интрапренерства: учебник / Ю.П. Анисимов, Ю.В. Журавлев, Г.Д. Черткова, А.В. Соломка. – Воронеж: ВГТА, 2006. – 403с.
7. Анохин С.Н. Методика моделирования экономической устойчивости промышленных предприятий в современных условиях. – Саратов: Сарат. гос. техн. ун-т, 2000. – 40 с.
8. Бугай В.З., Омельченко В.М. Аналіз та оцінка фінансової стійкості підприємства // *Держава та регіони. – 2008. – № 1. – С. 34–39.*
9. Бурда А.І. Методичні підходи до оцінювання впливу складників тріади потенціалу на сталий розвиток підприємства // *науковий вісник НЛТУ України – Львів: РВВ НЛТУ України. – 2009. – Вип. 19.12. – 336 с. – С. 141–153.*
10. Василенко А.В. Менеджмент устойчивого развития предприятий: монография. – К.: Центр учебной литературы, 2005. – 648 с.
11. Голобокова Г.М.. Экономическая стабильность: учеб. пособие/ педагогический университет. Магадан: Изд. МПУ, 2008. – 107 с.
12. Горшков В. Г. Физиологические и биологические основы устойчивости жизни / В. Г. Горшков. – М.: ВИНТИ, 1995. – 472 с.
13. Дегтярева О.О. Устойчивое развитие – новая общественно-экономическая парадигма/ О.О. Дегтярева // *Економіка: проблеми теорії та практики. – 2006. – Вип. 211. – С. 975-981.*
14. *Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т3. За ред. С.В. Мочерного – К.: Видавничий центр «Академія», 2000. – 864 с.*
15. Зайцев О.М. Оценка экономической устойчивости промышленных предприятий (на примере промышленности строительных материалов): дис.к.э.н. – Хабаровск, 2007. – 143 с.
16. Иванов В.Л. Управління економічною стійкістю промислових підприємств (на прикладі підприємств машинобудівного комплексу): монографія. – Луганськ: СЛУ ім. В. Даля, 2005. – 268 с.
17. Камаев В.Д. Экономика и бизнес (теория и практика предпринимательства): учебное пособие / В.Д. Камаев. – М.: Экономика, 2008. – 200с.
18. Козловський С.В. Управління сучасними економічними системами, їх розвитком і стійкістю: монографія. – Вінниця, "МеркьюріПоділля", 2010. – 423 с.
19. Колодзєв О.М., Нужний К.М. Дослідження сутності та змісту економічної стійкості підприємства // *науч.-техн. сб.: Коммунальное хозяйство городов. – 2007. – №78. – С. 238–243.*
20. Кондратьев К. Я. Проблемы окружающей среды и всемирный банк / К. Я. Кондратьев, Л. П. Романюк // *Изв. РГО. – 1996. – Вып. 2. – С. 1-11.*
21. Лайберт Т.Б. Экономическая устойчивость: сущность, содержание и факторы: учебное пособие / Т.Б. Лайберт. – Уфа: УГНТУ, 2008. – 230с.
22. Лосев К. С. Ландшафтоведение и экология – соотношения и структурные единицы / К. С. Лосев, М. Д. Ананичева, И. В. Чеснокова // *Укр. геогр. журн. – 2001. – № 4. – С. 53.*
23. Павловський М.А. Стратегія розвитку суспільства: Україна і світ (економіка, політологія, соціологія) К., "Техніка", 2001. – 312 с.
24. Подольська В.О. Комплексна оцінка фінансової стійкості підприємства // *Науковий вісник Полтавського університету споживчої кооперації України. – 2009. – № 4 (35). – С. 136–142.*
25. Поліщук О.А. Економічна стійкість підприємства – стратегічний напрям його діяльності / А.О. Поліщук // *Вісн. Хмельницького нац. ун-ту. – 2006. – Вип. 6 – С. 69-73.*
26. Попельнюхов Р.В. Теоретико-методичні засади макроекономічної стабільності // *Економіка та держава. – № 2. – 2009. – С. 58–61.*
27. Сімах Ю.А. Визначення поняття конкурентостійкості підприємства // *Вісник Міжнародного Слов'янського університету. Серія «Економічні науки». – Т. X. – 2007. – № 1. – С. 12 – 16*
28. *Словник української мови: в 11 т. / І. Р. Вихованець, В. П. Градова, Г. Н. Демчик. – К. : Наукова думка, 1978. – Т.9. – 710 с.*
29. Социально-экономический потенциал устойчивого развития: учеб. / под. ред. проф. Л. Г. Мельника (Украина) и проф. Л. Хенса (Бельгия). – 2-е изд., стер. – Сумы: ИТД «Университет. кн.», 2008. – 1120 с.

30.Тарасова О.О., Цямрюк Ю.С. Розробка системи показників для оцінки фінансово економічної стійкості підприємства // Зб. наук. праць "Формування ринкових відносин в Україні". – №5. – 2008. – К., НДЕІ. – С. 17–23.

31.Храмова Л.Н. Методические основы обоснования устойчивого развития предприятия: дис. к.э. н. – 1999. – 151 с.

REFERENCES

1. Kulbaka N.A. Sutnist i factory ekonomichnoi stiykosti pidpruemstva [Essence and factors of economic stability of the enterprise] [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.masters.donntu.org/publ2002/fem/kulbaka.pdf> [in Ukrainian].
2. Nacionalna dopovid«Cily Stalogo Rozvutky: Ukraina» [National Report "Sustainable Development Goals: Ukraine"] [Electronic resource]. – Access mode: <http://un.org.ua/images/SDGsNationalReportUAWeb1pdf> [in Ukrainian].
3. Oficiynui sait Derzhavnoi sluzhby stsystuku Ukrainy [Official site of the State Statistics Service of Ukraine] [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
4. Alekseenko N.V. (2008) Ustoichivoe razvitue predpriyatia kak factor ekonomicheskogo rosta // Ekonomika i organizaciya upravlinnya [Sustainable development of the enterprise as a factor of economic growth // Economy and organization of management] – Doneck: DonNU, Kashtan, № 3, 59–65 [in Ukrainian].
5. Akimova T.A. (1998) Ekologiya: ucheb. dlya vuzov [Ecology: book for high schools] – M.: UNITI – 455 [in Russian].
6. Anisimov U.P. (2006) Upravlenie ustoichivym razvitiem predpriyatia na osnove innovaciy i interpartnerstva [Management of sustainable development of the enterprise on the basis of innovations and intrapreneurship] – Voronezh: VGTA – 403 [in Russian].
7. Anohin S.N. (2000) Metodika modelirovaniya ekonomicheskoy ystoichivosti promushlennuh predpriyatij v sovremennyh usloviyah [Methodology of modeling the economic stability of industrial enterprises in modern conditions] – Saratov: Sarat. gos. tehn. un-t – 40 [in Russian].
8. Bugay V.Z., Omelchenko V.M. (2008) Analiz ta ocinka finansovoi stiykosyi pidpruemstva // Derzhava ta regiony [Analysis and evaluation of financial stability of the enterprise // State and regions], № 1, 34–39 [in Ukrainian].
9. Burda A.I. (2009) Metodychni pidhody do ocinuvannia vplyvu skladnykiv triadu potencialu na stalji rozvytok pidpruemstva [Methodical approaches to the estimation of the influence of components of the potential triad on the sustainable development of the enterprise], Visnyk NLTU Ukrainy, 19.12., 141–153 [in Ukrainian].
10. Vasilenko A.V. (2005) Menedzhment ustoichivogo razvitiya predpriyatij: monografiya [Management of sustainable development of enterprises: a monograph] – K.: Centr uchebnoi literatury – 648 [in Ukrainian].
11. Golobkova G.M. (2008) Ekonomicheskaya stabilnost [Economic stability], pedagogical university, Magadan, MPU – 107 [in Russian].
12. Gorshkov V.G. (1995) Fiziologicheskie i biologicheskie osnovy ustoichivosti zhizni [Physiological and biological bases of life sustainability] – M.: VINITI – 472 [in Russian].
13. Degtyareva O.O. (2006) Ustoichivoe razvitie – novaya obschestvenno-ekonomicheskaya paradigm // Ekonomika: problem teorii ta praktyky [Sustainable development - a new socio-economic paradigm // Economics: problems and theories of practice], 211, 975-981 [in Ukrainian].
14. Ekonomichna encyklopediya [Economical encyclopedia], T3. Za red. S.V. Mochernogo (2000) – K.: Vydavnychiy centr «Akademiya» – 864 [in Ukrainian].
15. Zaycev O.M. (2007) Ocinka ekonomicheskoy ystoichivosti promushlennuh predpriyatij (na primere promushlennosti stroitelnyh materialov) [Evaluation of the economic sustainability of industrial enterprises (on the example of the building materials industry)], Habarovsk – 143 [in Russian].
16. Ivanov V.L. (2005) Upravlinnya economichnou stiykosyu promyslovuh pidpruemstv (na prykladi pidpryemstv mashynobudivnogo kompleksu) [Managing the economic development of industrial enterprises (for applications of the machine-building complex)], Luganck: SNU im. V. Dalya – 268 [in Ukrainian].
17. Kamaev V.D. (2008) Ekonomika i biznes (teoriya i praktika predprinimatelstva) [Economics and business (theory and practice of entrepreneurship)], M.: Ekonomika – 200 [in Russian].
18. Kozlovckiy S.V. (2010) Upravlinnya suchasnymi ekonomichnymi systemamy, ih rozvytkom i stiykistu [Management of the most important economic systems, development of development and design], Vinnicya, «MerkuriPodillya» – 423 [in Ukrainian].

19. Kolodizev O.M., Nuzhnyi K.M. (2007) Doslidzhennya sutnosti ta zmistu ekonomichnoi stiykostu pidpryemstva [Investigation of the essence and content of economic stability of the enterprise], Komunalne hozaistvo gorodov, №78, 238-243 [in Ukrainian].
20. Kondratiev K. Ya. (1996) Problemy okruzhausei sredy i vsemirnyi bank [Environmental Issues and the World Bank], Izv. RGO., 2, 1-11 [in Russian].
21. Laubert T.B. (2008) Ekonomicheskaya ustoichevost: suschnost, sodержanie i factory [Economic sustainability: the essence, content and factors], Ufa: UGNTU – 230 [in Russian].
22. Losev K.S. (2001) Landshaftovedennye i ekologiya – sootnosheniya i strukturnye edynitsy [Landscape Studies and Ecology: Relationships and Structural Units], Ukr. geogr. zhurn., № 4., 53 [in Ukrainian].
23. Pavlovskiy M.D. (2001) Strategiya rozhivitky suspilstva: Ukraina i svit (ekonomika, politologiya, sociologiya) K., «Tehnika» – 312 [in Ukrainian].
24. Podilska V.O. (2009) Kompleksna ocinka finansovoi stiykosti pidpryemstva [Integrated assessment of the financial infrastructure of the company], Naukovyi visnyk Poltavskogo universytetu spozhvochoi kooperatsiy Ukrainy., № 4 (35), 136–142 [in Ukrainian].
25. Polischuk O.A. (2006) Ekonomichna stiykist pidpryemstva – strategichniy napryam uogo diyalnosti [Ecological structure of the enterprise - strategic strategy], Visn. Hmelnickogo nac. un-tu., 6, 69-73 [in Ukrainian].
26. Popeluhov R.V. (2009) Teoretyko-metodychni zasady makroekonomichnoi stabilnosti // Ekonomika ta derzhava [Theoretical-methodical ambush macroeconomic stability // Economy and Power], № 2, 58–61. [in Ukrainian].
27. Simeh U.A. (2007) Vyznachennya ponattya konkurentostiykist pidpryemstva [Definition of the concept of competitiveness of the enterprise], Visnyk Mizhnarodnogo Slovyanskogo universytetu, Seriya «Ekonomichni nauky», T. H., № 1, 12–16. [in Ukrainian].
28. Slovnuk ukrainskoi movy: v 11 t. / I. P. Vyhovenec, V. P. Gradova, G.N. Demchik (1978) [Wordlist Ukrainian News: in 11 v.], K.: Naukova dumka, T.9, 710 [in Ukrainian].
29. Socialno-ekonomicheskyy potencial ustoichevogo razvitiya, L.G. Melnika (Ukraina) i prof. L. Hensa (Belgiya) (2008) [Socio-economic potential of sustainable development], 2-e izd., ster. – Symu: ITD «Universitet. kn.» – 1120 [in Ukrainian].
30. Tarasova O.O., Cyamruk U.S. (2008) Rozrobka systemy pokaznykiv dlya ocinky finansovo-ekonomichnoi stiykosti pidpryemstva // Zb. nauk. prac «Formuvannya rynkovykh vidnosyn v Ukraini» [Development of a system of indicators for assessing the financial and economic stability of the enterprise], K., NDEI. №5, 17–23 [in Ukrainian].
31. Hramova L.N. (1999) Metodicheskie osnovy obosnovaniya ustoichivogo razvitiya predpriyatiya [Methodical foundations of the justification of the sustainable development of the enterprise], – 151 [in Russian]

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Теоретичні основи забезпечення стійкості автотранспортного підприємства / В.В. Бойко, А.С. Куїмова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

У статті на основі аналізу наукових поглядів щодо надання змістовної характеристики поняття «стійкість підприємства» і на підставі проведених досліджень сформоване власне авторське визначення поняття «стійкість підприємства» та обґрунтовано основні складові стійкості автотранспортного підприємства.

Об'єкт дослідження – стійкість автотранспортних підприємств.

Мета роботи – на основі аналізу сучасних теоретичних підходів і практичного досвіду забезпечення економічної стійкості вітчизняних автотранспортних підприємств обґрунтувати основні складові стійкості та дати визначення поняття «стійкість підприємства».

Методи дослідження – загальнонаукові.

Стійкий економічний розвиток країни та її регіонів можна досягти лише за допомогою економічної стійкості таких її структурних елементів, як галузі, підприємства і організації. Однією з найбільш важливих проблем для сучасних підприємств є забезпечення своєї стійкості в короткостроковій і довгостроковій перспективі.

Стійкість кожного окремого підприємства дозволяє всій господарській системі країни не тільки зберегти потенціал, а й забезпечити її якісне піднесення і вихід на міжнародні ринки з новими конкурентоспроможними товарами і послугами. Узагальнення результатів дослідження вітчизняних

та іноземних науковців в сфері стійкого розвитку підприємства дозволяє навести власне визначення стійкості автотранспортного підприємства: здатність підприємства, виконуючи певний обсяг транспортної роботи, зберігати свої економічні, соціальні та екологічні параметри діяльності в заданих межах впродовж певного часу, адаптуючись до змін факторів зовнішнього і внутрішнього середовища.

Узагальнюючи результати виконаного аналізу елементного складу стійкості підприємства, пропонується її визначати за наступними складовими: економічною, яка включає фінансову, техніко-технологічну, ринкову та організаційну; соціальною стійкістю; екологічною стійкістю. Складові елементи стійкості підприємства є взаємопов'язаними і взаємозалежними, а рівень розвитку кожного з них надає різний вплив на загальну стійкість підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СТІЙКІСТЬ, СТІЙКИЙ СТАН ПІДПРИЄМСТВА, ЕЛЕМЕНТИ СТІЙКОСТІ, ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ.

ABSTRACT

Boiko V.V., Kuimova A.S. Theoretical bases for ensuring the sustainability of the motor enterprise. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

In the article, on the basis of the scientific views analysis for meaningful characteristics of the "enterprise sustainability" concept and on the basis of the carried out research, the author's own definition of the "enterprise sustainability" concept has been formed. The main components of the motor transport enterprise sustainability have been substantiated.

The object of the research is the sustainability of the motor transport enterprises.

The purpose of the work is to base on the analysis of modern theoretical approaches and practical experience in ensuring economic sustainability of domestic motor transport enterprises, to substantiate the main components of stability and to define the term "enterprise sustainability".

The research methods are generally scientific.

Sustainable economic development of the country and its regions can only be achieved through the economic sustainability of such structural elements as industries, enterprises and organizations. One of the most important problems for modern enterprises is to ensure its sustainability in the short and long term.

The sustainability of each individual enterprise allows the entire economic system of the country not only to maintain its potential, but also to ensure its qualitative rise and entry into international markets with new competitive goods and services. The generalization of the results of the research of domestic and foreign scientists in the field of sustainable development of the enterprise allows us to determine the own determination of the sustainability of the motor transport enterprise: the ability of the enterprise, performing a certain amount of transport work, to maintain their economic, social and environmental parameters of activity within the specified limits for a certain time, adapting to changes in external factors and the internal environment.

Summarizing the results of the analysis of the elemental composition of the firm's sustainability, it is proposed to determine it on the following components: economic, which includes financial, technical, technological, market and organizational; social sustainability; environmental sustainability. Components of the firm's sustainability are interconnected and interdependent, and the level of development of each of them has a different effect on the overall sustainability of the enterprise.

KEY WORDS: SUSTAINABILITY, SUSTAINABLE STATE, ECONOMIC STABILITY, ELEMENTS OF SUSTAINABILITY.

РЕФЕРАТ

Бойко В.В. Теоретические основы обеспечения устойчивости автотранспортного предприятия / В.В. Бойко, А.С. Куимова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье на основе анализа научных взглядов о предоставлении содержательной характеристики понятия «устойчивость предприятия» и на основании проведенных исследований сформировано собственное авторское определение понятия «устойчивость предприятия» и обоснованы основные составляющие устойчивости автотранспортного предприятия.

Объект исследования - устойчивость автотранспортных предприятий.

Цель работы - на основе анализа современных теоретических подходов и опыта обеспечения экономической устойчивости отечественных автотранспортных предприятий обосновать основные составляющие устойчивости и дать определение понятия «устойчивость предприятия».

Методы исследования - общенаучные.

Устойчивое экономическое развитие страны и ее регионов можно достичь только с помощью экономической устойчивости таких их структурных элементов, как отрасли, предприятия и организации. Одной из наиболее важных проблем для современных предприятий является обеспечение своей устойчивости в краткосрочной и долгосрочной перспективе.

Устойчивость каждого отдельного предприятия позволяет всей хозяйственной системе страны не только сохранить потенциал, но и обеспечить ее качественный подъем и выход на международные рынки с новыми конкурентоспособными товарами и услугами. Обобщение результатов исследования отечественных и зарубежных ученых в области устойчивого развития предприятия позволяет привести собственное определение устойчивости автотранспортного предприятия: способность предприятия, выполняя определенный объем транспортной работы, сохранять свои экономические, социальные и экологические параметры деятельности в заданных пределах в течение определенного времени, адаптируясь к изменениям факторов внешней и внутренней среды.

Обобщая результаты выполненного анализа элементного состава устойчивости предприятия, предлагается ее определять по следующим составляющим: экономической, которая включает финансовую, технико-технологическую, рыночную и организационную; социальной устойчивостью; экологической устойчивостью. Составляющие элементы устойчивости предприятия являются взаимосвязанными и взаимозависимыми, а уровень развития каждого из них оказывает различное влияние на общую устойчивость предприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: УСТОЙЧИВОСТЬ, УСТОЙЧИВОЕ СОСТОЯНИЕ, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ, ЭЛЕМЕНТЫ УСТОЙЧИВОСТИ.

АВТОРИ:

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

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

AUTHOR:

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

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

АВТОРЫ:

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

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

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

УДК 339/92
UDC 339/92

DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-029-038

ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ В УМОВАХ ВИЗНАЧЕННЯ ТРАНСНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ КАПІТАЛУ

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-6880-8518

Заплітна Т.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, ztv2000ztv@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6880-8511

Зюзіна В.П., Національний транспортний університет, Київ, Україна, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-6880-8514

Філоненко І.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, irochka18101995@ukr.net, orcid.org/0000-0002-6880-8510h

EVALUATION OF INVESTMENT APPROXIMATION IN THE CONDITIONS OF DEFINITION OF CAPITAL TRANSNATIONALIZATION

Bondarenko E.V., Doctor of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-6880-8518

Zaplitna T.V., Candidate of Sciences (Economics), National Transport University, Kyiv, Ukraine. ztv2000ztv@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6880-8511

Zyuzina V.P., National Transport University, Kyiv, Ukraine, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-6880-8514

Filonenko I.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, irochka18101995@ukr.net, orcid.org/0000-0002-6880-8510h

ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ В УСЛОВИЯХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТРАНСНАЦИОНАЛИЗАЦИИ КАПИТАЛА

Бондаренко Е.В., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-6880-8518

Заплитная Т.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, ztv2000ztv@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6880-8511

Зюзина В.П., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-6880-8514

Филоненко И.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, irochka18101995@ukr.net, orcid.org/0000-0002-6880-8510h

Постановка проблеми.

Сучасний етап розвитку світової економіки супроводжується процесами інтернаціоналізації та транснаціоналізації світового капіталу. Нагромадження іноземного капіталу країнами, які концентрують капіталооборот на розвиток національної економіки зазвичай передбачає інтернаціоналізацію підприємництва та обумовлено поступовою транснаціоналізацією як результат ефективного впровадження інвестиційних ресурсів, рівнем концентрації міжнародної торгівлі, конкурентністю капіталоємності національних компаній на світових ринках. Основним індикатором за для визначення транснаціоналізації капіталу залишається оцінка інвестиційної привабливості, яка дозволяє не лише визначити ефективність національного капіталообороту, але й вбачає прогноз його фінансової ефективності на короткостроковому періоді та на довгостроковому визначає рівень транснаціоналізації всіх капітальних ресурсів. Оцінка інвестиційної привабливості як уніфікований метод концентрації та транснаціоналізації капіталу дозволяє транснаціональним корпораціям визначати новітні ніши розподілу світових ринкових відносин, прискоренню інноваційної адаптації на всіх рівнях виробничої діяльності до світової конкурентності, ефективного залучення вільного капіталу і не лише іноземного, корегувати позитивним спрямуванням ключових компонентів інституційного середовища у визначенні інвестиційного клімату.

В останні десятиліття спостерігається стрімке зростання світової торгівлі і прямих іноземних інвестицій (ПІІ) в усіх сферах національної економіки. Не останню роль у цьому процесі відіграють транснаціональні корпорації (ТНК), котрі сьогодні існують у багатьох країнах світу і є торговцями, інвесторами, розповсюджувачами сучасних технологій та стимуляторами міжнародної трудової міграції. ТНК відіграють провідну роль в інтернаціоналізації виробництва, розширенні і поглибленні виробничих зв'язків між підприємствами різних країн. Таким чином, транснаціональні корпорації разом із своїми закордонними філіями все активніше діють на міжнародній арені, ставши однією із головних суб'єктів світової економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Процеси транснаціоналізації, питання діяльності та впливу ТНК на світову економіку в цілому оцінку інвестиційної привабливості зокрема досліджувались у наукових працях світових вчених та впроваджені міжнародними фінансовими інститутами. Серед зарубіжних авторів слід виділити роботи П. Баклі, С. Гаймера, Дж. Даннінга, М. Кассона, Р. Кейвса, М. Портера, С. Хаймера. На рейтинговому підході оцінки інвестиційної привабливості базуються методики, запропоновані І. О. Бланком, Інститутом Реформ, «SOCIS Gallup International», а також зарубіжні методики, що застосовуються до аналізу інвестиційної привабливості країн та підприємництва (World Bank, Institutional Investor, Euromoney, Business Environment Risk Index (BERI), Індекс сприйняття корупції інституції Transparency International, Moody's Investor Service). Інші методики на території України здебільшого наслідують методику Інституту Реформ із деякими доповненнями чи особливостями.

Метою даної статті є визначення інвестиційної привабливості та обґрунтування транснаціоналізації капіталу у розвитку економіки країн. Відповідно до зазначеної мети, необхідно висвітлити основні завдання наукової статті:

- визначити сутність та дослідити інвестиційну привабливість у процесі транснаціоналізації капіталу;
- визначити особливості діяльності транснаціональних корпорацій в умовах глобальної економіки;
- дослідити динаміку залучень прямих іноземних інвестицій в економіку України;

Виклад основного матеріалу дослідження.

Однією з головних заповнень розвитку кожної країни є залучення в її економіку прямих іноземних інвестицій (ПІІ). А важливим елементом активації інвестиційних процесів – інвестиційна привабливість, високий рівень якої, забезпечує стабільне надходження інвестицій в країну, додаткові надходження до бюджету держави, краще соціальне середовище в країні та інше. Інвестиційна політика та насамперед залучення іноземного капіталу відіграють велику роль у розвитку економіки та сприяють більшій ефективності ведення народного господарства.

Кожна компанія зацікавлена у збільшенні власного капіталу, найбільш привабливим є залучення зовнішніх джерел, а інвестори, у свою чергу, у дотриманні прибутку і відповідно його примноженні, а задля уникнення втрат вони оцінюють ефективність вкладення інвестицій в існуючий проект.

Аналіз світових методик визначення інвестиційної привабливості зосереджує на макроекономічному інструментарію показників та цінним інструментом глобальних рейтингів, тому що саме ці моделі працюють за трьома головними цілями: прогнозування, оцінка прозорості та шоку. Впровадження самої моделі для прогнозування економічного часу та майбутньої цінності, як вихід, процентні ставки та інфляція; для вироблення альтернативного сценарію проекції цих змінних та припущень в різних умовах; сконцентрувати економічне розуміння цих результатів, простежуючи шлях «причини і ефект», як шоки поширюються в національній економіці від впливу сценаріїв глобальної економіки.

Домінантними показниками у визначенні інвестиційної привабливості виділяють:

Торгівля: основні потоки капіталовкладень повинні спрямовуватись на підприємства експортоорієнтованих галузей та сферу обігу, що і є вирішальним фактором міжрегіональної диференціації. Експорт також залежить від реального обмінного курсу, який залежить від іноземних цін і обмінних курсів.

Фінанси: серед країн з ліберальні поточні рахунки і конвертовані валюти, глобальна фінансова арбітражна діяльність вплив на внутрішні процентні ставки, справедливості ціни і обмінні курси. Особливо короткострокові ставки відсотки багато в чому обумовлені політикою центрального банку, прибутковості облігацій з більшою прибутковістю в конвертованих валютах пов'язані через непокритий паритет відсоткових ставок до глобальної контрольної ставкою, проксі по прибутковості

Казначейства США. У Єврозоні німецька 10-річна використовується як еталон для інших країн-членів.

Ціни: взагалі кажучи, інфляція в країнах з фіксованим обміном ставка прив'язана зростанням іноземних цін. Інфляція в країні з плаваючим обмінним курсом підкріплюється інфляційними очікуваннями, але під впливом низки глобальних факторів, в тому числі ціни на сировинні товари (зокрема, ціни на нафту), обмін ціни і ціни на іноземні товари.

Платіжний баланс: моделюються потоки портфельних інвестицій як частина фінансового рахунку платіжного балансу. Безпосередній інвестиції, що впадають в країна багато в чому залежить від того, очікування зростання і конкурентних переваг, яка визначається її реальний ефективний обмінний курс. Потоки капіталу прогноуються на нетто-основі, із зазначенням, мотивованим ідентичність платіжного балансу, поточні, капітальні та фінансові рахунки має дорівнювати нулю.

Інвестиції: входження ПП діє як двигун внутрішнього згорання на продуктивність ВВП. Щоб зафіксувати цей ефект, очікування майбутнього внутрішнього зростання ВВП, який впливає на прийняття рішень інвестора у товарній продуктивності і стабільності фінансових ринків, вказані складові включають одночасно продуктивність великих двигунів глобального зростання: США, Єврозони, Китаю і Японії.

Більшість держав, які зацікавлені в іноземних інвестиціях, стимулюють їх залучення саме за допомогою транснаціональних корпорацій (ТНК). Отже, на сьогоднішній день достатньо велику увагу приділяють питанням дослідження особливостей функціонування ТНК. Це викликано тим, що створення сприятливої інвестиційної привабливості кожної країни є стратегічно важливими питаннями, від вирішення яких залежать подальший соціально-економічний розвиток та модернізація вітчизняної економіки. У свою чергу успіх цього завдання можливий лише у разі одночасного створення привабливих умов для ТНК та захисту інтересів національної безпеки.

Для ослабленого національного господарства України, не менш важливим фактором є залучення додаткового іноземного капіталу та інвестицій, які можуть допомогти відновити економіку країни, а також надати поштовх для її подальшого розвитку. Тому необхідно: з'ясувати ситуацію в Україні щодо залучення додаткових потужностей ТНК та визначити шляхи залучення потужностей ТНК в економіку України.

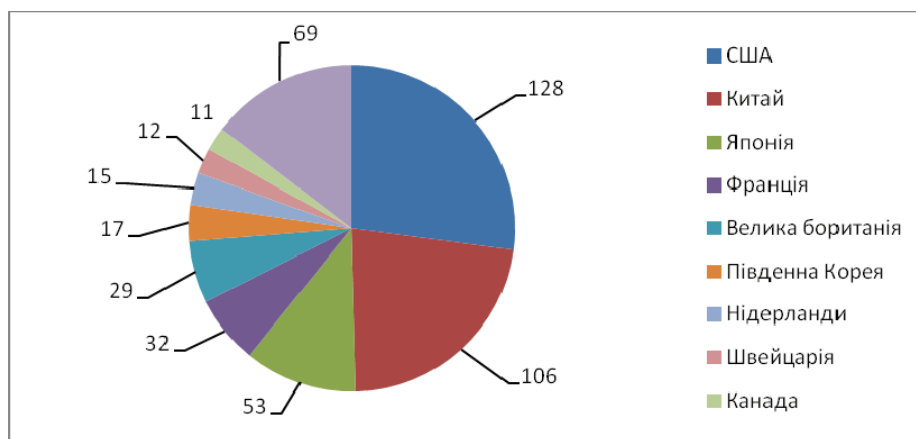
Сучасні ТНК привертають до себе все більшу увагу своєю могутністю та масштабністю здійснюваних операцій. На даному етапі важко оминати хоча б один вагомий процес в межах світової економіки, який відбувається без участі ТНК. Вони здійснюють все більший вплив на світову економіку, розвиток якої в значній мірі визначається особливостями їх розвитку. З огляду на це, без розуміння місця та ролі ТНК в світовому середовищі, аналізу сучасних тенденцій їх розвитку, неможливе усвідомлене сприйняття економічних, політичних та культурних світових реалій. На сьогодні, транснаціональні корпорації завдяки прямим іноземним інвестиціям, постійно посилюють свій вплив, як на розвиток міжнародних економічних відносин, так і на конкурентоздатність національних економік.

Отже, транснаціоналізація, з одного боку, є причиною, а з іншого – наслідком міжнародної концентрації та диверсифікації економічної діяльності у руслі інтернаціоналізаційного процесу. Стрімкий процес транснаціоналізації, який характерний для сучасної глобальної економіки, великою мірою визначає динаміку, структуру і рівень конкурентності на світовому ринку товарів та послуг, а також міжнародний рух капіталу, трансфер технологій та знань.

Значне зростання процесу транснаціоналізації світової економіки в останні десятиліття зумовлено величезним масштабом операцій ТНК. У світі на разі налічується близько 82 тис. ТНК і приблизно 810 тис. їхніх іноземних філій. Гостра конкурентна боротьба, пошук шляхів контролю над ресурсами і альтернативного використання факторів виробництва змушує ТНК розширювати ринки для інвестування. На рис. 1 наведена рейтингова структура ТНК.

Спостерігаємо, що протягом кількох десятків років лідером серед країн базування з найбільшими ТНК є країни ОЕСР, зокрема США, Японія, країни Європейського Союзу. В останнє десятиліття другою по кількості найбільших ТНК країн став Китай.

З 500 найпотужніших міжнародних компаній 85 контролюють 75% всіх закордонних інвестицій. ТНК функціонують не у всіх галузях економіки. Ці ТНК реалізуються у сферах фармацевтики, видобутку нафти і газу, виробництва автомобілів, харчової продукції, банківсько-фінансовій сфері, програмного забезпечення, сфері роздрібної торгівлі та у високотехнологічному виробництві.



Розроблено авторами на основі [1]

Рисунок 1 – Рейтингова структура ТНК згідно з Global 500 у 2017 р.

Figure 1 – Rating Structure TNC according to Global 500 in 2017

Таблиця 1 – Кількість найбільших ТНК за виробничою спеціалізацією та країнами походження в 2017 р.

Table 1 – The number of largest TNCs in terms of industrial production and countries of origin in 2017

Сфера діяльності	Кількість ТНК	Країни-засновники
видобуток нафти і газу	31	США, Китай, Росія, т.д.
банківсько-фінансова сфера	71	США, Китай, Австралія, т.д.
виробництво харчової продукції	8	Великобританія Швейцарія
програмне забезпечення	16	Німеччина, Франція, Нідерланди
високотехнологічне виробництво	17	США, Японія, Тайвань і т.д.
виробництво автомобілів	17	Німеччина, Японія, Франція і т.д.
фармацевтичне виробництво	30	Швейцарія, Данія, Франція і т.д.
сфера роздрібної торгівлі	16	США, Іспанія, Мексика і т.д.
Всього:	206	х

Розроблено авторами на основі [2]

Отже, проаналізувавши поділ ТНК за виробничою спеціалізацією до найбільших галузевих груп ТНК належать групи в банківсько-фінансовому секторі та видобутку нафти і газу, перші позиції належать країнам США, Китаю, Росії, а також у сфері фармацевтичного виробництва – провідними країнами виступають Швейцарія, Данія, Франція.

Концентрацію капіталу ТНК у сфері виробництва підтверджують наступні данні: в топ-10 найбільших компаній 2017 р.

За даними щорічного рейтингу корпорацій світу «Fortune Global 500» за 2017 р., в якому компанії ранжуються за обсягом виручки за попередній фінансовий рік подивимось рейтинг 10 найбільших транснаціональних корпорацій світу наведених в табл. 2.

Таблиця 2 – Топ-10 найбільших компаній світу Fortune Global 500 у 2017 р.

Table 2 – Top 10 Top Fortune Global 500 Companies in 2017

Місце	Назва ТНК	Сфера діяльності
1	Wal-mart	Сектор роздрібної торгівлі, США
2	State grid Corporation of China	Електроенергетика, Китай
3	Sinopec Groupe	Нафтохімічна промисловість, Китай
4	China National Petroleum	Нафтовий сектор, Китай
5	Toyota Motor	Автомобільна промисловість, Японія
6	Volkswagen	Автомобільна промисловість, Німеччина
7	Royal Dutch Shell	Нафтогазовий сектор, Нідерланди-Великобританія
8	Berkshire Hathaway	Холдингова багатогалузева компанія, США
9	Apple	Технологічний сектор, США
10	Exxon Mobile	Нафтогазовий сектор, США

Розроблено авторами на основі [3]

Таким чином, з наведеної таблиці 2 ми спостерігаємо, що на глобальному ринку домінують корпорації зі Сполучених Штатів і Китаю.

В топ-10 найбільших компаній 2017 р. увійшли одна роздрібна торгівля – Wal-mart, одна компанія комунальних послуг – State grid Corporation of China, одна компанії високотехнологічного виробництва та електроніки – Apple, ще одна в холдинговому секторі – Berkshire Hathaway, чотири нафтопереробних компаній – Sinopec Group, Royal Dutch Shell, China National Petroleum, Exxon Mobil та дві автомобільних компанії – Volkswagen і Toyota Motor.

Тепер давайте, прослідкуємо та проаналізуємо динаміку отриманої виручки виручка Топ-10 найбільших компаній світу за 2017 рік (рис.2.)

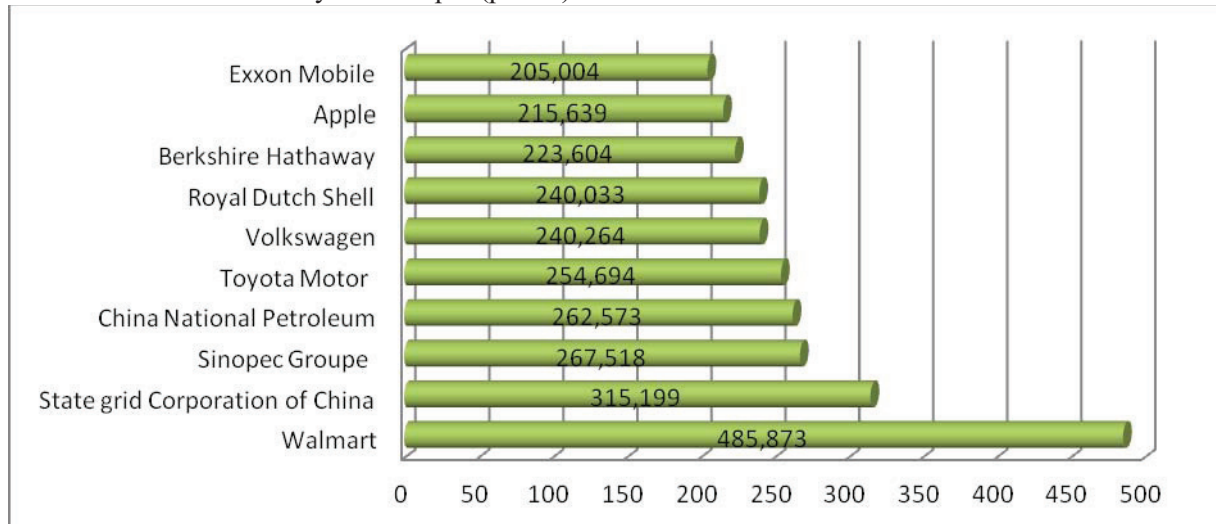


Рисунок 2 – Річна виручка Топ-10 найбільших компаній світу за 2017 р., (млрд.дол.США)

Figure 2 – Annual Revenue Top 10 of the world's largest companies in 2017, (billion \$)

Отже, ми спостерігаємо, що очолила список – мережа торгових центрів «Wal-Mart» (США). «Wal-mart» річна виручка якого склала 485,873 млрд. дол.США. Компанія обслуговує більше ніж 100 млн. клієнтів у тиждень. На другому місці – електроенергетика «State grid Corporation of China» (КНР). Компанія за рік заробила понад 315, 199 млрд. дол. США. Третє місце посіла нафтохімічна компанія «Sinopec Groupe» з річною виручкою 267, 518 млрд. дол. США.

Для України залучення іноземних інвестицій є важливим чинником її економічного розвитку. Однією з умов привабливості діяльності ТНК є наявність в Україні важливих факторів зростання виробництва. Серед них виділяють такі, як природні ресурси, наявність достатньо розвиненої регіональної транспортної інфраструктури.

В Україні, на даний момент, функціонують 35 транснаціональних корпорація, підпорядковують собі близько 8 тис. філій та дочірніх підприємств. Вони зосереджують свою діяльність переважно в таких галузях, як нафтогазова, харчова, тютюнова та хімічна [4].

В табл. 3 наведено найбільші ТНК, які інвестували в Україну свої ресурси.

Таблиця 3 – Найбільші ТНК, які вклали інвестиції у дочірні компанії в Україні у 2017 р.

Table 3 – The largest TNCs investing in their subsidiaries in Ukraine in 2017

№	ТНК	Країна	Виробництво	Обсяги інвестицій, млн.грн
1	McDonalds	США	Харчова промисловість	225
2	Nestle	Швейцарія	Харчова промисловість	198, 2
3	British American Tobacco	Велика Британія	Тютюнова промисловість	185, 6
4	British Petroleum	Велика Британія	Нафтогазова промисловість	164, 5
5	Procter & Gamble	США	Хімічна промисловість	156, 8
6	Shell	Нідерланди	Нафтогазова промисловість	147, 9

Розроблено авторами на основі[5]

Очолує рейтинг найвідоміша компанія в сфері харчової промисловості McDonalds, яка інвестувала у 2017 р. 225 млн грн. В лідерах також знаходять такі компанії, як Nestle, British American Tobacco, British Petroleum та інші.

Отже, ми бачимо, що найбільше таких підприємств працює в харчовій, нафтогазовій і тютюновій промисловості. Окремі ТНК виступають у ролі партнерів українських компаній. Результатом такої співпраці є автомобільні корпорації «Богдан» та «Євро-кар», «Новокраматорський машинобудівний завод», підприємства з виробництва ліків «Дарниця» та «Фармак».

Активність ТНК та приплив прямих іноземних інвестицій в Україну значно поступається іншим країнам східної Європи і СНД. Але Україна залишається привабливою для діяльності ТНК, проте деякі фактори цю привабливість нівелюють, знижуючи конкурентні переваги України.

Для ТНК із країн Європейського Союзу та США найбільш привабливими сферами України є:

- українська харчова промисловість. У харчовій індустрії світу лідирують швейцарська компанія Nestle, бельгійська ABInBev, американські Kraft foods та Coca-Cola Company, англо-голландська Unilever;

- підприємства торгівлі. На український ринок вже зайшли Wal-Mart Stores, Carrefour SA, McDonalds Corporation;

- фінансовий сектор. Найкрупнішим представником світових ТНК тут є Райффайзен Інтернаціональ Банк-Холдинг АГ;

- фармацевтика. Відомими в Україні є німецькі BASF SE та Bayer AG

Саме в цих галузях обіг капіталу є швидким, а комерційні ризики – мінімальні. Привабливим для ТНК із промислово розвинутих країн є також інвестування в інфраструктуру бізнес-послуг для обслуговування, насамперед, підприємств з іноземними інвестиціями.

При виході на новий ринок ТНК потрібно розробити ряд стратегій, які забезпечать мінімізацію ризиків компанії на зовнішньому ринку, а також дозволять зайняти значну частку ринку, що є однією з передумов отримання очікуваного прибутку. Для формування стратегії ТНК необхідно враховувати можливості внутрішнього середовища компанії та загрози, що існують у зовнішньому середовищі діяльності. Основним завданням, що вирішується при розробці стратегії, є забезпеченість узгодженості між цілями корпорації і наявними ресурсами.

Прямі іноземні інвестиції ТНК відіграють більшу роль, ніж державні позики і кредити. Приплив ПІІ в країну засвідчує надходження не просто додаткового капіталу, а отримання унікального поєднання капіталу, досвіду управління, прогресивних технологій, доступу до ринків капіталу, збуту, сировини, що вже має ТНК як інвестор. Проте активність ТНК та приплив прямих іноземних інвестицій в Україну значно поступається іншим країнам Східної Європи та СНД. Але як ми вже зазначили, Україна, все ж таки, виступає і залишається привабливою для діяльності ТНК.

Прослідкуємо надходження прямих іноземних інвестицій в/з України за наведеними даними в табл. 4.

Таблиця 4 – Надходження прямих іноземних інвестицій в/з Україну(и), (млн. дол. США)

Table 4 – Receipts of foreign direct investment in / from Ukraine (i), (million \$)

Роки	ПІІ в Україну	Прямі інвестиції з України
2013	51 705,3	6 568,1
2014	53 704,0	6 702,9
2015	40 725,4	6 456,2
2016	36 154,5	6 315,2
2017	37 513,6	6 339,8

Розроблено авторами на основі[6]

Прослідкуємо динаміку залучення ПІІ в Україну (рис.3).

За статистичними даними, інвестиції з України завжди були меншими, ніж інвестиції в Україну і в їх динаміці також присутня тенденція до зменшення на 636,6 млн.дол. США або на 9,29%.

Надалі характеризуючи пряме іноземне інвестування економіки України розглянемо географічну структуру, яка формується під впливом багатьох чинників, головних серед яких є розвиток зовнішньоекономічних зв'язків зі стратегічними партнерами. Так раніше основним партнером були США та Російська Федерація, в сучасних же умовах на 2017 р. головним стратегічним економічним партнером України є ЄС.

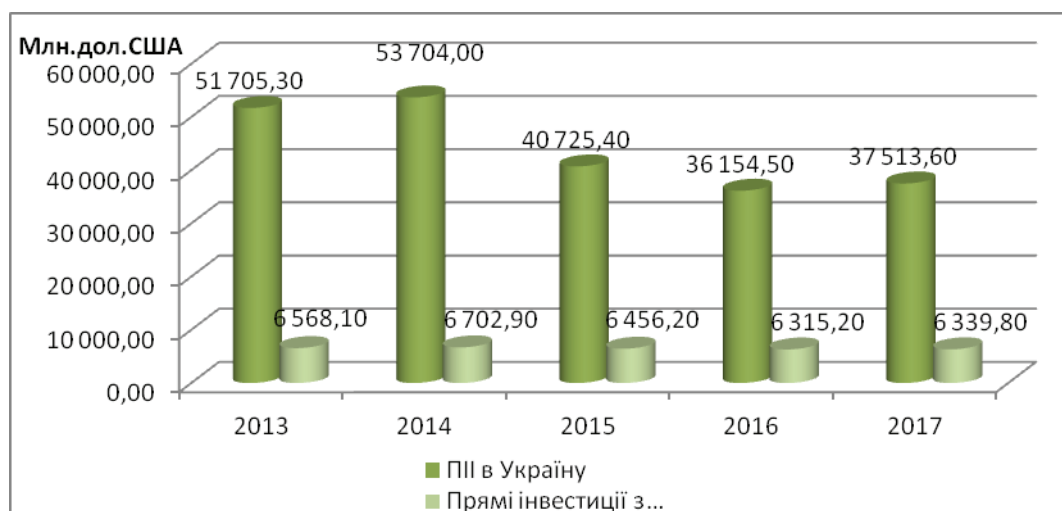


Рисунок 3 – Динаміка залучень прямих іноземних інвестицій в/з Україну(и), (млн. дол. США)
Figure 3 – Dynamics of attraction of direct foreign investments in / from Ukraine (u), (million \$)

Проведемо аналіз обсягів надходження прямих іноземних інвестицій протягом 2013–2017 років, а також подивимось, які ж саме основні країни – інвестори роблять свій вклад в національну економіку України, у тому числі і у транспортну сферу (табл. 5).

Таблиця 5 – Прямі іноземні інвестиції в Україну за країнами – інвесторами, (млн. дол. США)
Table 5 – Foreign Direct Investment in Ukraine by Investor Countries, (million \$)

Країна-інвестор	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.
Кіпр	15 907,7	17 725,6	12 769,4	10 239,5	9 690,1
Нідерланди	8 727,6	9 007,5	6 986,7	6 184,7	5 948,4
Німеччина	4 496,3	2 908,4	2 105,2	1 598,2	1 584,6
Австрія	2 476,9	2 314,0	1 648,7	1 559,8	1 268,2
Велика Британія	2 496,9	2 768,2	2 153,4	1 790,3	2 008,7
Віргінські острови	1 888,2	2 275,9	1 988,3	1 715,0	1 683,1
Франція	1 510,3	1 520,5	1 394,6	1 305,4	1 294,5
Швейцарія	1 097,6	1 351,0	1 391,5	1 390,8	1 451,9
Італія	401,7	584,6	371,5	343,6	319,6
Польща	897,2	819,8	808,6	758,3	764,4
США	976,5	934,7	701,6	634,1	576,0
Росія	3 040,5	5 525,9	2 338,9	3 036,9	4 317,4
Беліз	809,2	1 026,6	652,5	535,1	604,2

Отже, ми спостерігаємо, що основними інвесторами є країни – члени Європейського Союзу – Кіпр, Німеччина, Нідерланди та Австрія, які здійснюють найбільше впливання коштів у розвиток української економіки.

Діяльність ТНК супроводжується великою кількістю позитивних аспектів для країни. Транснаціональні корпорації сприяють подальшому розвитку країни, це супроводжується підвищенням ефективності та оновленням процесу виробництва, впровадженням інноваційних технологій, полегшенням взаємозв'язку між країнами. До того ж збільшується кількість робочих місць, за рахунок відкриття філій на території країн.

Окрім залучення іноземних ТНК в Україні необхідно створювати та розвивати власні міжнародні корпорації, які можуть внести вагомий вклад в покращення економічного клімату в

Україні. До транснаціональних корпорацій, які були створені в Україні, слід віднести, ВАТ «Укрнафта», Корпорацію «УкрАвто», Корпорацію «Рошен», НВГ «Інтерпайп».

Висновки.

На сьогоднішньому етапі світового економічного розвитку одними з головних міжнародних гравців поряд з країнами є транснаціональні корпорації. Вони активно беруть участь у всіх глобальних процесах, що мають місце у світі, широко проявляють свої інтереси у політиці й економіці, а також у фінансово-інвестиційній, інформаційній, науково-технічній, військовій та екологічній сферах.

Протягом століть на міжнародній арені домінували західноєвропейські (англійські, голландські, швейцарські) ТНК та американські ТНК з року в рік віддаючи першість одна одній. Дещо менш активними за межами своїх країн були японські корпорації. Однак, вже протягом останнього десятиліття у глобальному економічному просторі з'являються китайські корпорації та низка інших, які поводяться на світовому ринку дещо агресивно і намагаються витіснити своїх конкурентів, зайнявши перші позиції в рейтингу.

Транснаціональні корпорації є рушійною силою на шляху до розвитку економіки кожної країни, в тому числі і України. Процес транснаціоналізації набирає значних обертів. Фундаментом для розвитку цього процесу є рівень інтернаціоналізації країни, позиція в рейтингу глобальної конкуренції та участь в міжнародних угодах. Україна має величезний потенціал у взаємодії з транснаціональними корпораціями, проте потрібно провести ряд реформ та докорінних змін в економічній і законодавчій сфері, для того щоб, збільшити інвестиційну привабливість нашої країни і, як наслідок, зацікавити потенційних ТНК.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Fortune Global 500 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fortune.com/fortune500>
2. Financial Times Global 500: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ft.com/indepth/ft500>
3. Крупнейшие компании мира – 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://global-finances.ru/krupneyshie-kompanii-mira-2017/>
4. Офіційний сайт Конференції ООН з торгівлі та розвитку [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://unctad.org>
5. 100 найбільших компаній України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://forbes.ua/ratings/2>.
6. Державна статистика, публікація документів Державної Служби Статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

REFERENCES

1. Fortune Global 500 [Electronic resource]. – Access mode: <http://fortune.com/fortune500>
2. Financial Times Global 500: [Electronic resource]. - Access mode: <http://www.ft.com/indepth/ft500>
3. The world's largest companies are 2017 [Electronic resource]. – Access mode: <http://global-finances.ru/krupneyshie-kompanii-mira-2017/>
4. Official website of the United Nations Conference on Trade and Development [Electronic resource]. – Access mode: <http://unctad.org>
5. 100 largest Ukrainian companies [Electronic resource]. – Access mode: <http://forbes.ua/ratings/2>.
6. State statistics, publication of documents of the State Service of Statistics of Ukraine [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

РЕФЕРАТ

Бондаренко Є.В. Оцінка інвестиційної привабливості в умовах визначення транснаціоналізації капіталу// Є.В. Бондаренко, Т.В. Заплітна, В.П. Зюзіна, І.А. Філоненко// Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

Стаття присвячена особливостям розвитку транснаціональних корпорацій (ТНК) на сучасному етапі та характеру їх функціонування в Україні.

Пояснено сутність транснаціональних корпорацій та визначено їх основні ознаки. Розглянуто рейтинги топ-10 найбільших транснаціональних корпорацій у світі за 2017 рік. Виявлено, що на сучасному етапі найпотужніші ТНК світу походять із США та Китаю. Представлено поділ

транснаціональних корпорацій за виробничою спеціалізацією та країною базування. Зазначено найбільш привабливі галузі промисловості України для ТНК та інвесторів. Представлено фінансові результати діяльності найбільших ТНК, які вклали інвестиції в дочірні підприємства в Україні. Також проаналізовано надходження обсягів іноземних інвестицій в/з Україну(и) протягом 2013-2017 рр., і визначено основних країн – інвесторів, які здійснюють вливання коштів в розвиток економіки України.

Мета статті – визначення та обґрунтування місця і ролі ТНК у розвитку економіки країн

Об'єктом дослідження виступають ТНК, а саме яку роль вони відіграють у розвитку країн світу.

Методи дослідження – загальнонаукові методи; методи економіко-статистичного аналізу: табличний, графічний.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСНАЦІОНАЛІЗАЦІЯ, ПРЯМІ ІНОЗЕМНІ ІНВЕСТИЦІЇ, ТРАНСНАЦІОНАЛЬНА КОРПОРАЦІЯ, ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ, КОНКУРЕНТНІСТЬ.

ABSTRACT

Bondarenko E.V., Zaplitna T.V., Zyuzina V.P., Filonenko I.A. Evaluation of investment approximation in the conditions of definition of capital transnationalization. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44)

The article is devoted to the peculiarities of the development of transnational corporations (TNCs) at the present stage and the nature of their functioning in Ukraine.

The essence of transnational corporations is explained and their main features are determined. The ratings of top 10 largest multinational corporations in the world for 2017 are considered. It is revealed that at the present stage, the most powerful TNCs of the world originate from the USA and China. The division of transnational corporations according to the production specialization and the country of origin is presented.

The most attractive industries of Ukraine for TNCs and investors are mentioned. The financial results of the largest TNCs that have invested in subsidiaries in Ukraine are presented. Also, the inflow of foreign investments into / from Ukraine (i) during the years 2013-2017 is analyzed, and the main countries-investors who invest in the development of the Ukrainian economy are determined.

The purpose of the work is to determine and justify the place and role of TNCs in the development of the economies of the countries. The object of research is the TNCs, and what role they play in the development of the countries of the world.

Methods of research – general scientific methods; methods of economic-statistical analysis: tabular, graphic.

KEYWORDS: TRANSNATIONALIZATION, DIRECT FOREIGN INVESTMENTS, TRANSNATIONAL CORPORATION, INVESTMENT ATTRACTION, COMPETITIVENESS.

РЕФЕРАТ

Бондаренко Е.В. Оценка инвестиционной привлекательности в условиях определения транснационализации капитала / Е.В. Бондаренко, Т.В. Заплитная., В.П. Зюзина, И.А.Филоненко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

Статья посвящена особенностям развития транснациональных корпораций (ТНК) на современном этапе и характера их функционирования в Украине.

Объяснено сущность транснациональных корпораций и определены их основные признаки. Рассмотрено рейтинги топ-10 крупнейших транснациональных корпораций в мире за 2017 год. Обнаружено, что на современном этапе мощные ТНК мира происходят из США и Китая. Представлены разделение транснациональных корпораций по производственной специализации и страной базирования. Отмечено наиболее привлекательные отрасли промышленности Украины для ТНК и инвесторов. Представлены финансовые результаты деятельности крупнейших ТНК, вложившие инвестиции в дочерние предприятия в Украине. Также проанализированы поступления объемов иностранных инвестиций в/из Украину (ы) в течение 2013-2017 гг., и определены основные страны – инвесторы, осуществляющие вливание средств в развитие экономики Украины.

Целью исследования является обоснование места и роли ТНК в развитии экономики стран.

Объектом исследования выступают ТНК, а именно какую роль они определяют в развитии стран мира.

Методы исследования – общенаучные методы; методы экономико-статистического анализа: табличный, графический.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСНАЦИОНАЛИЗАЦИЯ, ПРЯМЫЕ ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ, ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫЕ КОРПОРАЦИИ, ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ, КОНКУРЕНТНОСТЬ.

АВТОРИ:

Бондаренко Євген Валентинович, доктор економічних наук, професор кафедри економіки, Національний транспортний університет, 01010, Київ, Україна, вул. Омеляновича-Павленка 1, каб. 313, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380679677813, orcid.org/0000-0002-6880-8518

Заплітна Тетяна Валентинівна, кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки, Національний транспортний університет, 01010, Київ, Україна, вул. Омеляновича-Павленка 1, каб. 314, e-mail: ztv2000ztv@gmail.com, тел. +380673581825, orcid.org/0000-0002-6880-8511

Зюзіна Валентина Павлівна, доцент кафедри економіки, Національний транспортний університет, 01010, Київ, Україна, вул. Омеляновича-Павленка 1, каб. 313, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. + 380676064370, orcid.org/0000-0002-6880-8514

Філоненко Ірина Анатоліївна, магістр «Міжнародна економіка» кафедри економіки, Національний транспортний університет, 01010, Київ, Україна, вул. Омеляновича-Павленка 1, каб. 314, irochka18101995@ukr.net, тел. +380990008160, orcid.org/0000-0002-6880-8510h

AUTHORS:

Bondarenko Evgen, Doctor of Economics, Professor Department of Economics, National Transport University, 01010, Kyiv, Ukraine, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, of. 313, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380679677813, orcid.org/0000-0002-6880-8518

Zaplitna Tatyana, Ph.D. in Economics, Associate Professor Department of Economics, National Transport University, 01010, Kyiv, Ukraine, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, of. 314, e-mail: ztv2000ztv@gmail.com, tel. +380673581825, orcid.org/0000-0002-6880-8511

Zyuzina Valentina, Associate Professor Department of Economics, National Transport University, 01010, Kyiv, Ukraine, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, of. 313, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel.+ 380676064370, orcid.org/0000-0002-6880-8514

Filonenko Iryna, Master Department of Economics, National Transport University, 01010, Kyiv, Ukraine, Str. Omelyanovicha-Pavlenko 1, of. 314, e-mail: irochka18101995@ukr.net, tel. +380990008160, orcid.org/0000-0002-6880-8510h

АВТОРЫ:

Бондаренко Евгений Валентинович, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, 01010, Киев, Украина, ул. Омеляновича-Павленка 1, каб. 313, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0002-6880-8518

Заплитная Татьяна Валентиновна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, 01010, Киев, Украина, ул. Омеляновича-Павленка 1, каб. 314, e-mail: ztv2000ztv@gmail.com, тел. +380673581825, orcid.org/0000-0002-6880-8511

Зюзина Валентина Павловна, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, Украина, 01010, м. Киев, Украина, ул. Омеляновича-Павленка 1, каб. 313, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. + 380676064370, orcid.org/0000-0002-6880-8514

Філоненко Ірина Анатоліївна, магістр «Международная экономика» кафедри економіки, Національний транспортний університет, 01010, Київ, Україна, вул. Омеляновича-Павленка 1, каб. 314, e-mail: irochka18101995@ukr.net, тел. +380990008160, orcid.org/0000-0002-6880-8510h

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Малий І.Й., доктор економічних наук, професор, Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана, професор кафедри національної економіки та публічного управління, адреса: 03680, м. Київ, просп. Перемоги, 54/1, каб.257.

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

REVIEWER:

Maliy I.Y., Doctor of Economics, Professor, Kyiv National Economic University. Hetman, professor of macroeconomics and public administration Kyiv, Ukraine.

Bondar N.M. Doctor of Economics, professor, National Transport University, MA, Department of Economics, Kyiv, Ukraine.

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

DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-039-047

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПОСТАЧАННЯМИ ШВИДКОПСУВНИХ ПРОДУКТІВ ХАРЧУВАННЯ В СИСТЕМАХ ЛАНЦЮГІВ ПОСТАЧАНЬ

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

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

SUPPLY MANAGEMENT EFFICIENCY INCREASING OF PERISHABLE FOOD PRODUCTS IN SYSTEMS OF SUPPLY CHAINS

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

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

ПОВЫШЕНИЕ ЭФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПОСТАВКАМИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ ПИТАНИЯ В СИСТЕМАХ ЦЕПЕЙ ПОСТАВОК

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

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

Постановка проблеми.

В 2016 р. FAO (продовольча та сільськогосподарська структура ООН) опублікувала статистичні дані, відповідно до яких в Північній Америці та Океанії (Австралія та прилеглі до неї території) на одну людину припадає 300 кг харчових відходів на рік. При цьому дві третини викидають самі споживачі, а інше псується в процесах виробництва, транспортування або торгівлі. У Європі це співвідношення сягає 280 до 90 кг, тоді як, наприклад, у Центральній Африці – 155 до 5 кг. Тобто, в економічно більш розвинених країнах домогосподарства викидають у відходи більше продуктів харчування, ніж у країнах, які розвиваються [1].

Відповідно, до вищезазначеного, втрати продуктів харчування розглядаються в двох площинах – як втрати, які мають місце в процесах виробництва, починаючи з сільськогосподарського і, надалі, на різних етапах перероблення, і як втрати кінцевих продуктів споживання в якості відходів. Перший різновид втрат є характерним переважно для країн, які розвиваються, і які вирізняє недостатньо розвинена інфраструктура, низький рівень використовуваних технологій, а також незначні капіталовкладення в системах виробництва продуктів харчування. Водночас, другий різновид втрат – втрати продуктів харчування як відходів, тобто кінцевих продуктів споживання є більш притаманним економічно розвиненим країнам і «генерує» їх як торгівля, так і самі кінцеві споживачі.

В контексті визнання проблеми втрати продуктів харчування як відходів за глобальну на сучасному етапі розвитку суспільства, особливого значення набуває подальше вдосконалення, як із позиції окремих суб'єктів господарювання, так і ланцюгів постачань, до складу яких входять дані суб'єкти, процесів управління постачаннями швидкопсувних продуктів харчування (ШПХ). В теорії і практиці останнього, однією з основних продовжує залишатися проблема загальноспостерігаємої наявності або незадоволеного попиту і, як наслідок, втраченої вигоди, або утворення нереалізованих надлишків і пов'язаних із останніми збитків через втрату ШПХ значущих для споживача якостей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблема наявності або незадоволеного попиту і, як наслідок, втраченої вигоди, або утворення надлишків, які не було реалізовано, і, пов'язаних із останніми, збитків при управлінні постачаннями ШПХ достатньо повно, навіть із позиції наступних у часі досліджень, описується в роботі [2, с.145–147] відповідною ймовірнісно-статистичною моделлю, побудованою за умовами роботи підприємства роздрібної торгівлі, яке реалізує хліб, і виходячи саме з позиції останнього. При цьому

за цільову функцію виступає прибуток підприємства, який очікується отримати від реалізації даного продукту і який, відповідно, необхідно максимізувати, а за керований параметр – величина замовлення, яке підприємства має подавати виробнику, узгоджуючись із терміном придатності хліба до реалізації, щоденно. Інші параметри моделі – величина втраченої вигоди від дефіциту продукту і збитків від утворення нереалізованих надлишків останнього на одиницю розглядаються як незмінні.

Разом із тим, представлена математична модель виходить із конкурентного характеру відносин між підприємством постачальника хліба (як можна очікувати, який є і виробником останнього) і підприємством, яке реалізує цей хліб. Відповідно, при різних значеннях параметрів вищезгадуваної моделі – визначених із позиції виробника або із позиції торговця – максимальний прибуток виробника і торговця буде забезпечувати, в загальному випадку, відмінна величина замовлення. При цьому ігнорується також і той факт, що інші параметри моделі, які формують прибуток, втрачену вигоду або збитки розглядуваних учасників ланцюга постачань, який приводить хліб, як продукт, який швидко псується, на відповідний ринок, також можуть розглядатися як керовані, встановлені положеннями відповідних угод.

В реальних умовах ведення бізнесу може мати місце ситуація незбалансованості влади між учасниками ланцюга постачань, наприклад, зумовлена типом ринку – ринок покупців чи ринок продавців [3, с. 31-41]. Тобто, в контексті даного дослідження, за джерело влади може виступати як виробник продукту, так і той, хто цей продукт реалізує. При цьому «ступінь» влади одних підприємств торгівлі, наприклад, мережевих супермаркетів, може бути суттєво вищою ніж інших – наприклад, маленьких магазинів «крокової» доступності. За даних умов, параметри моделі [2, с. 145-147], які можуть бути предметом до обговорення учасників ланцюга постачань, будуть прийматися, в першу чергу, в інтересах джерел влади, які, як можна очікувати, прагнутимуть до максимізації власного прибутку. Відповідно, до максимізації буде прагнути й інша сторона, проте вже за умов прийняття обговорюваних за угодами параметрів на рівні, який відповідає інтересам джерела влади. Очевидно, що оптимальна величина замовлення (поставки) з позиції кожного учасника, в загальному випадку, буде різнитися.

Водночас, виходячи з припущення збалансованості влади, або тимчасовий характер дії ситуації незбалансованості ланку «виробництво – торгівля» ланцюга постачань, який приводить продукт на ринок, можна розглядати як систему і будувати відповідну модель, виходячі з загальносистемних уявлень про її параметри. В подальшому, виходячи з вимог доходності галузевих ринків, на яких працюють виробник і реалізатор, а також можливості прийняття додаткового ризику (або зменшення «звичайного»), отриманий в системі прибуток може бути раціонально перерозподілено учасниками відповідної ланки згадуваного ланцюга постачань між собою. Параметри моделі [2, с. 145–147], в свою чергу, визначаються учасниками ланцюга постачань прийняттям рішень відносно продукту щодо обрання: конфігурації; технології виробництва; логістичного забезпечення (пакування, зберігання, транспортування); умов контрактів на закупівлю сировини, збут, логістичне обслуговування, повернення (розпродаж зі знижкою); умов перероблення (утилізації) тощо.

Відносини між виробниками і тими, хто реалізує продукт, можуть вибудовуватись як відповідно до принципів звичайних ринкових угод (за образним виразом Д. Бауерсокса – «стінка на стінку»), так і партнерських. Останні, в свою чергу, передбачають різний ступінь інтеграції, який, зокрема, знайшов відображення в моделі встановлення партнерства [4, с. 165–182].

Метою даної статті є розроблення методичних рекомендацій до вдосконалення процесів управління постачаннями ШПХ в системах ланцюгів постачань із урахуванням забезпечуваного, в умовах оптимізації величини поставки ШПХ за критерієм максимізації прибутку даних систем, рівня задоволення попиту кінцевих споживачів на ШПХ.

Основна частина. В загальному випадку, маючи відмінні значення параметрів цільової функції для прибутку з позиції підприємства роздрібною торгівлі і з позиції підприємства виробника, величина поставки ШПХ оптимальна, за критерієм прибутку, для виробничого підприємства

$g_{p_{opt}}$, не буде дорівнювати величині замовлення, оптимальній за критерієм прибутку, для підприємства роздрібною торгівлі $g_{r_{opt}}$. Вирішення проблеми неузгодженості $g_{p_{opt}}$ і

$g_{r_{opt}}$ можна розглядати, як зазначається в роботі [5], виходячи з двох варіантів підходу до формування систем – класичного індуктивного і системного. Як відомо, формування системи при застосуванні класичного підходу відбувається через поєднання компонентів системи, які розробляються окремо. Впровадження класичного індуктивного підходу до розроблення системи

«виробництво – торгівля» передбачає, що окремо розглядувані підсистеми «виробництво» і «торгівля» узгоджують такі параметри як: ціна закупівлі підприємством торгівлі у підприємства виробника, ціна повернення нереалізованого залишку останньому і, беручи до уваги, фактори, які впливають на дані параметри, узгоджують позиції щодо оптимальної величини партії закупівлі (постачання). Разом із тим, на відміну від класичного, системний підхід передбачає послідовний перехід від загального до часткового, коли в основу покладається глобальна ціль, на досягнення якої спрямовується діяльність системи.

Умови реалізації системного підходу, щодо ланцюгів постачань, відповідно до роботи [5], можна представити у вигляді:

$$p_s(x) = P_s \int_0^{g_s} x f(x) dx - U_s \int_{g_s}^{\infty} (x - g_s) f(x) dx - C_s \int_0^{g_s} (g_s - x) f(x) dx \rightarrow \max; (1)$$

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

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

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

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

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

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

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

X – випадкова величина попиту на ШПХ у встановленому періоді часу між черговими поставками;

$f(x)$ – щільність розподілу випадкової величини попиту на ШПХ у встановленому періоді часу між черговими поставками.

Відповідні логістичні витрати в системі можуть розглядатися, залежно від постановки задачі, як в складі витрат виробництва, реалізації або перероблення, так і окремо, що, відповідно, потребує корегування виразу (1).

На основі виразу (1) може бути визначено оптимальну величину замовлення на ШПХ в системі ланцюга постачань $g_{s_{opt}}$ – як таку, що максимізує відповідний прибуток. При проведенні розрахунків, для визначення $g_{s_{opt}}$ бралась часткова похідна від P_s по g_s з використанням програмного комплексу MathCad.

Зауважимо, що цільовий рівень коефіцієнта, який характеризує ступінь задоволення попиту на ШПХ у встановленому періоді часу між черговими поставками, можна розглядати як обмеження до цільової функції, представлені виразом (1). Даний коефіцієнт можемо визначити за наступною залежністю:

$$K_{\text{зад}}(g_s) = \frac{\int_0^{g_s} x f(x) dx}{m_x \int_0^{g_s} f(x) dx} \quad (2)$$

де m_x – математичне сподівання попиту на ШПХ у встановленому періоді часу між черговими поставками.

На основі залежності (2) можна визначити рівень задоволення попиту, який забезпечить замовлення в обсязі $g_{s_{opt}}$, і порівняти останній із встановленим в системі цільовим рівнем коефіцієнта задоволення попиту – $K_{ц}$. Якщо з'ясується, що $K_{\text{зад}}(g_s)$ в умовах поставки ШПХ в обсязі $g_{s_{opt}}$, є значуще меншим від величини $K_{ц}$, то постає проблема узгодженості між значеннями коефіцієнта задоволення попиту на окремі продуктові групи ШПХ – тим, який встановлено на цільовому рівні, і тим, який може бути отримано за умовами оптимізації величини замовлення за критерієм прибутку відповідно до розглянутої моделі (1). Очевидно, що ШПХ не є однорідною продуктовою групою щодо забезпечуваних обсягів продажів, прибутку, частоти запитуваності чи варіативності попиту. Відповідно, і цільовий рівень коефіцієнта задоволення попиту на різні ШПХ може бути різним.

Якщо виходити з припущення, що величина $K_{ц}$ залежить від групи, до якої ШПХ, відносяться за ABC- аналізом, – виокремлюваної ізольовано за обсягом продажів чи прибутком, або за умовами сумісного аналізу останніх, то, можна очікувати, що за ШПХ, які відносяться до групи А, має встановлюватися високий значення $K_{ц}$. Крім того, також можна також припустити, що величина $K_{ц}$ буде залежати від того, в якій групі опиняться ШПХ за результатами FMR-аналізу. Висока частота запитуваності на певні ШПХ, тобто віднесення їх до групи F, навіть, за обставин, що вони не є товаром групи А за даними ABC- аналізу, проведеного ізольовано чи сумісно, також може бути умовою встановлення високого значення $K_{ц}$, оскільки очікування наявності продуктів групи F в продажу, як можна припустити, буде приваблювати покупців і, відповідно, сприяти продажам інших товарів.

Виходячи зі спостережаних практик, а також аналізуючи наукові роботи, пов'язані з умовами постачань швидкопсувних продуктів взагалі, і продуктів харчування, зокрема, можна виокремити наступні підходи до вирішення даної проблеми:

1) розглянути доцільність зменшення значення $K_{ц}$;

2) збільшити обсяг замовлення (g_s) до величини яка дозволить підвищити значення $K_{\text{зад}}(g_s)$, можливо, навіть, досягти його цільового рівня, водночас, встановивши допустиму ступінь втрати прибутку в системі відносно максимального значення, виходячи з виразу (1). Такий підхід може використовуватись, наприклад, для ШПХ групи F, за якими вимагається високе значення $K_{ц}$, разом із тим, ґрунтовно оцінити всі вигоди для системи, які «генерують» ці ШПХ в грошовому вимірі, складно;

3) на основі проведення аналізу цільової функції прибутку $p_s(x)$, вираз (1), встановити діапазон для (g_s) , в якому прибуток досягає значень близьких (очевидно, за обраним критеріальним значенням оцінювання даної «близькості») до максимального. За умов, що Кц досягається при величині поставки, яка знаходиться у зазначеному діапазоні, замовлення рекомендується здійснювати в обсязі, який дорівнює останній;

4) розглянути доцільність підвищення ціни на ШПХ до рівня, за якого ШПХ може бути реалізовано в конкурентному середовищі. Виходячи з характеру залежності (1), зі збільшенням ціни на ШПХ $g_{s_{opt}}$ має збільшитися, і, відповідно, підвищуватись значення $K_{зад}(g_s)$. Водночас, до уваги має братися еластичність попиту за ціною щодо розглядуваного ШПХ і зміни в параметрах попиту залежності (1), джерелом яких може стати підвищення ціни;

5) запропонувати можливість оперативного реагування на виникнення дефіциту ШПХ у підприємствах торгівлі в періоді між черговими поставками через запровадження відповідного механізму на основі методів логістичного управління. Даний підхід може розглядатися як альтернатива, з подальшим співставленням ефективності, до першого з вищезазначених підходів в умовах забезпечення постачань ШПХ за групою F;

6) розглянути варіанти розвитку інших конфігурацій ланцюга постачань ШПХ в частині забезпечення збуту, зокрема, щодо здійснення прямої поставки від виробника до кінцевого споживача, наприклад, використовувати засоби інтернет-торгівлі. Такі конфігурації можуть розвиватися як у взаємозв'язку з каналами збуту через роздрібну торгівлю, так і самостійно.

Зупинимось детальніше, на основі введення відповідних змін до залежності (1), на п'ятому, із вищезазначених, підходів до вирішення проблеми неузгодженості між $K_{зад}(g_s)$, який досягається при $g_{s_{opt}}$ і Кц. При цьому, ми маємо визначити витрати в системі ланцюга постачань, пов'язані з забезпеченням оперативного реагування на виникнення дефіциту ШПХ. Оскільки левову частку даних витрат будуть складати витрати на доставку, а саме перевезення, ШПХ, то необхідно визначити витрати на перевезення, як залежні від величини замовлення (відправлення), тобто g_s .

Беручи до уваги фактори, які визначають витрати на перевезення відправлень вантажів на розвізних маршрутах, за якими, за багатьох випадків, здійснюється доставка ШПХ, транспортну складову логістичних витрат, як залежну від величини відправлення, можна записати у вигляді [6, 447 с.]:

$$S(g_s) = ag_s + b; \quad (3)$$

$$a = \frac{1}{q\gamma_p(1-R_3)} \left[\frac{C_{км}}{\delta} (2\bar{l}_i - \bar{l}_{(i-1)-i}) + \left(\frac{C_{км}l_n}{T_n\delta} + C_{noc} \right) (t_{n.в.} + t_3) \right]$$

$$b = \frac{C_{км}}{\delta} (\bar{l}_{(i-1)-i} + \frac{l_n}{T_n} t_3) + C_{noc} t_3,$$

q – номінальна вантажопідйомність автомобіля, т;

γ_p – коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобіля;

R_3 – коефіцієнт, який враховує обсяг супутнього збору;

δ – коефіцієнт, який враховує долю часу, який витрачається на нульовий пробіг;

$$\delta = \frac{T_n - t_n}{T_n};$$

V_t – технічна швидкість автомобіля, км/год.;

T_n – термін перебування автомобіля в наряді, год.;

t_n – витрати часу на нульовий пробіг, год.;

$C_{км}$ – витрати на 1 км пробігу, грн.;

C_{noc} – постійні витрати на 1 годину роботи, грн.;

l_n – нульовий пробіг, км;

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

$\bar{l}_{(i-1)-i}$ – середня відстань пробігу автомобіля між суміжними пунктами заванезення (вивезення) вантажів, км;

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

t_3 – додатковий час на кожний заїзд до проміжних пунктів заванезення (вивезення) вантажів, год.

Таким чином, складову виразу (1), яка вказує на збиток, який виникає через дефіцит ШПХ, а саме:

$$U_s = \int_{g_s}^{\infty} (x - g_s) f(x) dx,$$

в умовах впровадження оперативного реагування на дефіцит ШПХ, тобто забезпечення додаткового заводу даного продукту, можна представити наступним чином:

$$a_1 \int_{g_s}^{\infty} (x - g_s) f(x) dx + b_1 (1 - \int_0^{g_s} f(x) dx), \quad (4)$$

де a_1 і b_2 – коефіцієнти лінійної залежності, яка визначає витрати на доставку ШПХ, як відправлення (партії) вантажу, на розвізному маршруті при реагуванні на дефіцит. За умов введення до виразу (1) складової (4) може бути визначено $g_{s o p t}$, аналогічно до вищенаведеного.

Водночас, введення обмеження $K_{зд}(g_s) \geq K_y$ не передбачається, оскільки ми виходимо з

можливості повного задоволення попиту при введенні реагування на дефіцит через можливість здійснення додаткової поставки.

Висновки і подальші напрями досліджень. Вдосконалено, на основі застосування ймовірно-статистичної моделі управління постачаннями продуктів, які мають обмежено малий термін придатності до реалізації, методичні підходи до формування раціональної величини замовлення на поставку ШПХ із урахуванням встановлюваного цільового рівня коефіцієнта задоволення попиту на останні. Дані підходи передбачаються до реалізації, виходячи з припущення про збалансованість влади між учасниками ланцюгів постачань, які приводять ШПХ на ринок, а також впровадження в даних ланцюгах функцій і принципів концепції управління ланцюгами постачань, що передбачає реалізацію системного підходу.

Подальші дослідження мають йти за напрямом вдосконалення формування механізму раціонального розподілу системного прибутку з урахуванням приймаемого ризику між учасниками відповідних ланцюгів постачань. Крім того, вдосконалення потребує і механізм забезпечення реалізації пропонувань в роботі до вирішення проблеми узгодженості між значеннями коефіцієнта задоволення попиту на ШПХ – тими, який встановлені на цільовому рівні, і тим, який може бути отримано за умовами оптимізації величини замовлення за критерієм прибутку, відповідно до представленої в роботі моделі. З точки зору подальшого розвитку теорії і практики логістичного менеджменту останнє стосується, в першу чергу, умов забезпечення оперативного реагування на виникнення дефіциту ШПХ у підприємств торгівлі і прямої поставки ШП від виробника до кінцевого споживача.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Key facts on food loss and waste you should know! –SAVE FOOD: Global Initiative on Food Loss and Waste Reduction [Electronic resource] // SAVE FOOD: Global Initiative on Food Loss and Waste Reduction : Key facts on food loss and waste you should know! : Web-site / Food and Agriculture Organization of the United Nations. – Mode of access: <http://www.fao.org/save-food/resources/keyfindings/ru/>. – Title from screen. – Date of Access: 15 December 2018.
2. Букан, Дж. Научное управление запасами / Дж. Букан, Г. Кенигсберг. – Москва: Издательство «Наука», 1967. – 423 с.
3. Emerson, R.M. Power – dependence Relations / R.M. Emerson // American Sociological Review. – 1962. – Vol. 27. – p. 31-41.
4. Lambert D.M. Building Successful Logistics Partnerships / D.M. Lambert, M.A. Emmelhainz, I. T. Gardner // Journal of Business Logistics. – 1999. – Vol. – 20, № 1. – P. 165–182.
5. Воркут, Т.А. Управління постачаннями швидкопсувних продуктів в системах ланцюгів постачань / Т.А. Воркут, О.Ю. Сопочко // Вісник НТУ. – Серія «Економічні науки». – 2018. – Вип. 2 (41). – с. 32-39.
6. Воркут А. И. Грузовые автомобильные перевозки. / А.И. Воркут – 2-е изд. – К. Вища шк. Головне вид-во, 1986. – 447 с.

REFERENCES

1. Key facts on food loss and waste you should know! –SAVE FOOD: Global Initiative on Food Loss and Waste Reduction [Electronic resource] // SAVE FOOD: Global Initiative on Food Loss and Waste Reduction : Key facts on food loss and waste you should know! : Web-site / Food and Agriculture Organization of the United Nations. – Mode of access: <http://www.fao.org/save-food/resources/keyfindings/ru/>. – Title from screen. – Date of Access: 15 December 2018.
2. Bukan J., Kenigsberg H.(1967). *Naychnoe upravlenie zapasami* [Scientific inventory management]. Translation from english. Moscow. Publishing House Nauka [in Russian].
3. Emerson R.M. Power – dependence Relations / R.M. Emerson // American Sociological Review. – 1962. – Vol. 27. – p. 31-41.
4. Lambert D.M. Building Successful Logistics Partnerships / D.M. Lambert, M.A. Emmelhainz, I. T. Gardner // Journal of Business Logistics. – 1999. – Vol. – 20, № 1. – P. 165–182.
5. Vorkut T.A., Sopotsko O.Y. Upravlinnia postachanyamu schvudkopsyvnyx productiv v sistemah lanzygiv postachan [Supply management of perishable prproducts in systems of supply chains.] *Visnuk NTU – Visnuk NTU, Series «Economy science»*, issue 2 (41), 2018, pp. 32-39.
6. Vorkut A.I. (1986) *Hruzovie avtomobilnie perevozki* [Automobile cargo carriage]. Kyiv, Vyshcha shkola, 447 p. [in Russian].

РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Підвищення ефективності управління постачаннями швидкопсувних продуктів харчування в системах ланцюгів постачань / Т.А. Воркут, О.Ю. Сопочко // Вісник Національного

транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

У статті розглянуто умови реалізації системного підходу до формування раціональної величини замовлення на постачання продуктів харчування, які мають обмежено малий термін придатності до реалізації, в системах ланцюгів постачань за критерієм прибутку із урахуванням рівня задоволення попиту кінцевих споживачів.

Об'єкт дослідження – процеси постачань швидкопсувних продуктів харчування.

Метою роботи є розроблення методичних рекомендацій до вдосконалення процесів управління постачаннями швидкопсувних продуктів харчування в системах ланцюгів постачань із урахуванням забезпечуваного, в умовах оптимізації величини поставки таких продуктів за критерієм максимізації прибутку даних систем ланцюгів постачань, рівня задоволення попиту кінцевих споживачів на швидкопсувні харчові продукти харчування.

Методи дослідження – системний підхід, концепція управління ланцюгами постачань, методи теорії управління запасами, ймовірностей та математичної статистики, транспортних процесів і систем, а також метод оптимізації.

Результати статті можуть бути використані підприємствами виробників і торгівлі при формуванні конфігурації ланцюгів постачань для швидкопсувних продуктів харчування, а також визначення раціональної величини замовлення на поставку останніх.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – формування механізму раціонального розподілу системного прибутку з урахуванням приймаємого ризику між учасниками ланцюгів постачань швидкопсувних продуктів харчування, в яких впроваджується відповідна концепція управління, а також механізму забезпечення оперативного реагування на виникнення дефіциту в підприємствах торгівлі і прямої поставки від виробника до кінцевого споживача.

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

ABSTRACT

Vorkut T.A., Sopotsko O.Y. Supply management efficiency increasing of perishable food products in systems of supply chains. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article describes conditions of the implementation of the system approach to the formation of a rational size of the order for the supply of food products, which have a limited short shelf life, in supply chain systems according to the profit criterion, taking into account the level of satisfaction of the demand of end users.

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

The purpose of the work is to develop methodological recommendations for improving the processes of supply management in the supply chain system in the light of the provided, in terms of optimizing the value of the supply of perishable products (food) on the criterion of maximizing the profit of these systems, the level of satisfaction of demand of end users on the perishable products (food).

Methods of study – systematic approach, concept of supply chain management, inventory management methods, probability theory and mathematical statistics, theory of transport processes and systems, optimization method.

The results of the article can be used both by manufacturers and retailers in the formation and defined configuration of supply chains for perishable food of a rational size order for the supply of the latter.

Foreseeable assumptions about the development of the research object are the formation of a mechanism for rational distribution of systemic profit and risk among supply chain participants, in which an appropriate concept of supply chain management is introduced, as they result in perishable foodstuffs on the market.

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

РЕФЕРАТ

Воркут Т.А. Повышение эффективности управления поставками скоропортящихся продуктов питания в системах цепей поставок / Т.А. Воркут, О.Ю. Сопотко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статье рассмотрены условия реализации системного подхода к формированию рациональной величины заказа на поставку продуктов питания, которые имеют ограниченно малый срок годности к реализации в системах цепей поставок по критерию прибыли с учетом уровня удовлетворения спроса конечных потребителей.

Объект исследования – процессы поставок скоропортящихся продуктов питания.

Целью работы является разработка методических рекомендаций к совершенствованию процессов управления поставками скоропортящихся продуктов питания в системах цепей поставок с учетом обеспечиваемого, в условиях оптимизации величины поставки таких продуктов по критерию максимизации прибыли данных систем цепей поставок, уровня удовлетворения спроса конечных потребителей на скоропортящиеся продукты питания.

Методы исследования – системный подход, концепция управления цепями поставок, методы теории управления запасами, вероятностей и математической статистики, транспортных процессов и систем, а также метод оптимизации.

Результаты статьи могут быть использованы предприятиями производителями и торговли при формировании конфигурации цепей поставок для скоропортящихся продуктов питания, а также при определении рациональной величины заказа на их поставку.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования – формирование механизма рационального распределения системной прибыли с учетом принимаемого риска между участниками цепей поставок скоропортящихся продуктов питания, в которых внедряется соответствующая концепция управления, а также механизма обеспечения оперативного реагирования на возникновение дефицита на предприятиях торговли и прямой поставки от производителя к конечному потребителю.

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

АВТОРИ:

Воркут Тетяна Анатоліївна, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 010110, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 433а, orcid.org/0000-0003-0354-476X.

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

AUTHOR:

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

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

АВТОРЫ:

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

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

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

ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПОРТФЕЛЬ ПІДПРИЄМСТВА ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ

Гайдай Г.Г., Національний транспортний університет, Київ, Україна, ania-gy@ukr.net, orcid.org/0000-0002-1731-9056

INVESTMENT PORTFOLIO OF THE ENTERPRISE AS AN IMPORTANT COMPONENT OF INVESTMENT STRATEGY

Gaidai G. G., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ania-gy@ukr.net, orcid.org/0000-0002-1731-9056

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОРТФЕЛЬ ПРЕДПРИЯТИЯ КАК ВАЖНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ СТРАТЕГИИ

Гайдай А.Г., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, ania-gy@ukr.net, orcid.org/0000-0002-1731-9056

Постановка проблеми.

Інвестиційна діяльність підприємства є необхідною і важливою складовою його господарської діяльності, забезпечує відтворення основного капіталу та зменшує ризики завдяки диверсифікації. Тому для багатьох підприємств актуальним питанням є формування і ефективне управління інвестиційним портфелем з метою максимізації майбутніх економічних вигод і мінімізації ризиків.

Метою даної статті є аналіз теоретичних підходів до формування інвестиційного портфелю та розробка рекомендацій щодо підвищення ефективності управління інвестиційним портфелем на рівні підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання, пов'язані з інвестиційним портфелем підприємства та формуванням на його основі комплексу стратегічних інвестиційних рішень, розглянуті у працях відомих учених – економістів: І.Бланка, Е. Брігхема, В.Геєця, Г.Мунцеля, А.Пересади, В.Пономаренка, П.Перерви, Р.Фатхутдинова, У.Шарпа, В.Шеремета та ін. Але, слід відзначити, що питання вибору найбільш раціональних шляхів управління інвестиційним портфелем на рівні підприємства досліджені недостатньо, тому потребують подальших зусиль у напрямку розробки нових пропозицій.

Інвестиційна стратегія – один з найважливіших факторів забезпечення ефективного розвитку підприємства у відповідності до загальної стратегії. Вона завжди пов'язана з поточним станом підприємства, його діючою технічною, технологічною та фінансовою базою, існуючою фінансово-господарською діяльністю.

Стратегія дає відповіді на головні питання, що стоять перед підприємством:

- продовжувати чи змінювати існуючу діяльність;
- в яких напрямках змінювати;
- в яких обсягах продовжувати чи змінювати виробництво продукції (послуг);
- які це дасть результати через рік, два, п'ять;
- які кошти для такого розвитку потрібні, та їх джерела.

Інвестиційна стратегія визначає можливості поліпшення результатів господарювання суб'єкта за допомогою інвестицій, тобто окреслює напрями інвестування з метою одержання прибутку і збільшення власних активів. Інвестиційна стратегія передбачає: головні цілі інвестиційної політики щодо доходності, ліквідності, ризику та зростання капіталу; відповідальних за проведення політики та їх обов'язки; рекомендації стосовно складу активів інвестиційного портфелю, видів цінних паперів, їх інвестиційних якостей; умови придбання та продажу активів, строків їх зберігання і переміщення з одного портфелю в інший; правила обліку, додержання нормативів, звітності, комп'ютерного забезпечення; способи управління інвестиційним портфелем та підтримки відповідних пропорцій між первинним та вторинним резервами цінних паперів (активів), їх використання суворо за призначенням. [4].

Структура обраної інвестиційної стратегії втілюється у поняття інвестиційного портфеля, тобто спеціально підібраного набору конкретних інвестиційних проектів, що прийняті до реалізації.

Інвестиційним портфелем підприємства називають сформовану відповідно з інвестиційними цілями інвестора сукупність об'єктів інвестування, що розглядається як цілісний об'єкт управління. Основне завдання портфельного інвестування полягає у створенні оптимальних умов інвестування, забезпечуючи при цьому портфелю інвестицій такі інвестиційні характеристики, досягти які неможливо при розміщенні коштів в окремо взятий об'єкт. У процесі формування портфеля шляхом комбінування інвестиційних активів досягається нова інвестиційна якість: забезпечується необхідний рівень доходу при заданому рівні ризику. .[1]

Основною метою інвестиційної діяльності на підприємстві, так само як і основною метою формування інвестиційного портфеля, є забезпечення реалізації його інвестиційної стратегії. Так, якщо інвестиційна стратегія підприємства націлена на розширення діяльності (збільшення обсягу виробництва і реалізації продукції чи послуг, що надаються), то основні інвестиції будуть направлені в інвестиційні проекти або в активи, пов'язані з виробництвом, а наявні (плановані) вкладення в інші об'єкти (у цінні папери або банківські вклади) будуть носити по відношенню до них підлеглий характер, що відіб'ється, наприклад, на термінах, обсягах розміщення.[3]

Інвестиційний портфель – це цілеспрямовано сформована сукупність об'єктів реального і фінансового інвестування, призначених для здійснення інвестиційної діяльності у відповідності з розробленою інвестиційною стратегією підприємства.

Ефективне управління інвестиційним портфелем створює джерела акумулювання капіталу у виробничу сферу підприємства, розвиток соціально-побутових інфраструктур. Крім того, активізація інвестиційної діяльності підприємств в галузі портфельного інвестування сприяє прискоренню розвитку фондового ринку України, структурній перебудові економіки. Тому вдосконалення інвестиційної діяльності підприємства як інвестора, що здійснює як реальні, так і фінансові інвестиції, формуючи таким чином власний інвестиційний портфель, є запорукою його успішної діяльності в конкурентному ринковому середовищі

Досягнення конкретного рівня прибутковості передбачає отримання регулярного доходу в поточному періоді, як правило, із заздалегідь установленою періодичністю. Це можуть бути виплати відсотків по банківським депозитним вкладам, плановані доходи від експлуатації об'єктів реального інвестування, дивіденди і відсотки, отримані по акціях і облігаціях. Отримання поточного доходу впливає на платоспроможність компанії та приймається в розрахунок при плануванні грошових потоків. Дана мета є основною при формуванні портфеля, особливо в ситуації короткострокового розміщення коштів.[8]

Портфель реальних інвестиційних проектів формується інвесторами, що здійснюють виробничу діяльність, і включає об'єкти реального інвестування всіх видів. Формування і реалізація портфеля цих проектів забезпечують високі темпи розвитку цих підприємств, створення додаткових робочих місць, формування високого іміджу і певну державну підтримку інвестиційної діяльності. У той же час порівняно з іншими видами інвестиційних портфелів портфель реальних інвестиційних проектів зазвичай найбільш капіталомісткий, більш ризиковий з-за тривалості реалізації, а також найбільш складний і трудомісткий у виконанні. Це обумовлює високий рівень вимог до його формування, ретельність відбору кожного включається в нього інвестиційного проекту. [5]

Класифікація інвестиційних портфелів за пріоритетними цілям інвестування пов'язана насамперед з реалізацією інвестиційної стратегії підприємства і певною мірою з позицією її керівництва в управлінні інвестиціями.

Портфель зростання формується з метою приросту капітальної вартості портфеля разом з отриманням дивідендів і складається головним чином з об'єктів інвестування, що забезпечують досягнення високих темпів зростання капіталу (як правило, з акцій компаній зі зростаючою курсовою вартістю).

Портфель доходу орієнтований на отримання поточного доходу – відсоткових і дивідендних виплат. Він складається в основному з об'єктів інвестування, які забезпечують отримання доходу в поточному періоді (акції, які характеризуються помірним зростанням курсової вартості і високими дивідендами, облігації та інші папери, відмінною рисою яких є виплата поточних доходів).

Консервативний портфель включає в основному об'єкти інвестування з середніми (а іноді і мінімальними) значеннями рівнів ризику (відповідно темпи зростання доходу і капіталу за такими об'єктами інвестування значно нижче).

Перераховані типи портфелів мають ряд проміжних різновидів. Портфелі розвитку і доходу при максимальних значеннях своїх цільових показників називаються іноді агресивними портфелями.

Класифікація інвестиційних портфельів за досягнутого відповідності цілям інвестування пов'язана насамперед із процесом реалізації цілей їх формування.

Збалансований портфель характеризується повною реалізацією цілей інвестора шляхом відбору інвестиційних проектів або фінансових інструментів, найбільш повно відповідають цим цілям.

Незбалансований портфель характеризується невідповідністю його складу поставленим цілям формування. Різновидом незбалансованого портфеля є розбалансований портфель, який є раніше збалансований (оптимізований) портфель, вже не задовольняє інвестора у зв'язку з істотною зміною зовнішніх умов інвестиційної діяльності (наприклад, умов оподаткування) або внутрішніх факторів (наприклад, значною затримкою реалізації окремих реальних інвестиційних проектів) .[6]

Для створення портфеля цінних паперів досить вибрати в якості об'єкта інвестування якийсь один їх вигляд (наприклад, інвестувати кошти в облігації одного емітента однієї серії в кількості 20 шт.). Однак найбільш поширеною формою є диверсифікований портфель, що складається із сукупності активів. Застосування диверсифікації дозволяє знизити інвестиційні ризики у портфелі.[9]

Існує низка ризиків, пов'язаних з цінними паперами. Загальний ризик являє собою суму всіх ризиків, пов'язаних із здійсненням інвестицій. Для теорії управління портфелем цінних паперів основне значення має розподіл ризику на ринковий (систематичний) і специфічний (несистематичний) ризик. Ринковий (систематичний) ризик виникає під впливом загальних чинників, які зачіпають ринок в цілому. Оскільки в цьому випадку охоплюються всі підприємства-емітенти, представлені на ринку, то очевидно, що систематичний ризик не можна усунути диверсифікацією, тобто розподілом інвестицій між цінними паперами різних компаній і галузей. Специфічний (несистематичний) ризик виникає під впливом унікальних, специфічних для окремої компанії чи галузі факторів і впливає на доходи окремих цінних паперів. Тому специфічний ризик може бути скорочений шляхом диверсифікації, тобто розподілу інвестицій між цінними паперами різних компаній чи галузей, по-різному реагують на економічні події.

Таким чином, диверсифікація – свідоме комбінування інвестиційних об'єктів, при якому досягається не просто їх різноманітність, але і певний взаємозв'язок між прибутковістю і ризиком.

Інвестори, формуючи портфель, прагнуть максимізувати очікувану прибутковість своїх інвестицій при певному прийнятному для них рівні ризику (і навпаки, мінімізувати ризик при очікуваному рівні прибутковості). Портфель, що задовольняє цим вимогам, називається ефективним портфелем. Найбільш бажаний для інвестора ефективний портфель є оптимальним.

Інвестор обере свій оптимальний портфель з безлічі портфельів, кожен з яких забезпечує: максимальну очікувану прибутковість для деякого рівня ризику; мінімальний ризик для деякого значення очікуваної прибутковості.

Набір портфельів, що задовольняє цим двом умовам, називається ефективним безліччю. Причому особливу важливість мають портфелі, які розташовані на кордоні цієї множини.

Для вимірювання ризику, пов'язаного з окремим цінним папером, досить таких показників, як варіація або стандартне відхилення. Але у випадку портфеля ми повинні брати до уваги їх взаємний ризик, або коваріацію. Для розрахунку коваріації з використанням фактичних даних про доходи цінних паперів використовують наступну формулу(1):

$$\text{COV}_{xy} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (k_x - \bar{k}_x)(k_y - \bar{k}_y) \quad (1)$$

COV_{xy} – коваріація між акцією x та y

k_x – норма доходу по акції x

k_y – норма доходу по акції y

$\bar{k}_x$ – очікувана норма доходу по акції x

$\bar{k}_y$ – очікувана норма доходу по акції y

n – число варіантів (спостережень)

Якщо одна із змінних x або y нижче середньої, а інша – вище, то коваріація буде негативною.

У загальному вигляді формула для розрахунку коваріації буде виглядати наступним чином(2)[11]:

$$\text{COV}_{xy} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n p_i \times (k_x - \bar{k}_x)(k_y - \bar{k}_y) \quad (2)$$

де P_i – імовірність настання i-го варіанта

Іншим показником, що використовуються для аналізу портфеля цінних паперів, є коефіцієнт кореляції. Нагадаємо, що кореляцією називається тенденція двох змінних міняти свої значення взаємопов'язаним чином. Ця тенденція вимірюється коефіцієнтом кореляції r , який може варіюватися від $+1,0$ (коли значення двох змінних змінюються абсолютно синхронно, тобто змінюються в одному і тому ж напрямку) до $-1,0$ (коли значення змінних змінюються в точно протилежних напрямках). Нульовий коефіцієнт кореляції показує, що зміна однієї змінної не залежить від зміни іншої.

Коефіцієнт кореляції (r_{xy}) визначається наступним чином(3):

$$r_{xy} = \frac{\text{COV}_{xy}}{\sigma_x \sigma_y} \quad (3)$$

де σ_x , σ_y – стандартне відхилення доходності цінного паперу.

Ефективна диверсифікація передбачає об'єднання цінних паперів з коефіцієнтом кореляції менше одиниці без істотного зниження прибутковості по портфелю. Загалом, чим нижче коефіцієнт кореляції цінних паперів, що входять у портфель, тим менш ризикованим буде портфель. Це справедливо, незалежно від того, наскільки ризикованими є ці цінні папери, взяті окремо, тобто недостатньо інвестувати просто в якомога більшу кількість цінних паперів, потрібно вміти правильно вибирати ці цінні папери. Така диверсифікація в економічній літературі носить назву «диво диверсифікації». Наприклад, інвестування в акції компаній «Форд» і «Нестле» є раціональною диверсифікацією, чого не можна сказати, наприклад, про вкладення коштів у цінні папери «Форд» і «Фольксваген» (одна галузь). Одночасні інвестиції в акції компаній «Форд» та «Шелл» також недоцільні, оскільки продукція таких компаній взаємопов'язана.

Аналіз реальної ситуації на біржах провідних країн показує, що, як правило, велика частина різних груп акцій має позитивний коефіцієнт кореляції, хоча, звичайно, не на рівні $r = +1$. Наприклад, на Нью-Йоркській фондовій біржі коефіцієнт кореляції цін двох випадковим чином вибраних груп акцій становить від $+0,5$ до $+0,7$.

Отже, ризик по портфелю, що складається з двох цінних паперів, може бути визначено за формулою (4):

$$\sigma_p = \sqrt{\sigma_x^2 d_x^2 + \sigma_y^2 d_y^2 + 2 d_x d_y (r_{xy} \sigma_x \sigma_y)} \quad (4)$$

де σ_p – стандартна девіація по портфелю;

d_x – частка акції x в портфелі;

d_y – частка акції y в портфелі;

σ_x – стандартна девіація акції x ,

σ_y – стандартна девіація акції y ,

r – коефіцієнт кореляції між акціями x та y .

Перехід від портфеля з двох цінних паперів до портфеля з n паперів передбачає: по-перше, величезний обсяг необхідних обчислень та в зв'язку з цим важливість використання комп'ютера і створеного алгоритму, по-друге, збільшення обсягу вихідної інформації, необхідної для аналітика. Тому на практиці частіше використовується модель, в основу якої покладена кореляція доходів окремого виду інвестицій з деяким «індексом», а не з усіма іншими об'єктами інвестування, взятими окремо, а також модель ціноутворення на капітальні активи. [10]

Модель ціноутворення на капітальні активи (САРМ) ґрунтується на тому факті, що інвестори, які вкладають свої кошти в ризикові активи, очікують деякого додаткового доходу, що перевищує безризикову ставку доходу, як компенсацію за ризик володіння цими активами. Подібна вимога описується технічним терміном «неприйняття ризику» (risk aversion). Не приймають ризик інвестори не обов'язково уникають його. Проте вони вимагають компенсацію у формі додаткового очікуваного доходу за прийняття ризику по інвестиціям, прибутковість по яких не є гарантованою.

Іншими словами, САРМ припускає, що норма доходу по ризиковому активу складається з норми доходу за безризикового активу (безризикової ставки) і премії за ризик, яка пов'язана з рівнем ризику по даного активу.

Фундаментальне припущення, покладене в основу даної моделі, полягає в тому, що та частина очікуваного доходу за цінним папером або іншому ризикового активу, яка припадає на премію за ризик, є функцією пов'язаного з даним активом систематичного ризику. Оскільки специфічний ризик досить легко можна усунути диверсифікацією портфеля, то з точки зору ринку він не є необхідним. А

раз так, то ринок «не винагороджує» інвестора за цей ризик; винагороду за ризик залежить тільки від систематичного ризику. [7]

Для вимірювання величини систематичного ризику існує спеціальний показник – коефіцієнт β . Він характеризує нестійкість (мінливість) доходу окремого цінного паперу або іншого фінансового інструмента щодо прибутковості ринкового портфеля. У західних країнах дані по β -коефіцієнту публікуються у відкритій пресі, але його можна розрахувати, використовуючи наступну формулу(5) [2]:

$$\beta = \frac{r_x \delta_y}{\delta} \quad (5)$$

де r_x – кореляція між прибутковістю цінного паперу x і середнім рівнем прибутковості цінних паперів на ринку;

δ_y – стандартне відхилення доходності за конкретного цінного папері;

σ – стандартне відхилення прибутковості з ринку цінних паперів в цілому.

Рівень ризику окремих цінних паперів визначається на основі таких значень:

$\beta = 1$ – середній рівень ризику;

$\beta > 1$ – високий рівень ризику;

$\beta < 1$ – низький рівень ризику.

Таким чином можна сформулювати основні постулати, на яких побудована класична портфельна теорія:

1. Ринок складається з кінцевого числа активів, прибутковості, які для заданого періоду вважаються випадковими величинами.

2. Інвестор у стані, наприклад, виходячи зі статистичних даних, отримати оцінку очікуваних (середніх) значень доходностей та їх попарних коваріацій і ступенів можливої диверсифікації ризику.

3. Інвестор може сформувати будь-які допустимі (для даної моделі) портфелі з наявних на ринку активів. Прибутковість портфелів є також випадковою величиною.

4. Порівняння обраних портфелів базується тільки на двох критеріях: середньої прибутковості і ризику.

5. Інвестор не схильний до ризику: з двох портфелів з однаковою прибутковістю він обов'язково вибере портфель з меншим ризиком.

При формуванні інвестиційного портфеля підприємства керуються відповідними принципами в залежності від виду портфеля, мети інвестування, рівня ризику та ліквідності:

- відповідності складу портфеля інвестиційній стратегії;
- забезпечення відповідності портфеля інвестиційним ресурсам;
- оптимізації співвідношення доходності та ризику;
- оптимізації співвідношення доходності та ліквідності;
- керування інвестиційним портфелем

Висновки.

В рамках дослідження було визначено, що для підвищення ефективності управління інвестиційним портфелем на рівні підприємства необхідно:

- розробити комплекс заходів, що дозволяють підприємству вчасно та з мінімальними втратами продати фінансові активи та/або вийти з інвестиційних проєктів;
- конкретизувати етапи управління інвестиційним портфелем. Слід особливо звернути увагу на етап управління портфелем та етап оцінки ефективності портфеля;
- визначитися зі ступенем диверсифікації портфеля інвестицій в залежності від стратегічних пріоритетів підприємства;
- якщо підприємство має наміри і можливості інвестувати значну частину активів у портфельні інвестиції, то варто співпрацювати в цьому напрямі з інституційними інвесторами – професійними учасниками фондового ринку.

Реалізація запропонованих заходів дозволить підвищити економічну доцільність та ефективність здійснення інвестиційної діяльності.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Дука А.П. Теорія і практика інвестиційної діяльності. Інвестування: Навч. посіб.. – К.: Каравела, 2007.- С.339-344.

2. Максимова В.Ф. Інвестиційний менеджмент. – М.: Московська фінансово-промислова академія, 2005. – С. 14 – 53. [in Russian]
3. Мильніков В. В. Інвестиційний менеджмент. – М.: Академічний проспект, 2002. – С. 176 – 192. [in Russian]
4. Інвестиції / Под ред. Г.П. Подшиваленко, Н.І. Лахметкіної, М.В. Макарової и др. – М.: КНОРУС, 2006. – С. 153 – 187. [in Russian]
5. Інвестиції / Под ред. М.В. Чиненова. – М.: КНОРУС, 2007. – С.119 – 141. [in Ukrainian]
6. Інвестиційна діяльність / За ред. Г. П. Подшиваленко і Н. В. Кисельової. – М.: КНОРУС, 2006. – С. 317 – 343.
7. Антонов С. Український фондовий ринок // Економічна правда. – 02.06.2010. – www.epravda.com.ua
8. М. Довбенко, О.Довбенко. Сучасна теорія портфельних інвестицій // Економіка України. – 2005. – №4. – С. 81-92].
9. Пономаренко Є.Б. Облікове забезпечення управління фінансовими інвестиціями // Вісник ЖДТУ. – 2009. – №2. – С. 28-30.
10. Портфельне інвестування. Навч. посібник / А.А. Пересада, О.Г. Шевченко, Ю.М. Коваленко, С.В. Урванцева. – К.: КНЕУ, 2004. – 408 с.
11. Смалюк Г.Ф. Методи формування та реалізації інвестиційного портфеля // Наука й економіка. – 2007. – №2. – С.18-24.

REFERENCES

1. Duka A P The theory and practice of investment activity. Investing: Teaching Guide .. - K.: Karavela, 2007.- p.339-344. . [in Ukrainian].
2. Maksimova V.F. Investitsiyniy menedzhment. – M.: Moskovs'ka finansovo-promislova akademiya, 2005. – S. 14 – 53. . [in Russian]
3. Mil'nikov V. V. Investitsiyniy menedzhment. – M.: Akademichniy prospekt, 2002. – S. 176 – 192. . [in Russian]
4. Investitsii / Pod red. G.P. Podshivalenko, N.I. Lakhmetkinoy, M.V. Makarovoї i dr. – M.: KNORUS, 2006. – S. 153 – 187. . [in Russian]
5. Investitsii / Pod red. M.V. Chinenova. – M.: KNORUS, 2007. – S.119 – 141. . [in Russian]
6. Investitsiyna diyal'nist' / Za red. G. P. Podshivalenko i N. V. Kisel'ovoї. – M.: KNORUS, 2006. – S. 317 – 343. . [in Russian]
7. Antonov C. Ukraїns'kiy fondoviy rinok // Ekonomichna pravda. – 02.06.2010. – www.epravda.com.ua [in Ukrainian].
8. М. Dovbenko, O.Dovbenko. Suchasna teoriya portfel'nikh investitsiy // Ekonomika Ukraїni. – 2005. – №4. – S. 81-92[in Ukrainian].
9. Ponomarenko Є.B. Oblikove zabezpechennya upravlinnya finansovimi investitsiyami // Visnik ZhDTU. – 2009. – №2. – S. 28-30[in Ukrainian].
10. Portfel'ne investuvannya. Navch. posibnik / A.A. Peresada, O.G. Shevchenko, Yu.M. Kovalenko, S.V. Urvantseva. – K.: KNEU, 2004. – 408 s[in Ukrainian].
11. Smalyuk G.F. Metodi formuvannya ta realizatsii investitsiynogo portfelya // Nauka y ekonomika. – 2007. – №2. – S.18-24. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Гайдай Г.Г. Інвестиційний портфель як важлива складова інвестиційної стратегії / Г.Г. Гайдай // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статті розглянута роль інвестиційного портфелю як важливої складової інвестиційної стратегії.

Метою даної статті є аналіз теоретичних підходів до формування інвестиційного портфелю та розробка рекомендацій щодо підвищення ефективності управління інвестиційним портфелем на рівні підприємства.

Ефективне управління інвестиційним портфелем створює джерела акумулювання капіталу у виробничу сферу підприємства, розвиток соціально-побутових інфраструктур. Крім того, активізація інвестиційної діяльності підприємств в галузі портфельного інвестування сприяє прискоренню розвитку фондового ринку України, структурній перебудові економіки. Тому вдосконалення інвестиційної діяльності підприємства для інвестора, що здійснює як реальні, так і фінансові

інвестиції, формуючи таким чином власний інвестиційний портфель, є запорукою його успішної діяльності в конкурентному ринковому середовищі.

В рамках дослідження було визначено, що для підвищення ефективності управління інвестиційним портфелем на рівні підприємства необхідно:

- розробити комплекс заходів, що дозволяють підприємству вчасно та з мінімальними втратами продати фінансові активи та/або вийти з інвестиційних проєктів;
- конкретизувати етапи управління інвестиційним портфелем;
- визначитися зі ступенем диверсифікації портфеля інвестицій в залежності від стратегічних пріоритетів;
- якщо підприємство має наміри і можливості інвестувати значну частину активів у портфельні інвестиції, то варто співпрацювати в цьому напрямі з інституційними інвесторами – професійними учасниками фондового ринку.

Результати статті можуть бути використані при формуванні концептуальних засад організації інвестиційної стратегії підприємства в сучасних умовах функціонування економіки

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПОРТФЕЛЬ, ДИВЕРСИФІКАЦІЯ.

ABSTRACT

Gaidai G.G. Investment portfolio as an important component of the investment strategy. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

In the article the role of investment portfolio as an important share of the investment strategy. The purpose of this article is an analysis of the theoretical approaches to the formation of the investment portfolio and the development of recommendations to improve the effectiveness of the management of the investment portfolio at the level of the enterprise.

Effective management of the investment portfolio creates sources of accumulation of capital in the industrial sector enterprises, the development of social infrastructures. In addition, the intensification of investment activity of the enterprises in the field of portfolio investment contributes to the acceleration of the development of the stock market, the restructuring of the economy. Therefore, the improvement of the investment activity of the enterprise for the investor, both real and financial investment, forming his own investment portfolio, is the key to his success in the competitive market environment.

In the framework of the study was determined to enhance the effectiveness of the management of the investment portfolio at the level of the enterprise should:

- develop a set of measures that allow the enterprise in a timely manner and with minimal losses to sell financial assets and or get out of the investment projects;
- specify the stages in the management of the investment portfolio;
- to determine the degree of diversification of the portfolio of investments depending on the strategic priorities;
- if the company has the intent and ability to invest a significant portion of assets in portfolio investment, it is worth to cooperate in this direction with institutional investors – professional participants of the stock market.

The results of the article can be used to formulate the conceptual foundations of the organization the investment strategy of the enterprise in the current conditions of functioning of the economy

KEY WORDS: INVESTMENT ACTIVITY, INVESTMENT PORTFOLIO, DIVERSIFICATION

РЕФЕРАТ

Гайдай А.Г. Инвестиционный портфель как важная составляющая инвестиционной стратегии / А.Г. Гайдай // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье рассмотрена роль инвестиционного портфеля как важной составляющей инвестиционной стратегии.

Целью этой статьи является анализ теоретических подходов к формированию инвестиционного портфеля и разработка рекомендаций для повышения эффективности управления портфелем инвестиций на уровне предприятия.

Эффективное управление портфелем инвестиций создает источники накопления капитала на предприятиях промышленного сектора, развитие социальной инфраструктуры. Кроме того активизация инвестиционной деятельности предприятий в области портфельных инвестиций

способствует ускорению развития фондового рынка, реструктуризации экономики. Поэтому совершенствование инвестиционной деятельности предприятия для инвестора, как реальных, так и финансовых инвестиций, формируя свой собственный инвестиционный портфель, является ключом к его успеху в конкурентной рыночной среде.

В рамках этого исследования было определено, что для повышения эффективности управления инвестиционным портфелем на уровне предприятия следует:

- разработать комплекс мер, которые позволяют предприятию в установленные сроки и с минимальными потерями продать финансовые активы и/или выйти из инвестиционных проектов;
- конкретизировать этапы управления инвестиционным портфелем;
- определить степень диверсификации портфеля инвестиций в зависимости от стратегических приоритетов;
- если предприятие имеет намерение и возможность инвестировать значительную часть активов в портфельные инвестиции, то стоит сотрудничать в этом направлении с институциональными инвесторами – профессиональными участниками фондового рынка.

Результаты статьи могут быть использованы в формировании концептуальных основ организации инвестиционной стратегии предприятия в современных условиях функционирования экономики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОРТФЕЛЬ, ДИВЕРСИФИКАЦИЯ.

АВТОР:

Гайдай Г.Г., Національний транспортний університет, кафедра економіки, старший викладач, e-mail: Ania-gy@ukr.net, тел.+380442803016, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1., к. 313, orcid.org/0000-0002-1731-9056

AUTHOR:

Gaidai G. G., National Transport University, Department of Economics, senior lecturer, e-mail: Ania-gy@ukr.net, тел.+380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianov-Pavlenka str. 1, of. 313, orcid.org/0000-0002-1731-9056

АВТОР:

Гайдай А.Г., Национальный транспортный университет, кафедра экономики, старший преподаватель, e-mail: Ania-gy@ukr.net, тел.+380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, к.313, orcid.org/0000-0002-1731-9056

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Бондаренко Євгеній Валентинович, доктор економічних наук, професор, Президент академії інвестицій в науку і будівництво України, тел. +380442806170, Україна, 01010, м.Київ

Швець Л.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, кафедра економіки, професор, e-mail: V-Shvets@ukr.net, тел.+380442803016, Україна, 01010, м.Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1.

REVIEWER:

Bondarenko E. V., Doctor of Economics, professor, President of the Academy of investment in science and Construction of Ukraine. tel.+380442806170, Ukraine, 01010, Kyiv.

Shvets L. V., candidate of economic Sciences, National Transport University, Department of Economics, associate Professor, e-mail: V-Shvets@ukr.net, тел.+380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianov-Pavlenka str. 1.

ПРОБЛЕМИ ВЗАЄМОДІЇ ТА КОНКУРЕНЦІЇ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ ДЕРЖАВИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Гурнак В.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинець Л.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Volinec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ананченко О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, oananchenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-5029-4818

PROBLEMS OF INTERACTION AND COMPETITION OF DIFFERENT TYPES OF TRANSPORT OF STATE IN MODERN CONDITIONS

Gurnak V.M., Dr., National Transport University, Kyiv, Ukraine, tpsalkaf@ntu.edu.ua, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Volynets L.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Volinec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ananchenko O.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, oananchenko@gmail.com, orcid.org/0000-0001-5029-4818

ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И КОНКУРЕНЦИИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Гурнак В.Н., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинец Л.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, Volinec_3@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ананченко О.В., кандидат экономических наук, Киев, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Актуальність дослідження. Незалежна Україна існує майже три десятиліття. За цей час в економіці держави відбулись кардинальні трансформаційні процеси від соціалістичних планових до ринкових відносин та інфраструктурного розвитку. Не минули ці зміни і галузь «транспорт». Тепер автомобільний, залізничний, авіаційний та водний транспорт функціонують та розвиваються за різними правилами та критеріями, виходячи з своїх відомчих інтересів та пріоритетів.

Специфіка діяльності різних видів транспорту зараз в тому, що вони не тільки взаємодіють, але і конкурують між собою в наданні транспортних послуг клієнтам та пасажирам.

В загальному вигляді конкурентоспроможність – це агрегована характеристика компетентностей, цінностей та конкурентних переваг, тобто тих активів і параметрів окремого транспортного підприємства чи цілої підгалузі, які формують його позитивні відмінності перед суперниками у конкуренції в секторі перевезень пасажирів або вантажів.

Конкурентоспроможність транспортного підприємства – здатність авто- або авіапідприємства, морського порту, залізниці створювати, виробляти і продавати транспортні послуги, цінові й нецінові якості яких привабливіші, ніж в аналогічній продукції конкурентів, а також – це здатність транспортного підприємства мати економічні переваги щодо ефективного функціонування на ринку надання послуг протягом тривалого періоду з конкурентним статусом.

Огляд публікацій. Результати досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених підтверджують актуальність та проблематику взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах. Вагомий внесок у дослідження та розвиток стратегічно важливих питань взаємодії та конкуренції транспортної системи держави внесли такі вчені як М.Ф. Дмитриченко, О.Є.Бабиної, В.П.Гудкової, Т.А. Воркут, В.Г. Шинкаренко, Г.Д. Ейтутіс, А.В. Базилук, О.М. Ложачевська, Є.М.Сича, А.П. Гречан, О.В. Бакалінський, Н.М. Колеснікова, В.В. Чорний, С.М. Шкарлет.

Метою статті є аналіз проблем взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах та визначити можливі напрями щодо їх вирішення при перевезеннях вантажів та

пасажирів для забезпечення стабільного розвитку економіки, задоволення потреб населення та суспільного виробництва.

Виклад основного матеріалу. Метою будь-якої транспортної підгалузі чи системи є задоволення потреб клієнта в перевезеннях. Маркетинг і логістика є частинами цієї системи. Маркетинг визначає попит, що виник, а логістика забезпечує просування товарного потоку до закордонного споживача. Таким чином, обидві функції забезпечують єдиний процес і для досягнення успіху повинні правильно взаємодіяти. Важливим елементом є наявність рухомого складу.

Маркетинг на підприємствах транспорту повинен бути спрямований не тільки на просування послуг від продавця до споживача, але і на надання таких послуг, які відповідають потенційному попиту, тому що незважаючи на те, що ринок покушця транспортних послуг вже достатньою мірою склався, покупець висуває все нові і нові вимоги до роботи транспорту, зокрема своєчасність подання рухомого складу в пікові періоди, дотримання загальних строків доставки вантажу, його схоронність тощо.

Для будь-якого виду транспорту, в нашій державі, актуальним на даному етапі розвитку економіки є завоювання й утримання конкурентних переваг. Саме це є ключовим фактором успіху транспортного підприємства в конкурентній боротьбі. Для сталого його розвитку необхідний, маркетинговий підхід, який дозволяє оперативно враховувати зміни зовнішнього середовища, реагувати на поведінку конкурентів, споживачів, тобто при цьому передбачити і формувати попит та пропозицію в перспективному плані. Саме тому необхідно проводити комплексні заходи, спрямовані на те, щоб перетворити будь-яке товариство на успішне комерційне підприємство, котре надає якісні транспортні послуги. У загальному вигляді стратегічним стає вирішення трьох основних завдань: зменшення витрат компанії, підвищення її доходів та забезпечення максимальної безпеки руху і схоронності вантажів при транспортуванні як на теренах нашої держави, так і за кордоном.

При цьому слід враховувати, що автомобільні, морські, авіаційні та залізничні перевезення є не лише основою економіки, а й інтегрують Україну до транспортної системи Європи та Азії.

Вже п'ятий рік на Сході держави в Луганській та Донецькій областях триває гібридна війна. Нині економіка України потребує переосмислення сучасних господарських реалій, вироблення нових стратегій і підходів до аналізу трансформаційних процесів у рамках інтеграції до світового економічного простору. Насамперед тому, що відповідно до підписаної у 2016 році Угоди про асоціацію між ЄС та Україною, остання зобов'язалася наблизити своє законодавство до 48 європейських директив і регуляторних актів стосовно залізничного та автомобільного транспорту. Проте в наших умовах це вимагає багато часу і зусиль. Наведемо деякі приклади. Ні в кого немає заперечень, що залучати приватний сектор у вантажні перевезення необхідно. Для цього потрібно ухвалити новий проект Закону «Про залізничний транспорт». Проте до нього необхідно буде прийняти ще 80 підзаконних актів та розробити нову методикку. Згідно з цим законопроектом («Про концесії») передбачається можливість державно-приватного партнерства в плані розвитку залізничних станцій [3].

Іншим напрямком роботи зближення з ЄС є збільшення ролі інтермодальних, тобто контейнерних, перевезень. Залізниця тут виступає в ролі одного із учасників логістичного ланцюга поставок. Інші ланки – автомобільний та водний транспорт. Саме такі перевезення розвинуті в країнах Євросоюзу, де існують спеціальні програми, які сприяють взаємодії між різними видами транспорту, в чому є велике поле для оптимізації.

Має місце велика конкурентна боротьба на міждержавному рівні за транзитні перевезення вантажів. Останніми роками на автомобільному та залізничному транспорті, доходи від транзитних перевезень в Україні постійно падають. На залізничному транспорті основу транзитного вантажопотоку становлять кам'яне вугілля (47%), руда (19,9%) і нафтопродукти (8%).

У першу чергу на зниження обсягів таких вантажів, як вугілля та енергетичні гази, впливає переорієнтація транзитних перевезень, російських і навіть не російських, а тих, що формуються на територіях інших країн, але йдуть через Російську Федерацію морські порти Тамань і Новоросійськ, які за останнє десятиліття інтенсивно розбудовуються. Тут дається взнаки і той геополітичний та економічний тиск, який РФ повсюди чинить щодо України.

Але головний ворог транзиту – агресія сусідньої держави на сході України. Це призвело до того, що низка закордонних компаній вирішила відмовитися від транзитних перевезень через нашу державу залізничним та автомобільним транспортом. Крім цього, РФ запровадила певні санкції, що обмежили рух транзиту Україною. Так, вона заборонила прямі транзитні перевезення своєю територією з України до Казахстану та Киргизької Республіки сільськогосподарської продукції, сировини і продовольства з нашої країни та обмежила кількість українських компаній, автомобілі та вагони яких можуть курсувати її територією. Спад обсягів перевезень лежить у геополітичній

площині, адже більшість транзитних вантажів зароджується в країнах Митного союзу – Росії, Білорусі, Казахстані. Відчувається постійна дискримінація з боку Російської Федерації стосовно вантажів, які прямують з боку України і навіть з Казахстану. Росія в односторонньому порядку зменшує обсяги запланованих перевезень, намагається встановити привабливі тарифи для того, щоб казахстанські і білоруські вантажі рухалися в напрямку російських портів, а українські ціни стали неконкурентоспроможними. Є певні санкції і з боку України проти тих підприємств, які повели себе неналежним чином стосовно Криму і втручання на території Донецької і Луганської областей, тому ці компанії не можуть працювати в Україні відповідно до санкцій, підписаних Президентом України [5].

Треба враховувати, що транзитні перевезення мають свою специфіку: вантажовіправник перебуває в одній країні, а отримувач – в іншій. В Україні в кращому випадку на зв'язок виходить експедитор, що супроводжує вантаж. Та він не завжди володіє усією ситуацією на ринку. Не знає в деталях, що коїться з видобуванням, виробництвом і реалізацією конкретної продукції. Є певні економічні тенденції, що зумовлюють перенаправлення вантажів. І для того, щоб на них вчасно реагувати, слід вести себе безпосередній діалог із товаровиробниками. Саме бізнес диктує ці тенденції і говорить експедитору, куди перенаправити вантаж. Існує й певна конкуренція на світовому ринку між виробниками вугілля, чорних металів, добрив та нафтопродуктів, і залежно від кон'юктури ці вантажі відправляються до Китаю, Африки чи Європи. Необхідно впроваджувати такі тренди для того, щоб мати можливість заробляти на цих переміщеннях. Це допоможе сформувати таку ціну, яка буде економічно вигідною як для виробника, так і для морського порту чи залізниці. Тут слід враховувати і демпінг із боку інших країн, які є конкурентами на транспортному ринку перевезень. Особливо це актуально, тому що з певних політичних причин не всі виробники готові співпрацювати з Україною. Таким чином, ключовою проблемою залишається вартість перевезень. Якщо вона неконкурентна стосовно інших учасників, то вантаж не поїде. Перш за все потрібно більш ретельно моніторити тарифні умови сусідніх країн у напрямку Європи (Білорусь), Чорноморського і Середземноморського басейнів (російські порти на Балтійському і Чорному морях).

В умовах війни на Сході, коли великі обсяги транзитних та експортних вантажів автомобільним та залізничним транспортом спрямовуються через морські порти. Питання ціноутворення треба розглядати комплексно. Якщо залізниця може залучити певний вантаж, то треба заручитися і підтримкою портів, які теж мають бути зацікавлені в його перевезенні. На нашу думку проблему поліпшення взаємодії між морпортами та залізницями вирішить повернення до наскрізних тарифів. Це потрібно для того, щоб як Укрзалізниця, так і морські порти дали певну знижку на свої послуги, аби створити привабливі конкурентні ціни на перевезення транзитного вантажу. За нинішньої ситуації, навіть коли Укрзалізниця знижує ціну у якомусь напрямку для того, щоб залучити додаткові обсяги перевезень, тарифи порту залишаються стабільними. Відтак вплив на загальну логістику незначний, і це не дає суттєвого результату. Слід не забувати, що в цьому логістичному ланцюгу задіяні митна і прикордонна служба, фітосанітарні та радіаційні контролюючі органи тощо. Як показує практика, маючи свої відомчі пріоритети, ні ПАТ «Укрзалізниця», ні Адміністрацією морських портів України, ні інші учасники перевізного процесу комплексно ці питання загальнодержавного значення не вирішують. Потрібен координатор на вищому рівні з необхідними повноваженнями, який би постійно моніторив і оперативно вирішував би аналогічні проблеми.

В Україні є спеціальні нормативно-правові акти, згідно з якими транзит звільняється від будь-яких податкових зборів і для нього створюються найліпші умови. Слід розуміти, що транзитні перевезення є найбільш маржинальними, і потрібно робити все можливе, щоб їх залучити на всі види транспорту [6]. Заплановане розірвання Україною міждержавних угод укладених в рамках СНД, припинення дії договору про дружбу та співробітництво між Україною і Російською Федерацією буде мати для автомобільного, морського, авіаційного та залізничного транспорту дуже негативний вплив.

Немає сумніву, що не буде нормально функціонувати український морський транспорт в Азовському морі, зважаючи ще й на фактичне введення в дію в 2019 році автомобільного і залізничного вантажного руху через новозбудований міст через Керченську протоку з території Російської Федерації в анексований Крим, який формально був відкритий 15 травня 2018 року.

Доцільно відзначити, що за минулий рік автомобільним транспортом в напрямку морських портів перевезено експортного зерна майже 16млн. тонн. Річковим транспортом компанія "Нібулон" перевезла 2,5млн. тонн до порту Миколаїв. Тобто і в майбутньому залізничний транспорт в логістичному ланцюгу експортування зерна буде займати привабливочне місце.

Вітчизняна економіка зростає та нарощує експортний потенціал, але він і надалі перебуває у сировинній ніші три-відсотковий приріст ВВП не дає надії наздогнати розвиненіші країни хоча б

пострадянського простору. Але й такі результати під час воєнного конфлікту на Сході країни та анексії значної частини території є видатними. На наше переконання, Україна продовжує втрачати транзитні потоки переважно не через ринкові причини, а в основному по факторам економічної блокади країною-агресором. Тож не варто особливо розраховувати на суттєве відновлення транзиту на найближчі три-сім років. Найпривабливішим з точки зору інвестицій є сільське господарство, яке дає половину експорту і третину надходжень до бюджету. Ринок залізничних перевезень при ефективній взаємодії з роботою морських портів у цьому сегменті має найбільший потенціал. Залізниця перевозить понад 60% усіх вантажів, приблизно 50% товарного експорту та є один із небагатьох підприємств країни, яке має значний вплив на загальний стан економіки. При цьому в Україні найнижчі в Європі та на пострадянському просторі тарифи на послуги залізниці. Зрозуміло, що так не буде тривати довго. Вже зараз має місце неможливість залізничних припортових станцій переробити в пікові періоди зростаючі обсяги експортних товарів. Без відновлення потужностей залізниці країна стане заручницею перевиробництва чи певних груп товарів або зниження обсягів такого виготовлення. Тому немає іншого виходу, як почати інвестувати у залізницю та встановити економічно обґрунтовані тарифи. Для ПАТ «Укрзалізниця» це важливо зважаючи на те, що протягом найближчих двох років планується збільшити частку електрифікованих ділянок із 47% до 54%.

Стратегічно важливо враховувати інтереси Укрзалізниці й учасників ринку та поєднати їх. Стан забезпечення рухомим складом клієнтів товариства нерозривно пов'язаний із недофінансуванням капітальних вкладень, дефіцитом інвестицій, потребою лібералізації тарифів і розширенням конкуренції. Без зміни тарифів не буде інвестиційних вливань, розвитку технічних потужностей Укрзалізниці [1].

Розглянемо ще один приклад прихованої конкуренції. Робоча нарада відбулася в Державній регуляторній службі України 3 вересня 2018 року констатувала, що вартість послуг залізничників дешевше порівняно з цінами автотранспортних підприємств на 300-350 %, а з прайсами приватних компаній власників вагонів – на 87 %. Наприклад, середня різниця між тарифами Укрзалізниці й іншими власниками становить: піввагон - +151%; зерновоз - +38%; критий вагон - +87%. Величезна дельта надходить як додаткові доходи третім особам, котрі стоять між вантажовласниками та ПАТ «Укрзалізниця».

До речі, представники українських бізнес-асоціацій під егідою Укрметалургпрому напередодні наради із залізничниками звернулися до урядовців Кабінету Міністрів України з проханням призупинити російський транзит вантажів через Україну. Обґрунтування: такий захід дасть змогу на 10% збільшити пропускну спроможність сталевих магістралей на західних прикордонних переходах для перевезення вітчизняних експортних вантажів. За цього не враховується факт, що саме транзитні й внутрішні перевезення поповнюють державну скарбницю. А в перспективі саме транзит вантажів допоможе нашій країні стати однією з основних залізничних артерій між двома континентами – Європою та Азією. За транзитні потоки та розширення транспортних коридорів необхідно боротися. Адже кожен бізнесмен вибирає колії, які дають змогу зменшити час поставки товарів і вартість транспортування. А за необхідності РФ легко переорієнтує транспортні потоки через Білорусь, яка поповнить свій бюджет.

Зупинка транзиту російських вантажів територією України призведе до збільшення доходів металургів і водночас до збитків Укрзалізниці. Таким чином, металургійні компанії планують збільшити власний експорт, а також потіснити на ринку конкурентів, які територією України транспортують свою продукцію споживачам. Зрозуміло, що таке рішення, якби воно було прийняте, мало б винятково політичний характер, але підтримуватиме авторитет України як надійної транзитної держави.

Конкурентні позиції та якість товарів і послуг формулюються не рік і не два, тож необхідно адаптуватися та інвестувати. Конкуренція спонукає витратити кошти на розвиток кожного року, інакше компанії виштовхнуть з ринку тих, хто не інвестує в адаптацію до наявних викликів. Як ілюстрацію наведемо класичний бізнес-кейс ринку відео прокату. У 90-х роках XX ст. у США почала розвиватися мережа магазинів оренди відеокaset, а в майбутньому і DVD – Blockbuster. У 2004 р. ця мережа досягла піку свого розвитку: майже 85 тис. співробітників, понад 9 тис. точок продажу та приблизно \$ 5 млрд. капіталізації. Це був такий собі гігант індустрії, майже монополіст на ринку.

У 1998 р. з'являється компанія Netflix, котру Blockbuster не сприймає як конкурента. Гігант відеопрокату у 2000 р. навіть відмовляється від можливості придбати «молодого» гравця, який мав нову схему реалізації. Незважаючи на активне поширення присутності Netflix на ринку за рахунок нових підходів, Blockbuster не впроваджувала сучасні практики. Сьогодні американська молодь навіть не чула про цього гіганта. Натомість Netflix нині є передовою компанією онлайн-стрімінгу

серіалів та фільмів. Вона не тільки вчасно адаптувалася до ери інтернет-сервіса, а й знищила опонента ще в епоху DVD [2].

Ще один більш близький нашому суспільству приклад. Близько двадцяти років назад в фотоіндустрії панівне місце займали фотоапарати фірми PALAROID. Проте менеджмент фірми не зміг розгледіти конкурента в сфері розвитку цифрових технологій і не зміг адаптуватися до нових умов. Зараз молоде покоління громадян може і не знайти нічого про тодішні фотоапарати PALAROID.

В останні роки тривають дискусії щодо нечесної конкуренції в сфері автомобільних перевезень пасажирів. При чесній конкуренції мають бути правила, які встановить передбачені нормативно-правові акти. Але є багато прикладів ринків без встановлених правил гри (або з їх недотриманням) як в транспортній, так і в інших сферах:

служби таксі, коли не впевнений, чи доїдеш на «Ланосі», чи заїржавилим «Опелем» на євро номерах до місця призначення;

автомобільні вантажні та пасажирські перевезення, щодо яких немає чіткої статистики і складно вирахувати, яка частина ринку перебуває «в тіні»;

діяльність на приміських автобусних перевезеннях пасажирів нелегальних маршруток.

Так сталося, що в нашій країні загострилося питання нечесної конкуренції між легальними та нелегальними автомобільними перевізниками пасажирів. Це стосується автомобілів-таксі, маршрутних перевезень в містах та приміській зоні, міжобласних рейсових автобусних перевезень.

На пленарних засіданнях Львівської облради, Київської міськради наводяться вражаючі цифри витрат доходів міського бюджету від діяльності нелегальних авто перевізників, які не мають ліцензій і не сплачують жодних податків. При цьому не останнє місце займають дорожньо-транспортні пригоди, скоєні нелегалами через неналежний технічний стан рухомого складу та недостатню дисципліну і фізичну підготовленість водіїв.

Висновки. Загрозливою ситуацією є погіршення фінансового стану автотранспортних підприємств: частка збиткових підприємств перевищує 28%, що свідчить про негативну тенденцію. Незважаючи на інвестиційну привабливість за 2017 рік інвестиції в підгалузь склали тільки 2,3%, що значно менші від інвестицій в промисловість, сільське господарство, будівництво та державне управління. Можливим вирішенням проблеми є об'єднання сотні середніх та малих автотранспортних компаній і експедиторських фірм в єдиному місці – мультимодальному транспортно-логістичному центрі з наданням комплексу логістичних послуг, що призведе до залучення нових інвестицій до транспортної інфраструктури країни та підвищення рівня надання послуг в сфері логістики.

За минулий рік автомобільним транспортом в напрямку морських портів перевезено експортного зерна майже 16млн. тонн. Річковим транспортом компанія "Нібулон" перевезла 2,5млн. тонн до порту Миколаїв. Тобто і в майбутньому залізничний транспорт в логістичному ланцюгу експортування зерна буде займати привабливе місце.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Volynets L.M. Philosophical and economic approaches to the functioning and sustainable development of transport / L.M.Volynets, I.I.Khalatska, Y.V.Maliarenko // ADVANCES OF SCIENCE: Proceedings of articles the international scientific conference (28 September 2018). – Czech Republic, Karlovy Vary – Ukraine, Kyiv, 2018 – pp. 745-750
2. Волинець Л.М. Удосконалення взаємодії різних видів транспорту в сучасних умовах / Л.М. Волинець, В.М. Гурнак, // Економіка та управління на транспорті. – 2018. – № 6. – С.100-106
3. Волинець Л.М. Проблемні питання поліпшення логістичної взаємодії суміжників при експорті товарів. / Л.М. Волинець, В.М. Гурнак // Тези доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції, Северодонецьк – Одеса – Вільнюс – Київ (23-25 травня 2018 року). Східноукраїнський національний університет ім. В. Даля, Одеський національний морський університет. – Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2018. – С.247-250.
4. Гурнак В.М. Обґрунтування необхідності зміни пріоритетів інвестування розвитку інфраструктури різних видів транспорту в сучасних умовах/ В.М. Гурнак, Л.М. Волинець, М.В. Гурнак// Управління проектами, системний аналіз та логістика. Серія «Економічні науки». –2017. – №9. – С. 33-39
5. Міжнародні перевезення: навч. посіб. / М.Ф. Дмитриченко, І.А. Вікович, І.Л. Самсін, Р.В.Зінько.– Л.: Вид-во Львів. політехніка, 2012.– 308с
6. Хоменко І.О. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання/ І.О. Хоменко, Л.М. Волинець // Тези доповідей Міжнародної науково-практичної конференції студентів,

аспірантів і молодих вчених «Юність науки – 2018: соціально-економічні та гуманітарні аспекти розвитку суспільства» (11-12 квітня 2018 року). – Чернігів: Черніг. нац. технол. ун-т, 2018. – С.32-33.

7. Шкарлет С.М. Імплементация европейских стандартів як основа механізму удосконалення державного регулювання у транспортній галузі / С.М. Шкарлет, І.О. Хоменко, Л.М. Волинець // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Ч.2: Серія «Економічні науки» – К.: НТУ, 2018. – Вип. 20.

REFERENCES

1. Volynets, L.M. & Khalatska, I.I. & Maliarenko, Y.V. (2018). Philosophical and economic approaches to the functioning and sustainable development of transport. (pp. 745-750). Proceedings from: ADVANCES OF SCIENCE: Proceedings of articles the international scientific conference. Czech Republic, Karlovy Vary – Ukraine, Kyiv.

2. Volynets L.M. & Gurnak V.M. (2018). Udoshkonalennia vzaiemodii riznykh vydiv transportu v suchasnykh umovakh [Improvement of the interaction of different types of transport in modern conditions] Ekonomika ta upravlinnia na transporti - Economics and Transport Management, 6, [in Ukrainian].

3. Volynets L.M. & Gurnak, V.M. (2018). Problemni pytannia polipshennia lohystychnoi vzaiemodii sumizhnykiv pry eksporti tovariv [Problematic issues of improving the logistical interaction of allied traders when exporting goods]. Proceedings from: VIII Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia – The Eighth International Scientific and Practical Conference. (pp. 247-250). Odessa: KUPRIEJKO SV[in Ukrainian].

4. Gurnak V.M. & Volynets L.M. & Gurnak M.V. (2017). Obhruntuvannia neobkhdnosti zminy pryorytetiv investuvannia rozvytku infrastruktury riznykh vydiv transportu v suchasnykh umovakh [Justifying the need to change priorities of investing in the development of infrastructure of different types of transport in modern conditions] Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Ch.2: Seriia «Ekonomichni nauky» - Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics», 9, 33-39 [in Ukrainian].

5. Dmytrychenko M.F. & Vikovych I.A. & Samsin I.L. & Zinko R.V. (2012). Mizhnarodni perevezennia [International transportation] Lviv: Lviv Polytechnic National University [in Ukrainian].

6. Khomenko I. O. & Volynets L.M. Vplyv rozvytku transportnoi infrastruktury na ekonomichne zrostantia [The Influence of Transport Infrastructure Development on Economic Growth] Proceedings from YS-2018: SEHASD '18: Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia studentiv, aspirantiv i molodykh vchenykh «Iunist nauky – 2018: sotsialno-ekonomichni ta humanitarni aspekty rozvytku suspilstva» - International scientific and practical conference of students, postgraduates and young scientists "Youth of science - 2018: socio-economic and humanitarian aspects of society development" (pp. 32-33). Chernigov: CNUT [in Ukrainian].

7. Shkarlet S.M. & Khomenko I.O. & Volynets L.M. (2018). Implementatsiia yevropeyskykh standartiv yak osnova mekhanizmu udoshkonalennia derzhavnoho rehuliuвання u transportnii haluzi [Implementation of European standards as the basis of the mechanism for improving state regulation in the transport sector]. Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Ch.2: Seriia «Ekonomichni nauky» - Project management, systems analysis and logistics. Part 2: Series «Economics», 20

РЕФЕРАТ

Гурнак В.М. Проблеми взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах / В.М. Гурнак, Л.М. Волинець, О.В. Ананченко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статті проаналізовані актуальні проблеми взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах. Досліджено автомобільний, залізничний, авіаційний та водний види транспорту, які функціонують та розвиваються за різними правилами та критеріями, виходячи з своїх відомих інтересів та пріоритетів. Для будь-якого виду транспорту, в нашій державі, актуальним на даному етапі розвитку економіки є завоювання й утримання конкурентних переваг. Сформовано основні напрямки на посилення державної транспортної політики, яка необхідна для доповнення і коригування дій ринкових механізмів з метою забезпечення ефективного, відповідаючого суспільним інтересам формування транспортної системи держави та ринку транспортних послуг. Можливим вирішенням проблеми є об'єднання сотні середніх та малих автотранспортних компаній і експедиторських фірм в єдиному місці – мультимодальному транспортно-логістичному центрі з наданням комплексу логістичних послуг, що призведе до залучення нових інвестицій до транспортної інфраструктури країни та підвищення рівня надання послуг в сфері логістики.

Об'єкт дослідження – процес взаємодії та конкуренції різних видів транспорту.

Мета дослідження – полягає в тому, щоб проаналізувати проблеми взаємодії та конкуренції різних видів транспорту держави в сучасних умовах та визначити можливі напрями щодо їх вирішення при перевезеннях вантажів та пасажирів для забезпечення стабільного розвитку економіки, задоволення потреб населення та суспільного виробництва.

Методи дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

На основі аналізу взаємодії різних видів транспорту виявлено, що за цей час в економіці держави відбулись кардинальні трансформаційні процеси від соціалістичних планових до ринкових відносин та інфраструктурного розвитку. Специфіка діяльності різних видів транспорту зараз в тому, що вони не тільки взаємодіють, але і конкурують між собою в наданні транспортних послуг клієнтам та пасажирам. Має місце велика конкурентна боротьба на міждержавному рівні за транзитні перевезення вантажів. Доведено, що метою будь-якої транспортної підгалузі чи системи є задоволення потреб клієнта в перевезеннях. Маркетинг і логістика є частинами цієї системи. Маркетинг визначає попит, що виник, а логістика забезпечує просування товарного потоку до закордонного споживача. Таким чином, обидві функції забезпечують єдиний процес і для досягнення успіху повинні ефективно взаємодіяти.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – запропонований маркетинговий та логістичний підходи, для сталого розвитку економіки та завоювання й утримання конкурентних переваг, які дозволять оперативно враховувати зміни зовнішнього середовища, реагувати на поведінку конкурентів, споживачів, тобто при цьому передбачити і формувати попит та пропозицію в перспективному плані. Саме тому необхідно проводити комплексні заходи, спрямовані на те, щоб перетворити будь-яке товариство на успішне комерційне підприємство, котре надаватиме якісні транспортні послуги. У загальному вигляді стратегічним стає вирішення трьох основних завдань: зменшення витрат компанії, підвищення її доходів та забезпечення максимальної безпеки руху і схоронності вантажів при транспортуванні як на теренах нашої держави, так і за кордоном.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МАРКЕТИНГ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ, ВЗАЄМОДІЯ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ, ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ДЕРЖАВИ, ЛОГІСТИЧНА СИСТЕМА, ДЕРЖАВНА ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА.

ABSTRACT

Gurnak V.M., Volynets L.M., Ananchenko O.V. Problems of interaction and competition of various types of transport of the state in modern. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article analyzes actual problems of interaction and competition of various types of state transport in modern conditions. Have been studied the automobile, railway, aviation and water transport modes that function and develop according to different rules and criteria, based on their departmental interests and priorities. For any type of transport, in our state, the current stage of economic development is the conquest and maintenance of competitive advantages. The main directions of strengthening the state transport policy have been formed, which is necessary to supplement and adjust the actions of market mechanisms in order to ensure an efficient formation of the state transport system and the transport services market that meets the public interest. A possible solution to the problem is the unification of hundreds of medium-sized and small motor transport companies and forwarding firms in one place - the multimodal transport and logistics center with the provision of a range of logistics services, which will attract new investments in the country's transport infrastructure and increasing the level of logistics services.

The object of study- the process of interaction and competition of different types of transport.

The purpose of the study is to analyze the problems of interaction and competition between different modes of transport in the modern conditions and to identify possible directions for their solution in the transport of goods and passengers in order to ensure stable economic development, satisfaction of the needs of the population and social production.

Methods of research - methods of economic, system and comparative analysis.

On the basis of the analysis of the interaction of different types of transport, it was discovered that during this time the cardinal transformational processes from the socialist plans to market relations and infrastructure development took place in the state economy. The specifics of the activities of various modes of transport now is that they not only interact, but also compete with each other in providing transport services to customers and passengers. There is a big competition at the interstate level for the transit of goods. It is proved that the purpose of any transport sub-sector or system is to meet the needs of the customer in transportation. Marketing and logistics are part of this system. Marketing determines the demand that has

arisen, and logistics ensures the flow of goods flow to a foreign consumer. Thus, both functions provide a single process and must work effectively to achieve success.

Predictive assumptions for the development of the object of study - the proposed marketing and logistics approaches for sustainable development of the economy and winning and maintaining competitive advantages that will quickly take into account changes in the external environment, respond to the behavior of competitors, consumers, that is, provide for and form demand and supply in the prospective plan. That is why it is necessary to carry out complex measures aimed at transforming any company into a successful commercial enterprise, which will provide high-quality transport services. In general, the strategic goal is to solve three main tasks: to reduce the company's expenses, increase its income and ensure the maximum safety of movement and safekeeping of cargoes during transportation both on the territory of our state and abroad.

KEYWORDS: MARKETING, COMPETITIVENESS, INTERACTION OF DIFFERENT VEHICLES, TRANSPORT SYSTEM OF THE STATE, LOGISTIC SYSTEM, STATE TRANSPORT POLICY.

РЕФЕРАТ

Гурнак В.Н. Проблемы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта государства в современных условиях / В.Н. Гурнак, Л.Н. Волюнец, О.В. Ананченко // Весник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье проанализированы актуальные проблемы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта государства в современных условиях. Исследовано автомобильный, железнодорожный, авиационный и водный виды транспорта, которые функционируют и развиваются по разным правилам и критериям, исходя из своих ведомственных интересов и приоритетов. Для любого вида транспорта, в нашем государстве, актуальным на данном этапе развития экономики является завоевание и удержание конкурентных преимуществ. Сформированы основные направления усиления государственной транспортной политики, которая необходима для дополнения и корректировки действий рыночных механизмов с целью обеспечения эффективного, отвечающего общественным интересам формирования транспортной системы государства и рынка транспортных услуг. Возможным решением проблемы является объединение сотни средних и малых автотранспортных компаний и экспедиторских фирм в единственном месте - мультимодальном транспортно-логистическом центре с предоставлением комплекса логистических услуг, что приведет к привлечению новых инвестиций в транспортную инфраструктуру страны и повышение уровня предоставления услуг в сфере логистики.

Объект исследования - процесс взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта.

Цель исследования - состоит в том, чтобы проанализировать проблемы взаимодействия и конкуренции различных видов транспорта государства в современных условиях и определить возможные направления их решения при перевозках грузов и пассажиров для обеспечения стабильного развития экономики, удовлетворение потребностей населения и общественного производства.

Методы исследования - методы экономического, системного и сравнительного анализа.

На основе анализа взаимодействия различных видов транспорта выявлено, что за это время в экономике государства состоялись кардинальные трансформационные процессы от социалистических плановых к рыночным отношениям и инфраструктурного развития. Специфика деятельности различных видов транспорта сейчас в том, что они не только взаимодействуют, но и конкурируют между собой в предоставлении транспортных услуг клиентам и пассажирам. Имеет место большая конкурентная борьба на межгосударственном уровне за транзитные перевозки грузов. Доказано, что целью любой транспортной подотрасли или системы является удовлетворение потребностей клиента в перевозках. Маркетинг и логистика являются частями этой системы. Маркетинг определяет возникший спрос, а логистика обеспечивает продвижение товарного потока в зарубежный потребителя. Таким образом, обе функции обеспечивают единый процесс и для достижения успеха должны эффективно взаимодействовать.

Прогнозные предположения по развитию объекта исследования - предложенный маркетинговый и логистический подходы для устойчивого развития экономики и завоевания и удержания конкурентных преимуществ, которые позволят оперативно учитывать изменения внешней среды, реагировать на поведение конкурентов, потребителей, то есть при этом предусмотреть и формировать спрос и предложение в перспективном плане. Именно поэтому необходимо проводить

комплексные мероприятия, направленные на то, чтобы превратить любое общество на успешное коммерческое предприятие, которое будет предоставлять качественные транспортные услуги. В общем виде стратегическим становится решение трех основных задач: уменьшение затрат компании, повышение ее доходов и обеспечения максимальной безопасности движения и сохранности грузов при транспортировке как на территории нашего государства, так и за рубежом.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: МАРКЕТИНГ, КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ, ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ГОСУДАРСТВА, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА.

АВТОРИ:

Гурнак Віталій Миколайович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинець Людмила Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: Voliniec_3@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ананченко Оксана Віталіївна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Транспортне право та логістика», e-mail: oananchenko@gmail.com, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

AUTHORS:

Gurnak Vitalii Mykolaiovych, Doctor of Economics, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Transport Law and Logistics, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Volynets Lyudmila Mykolaevna, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, National Transport University, Associate Professor, Department of Transport Law and Logistics, e-mail: Voliniec_3@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ananchenko Oksana Vitalievna, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of the Department of Transport Law and Logistics, e-mail: oananchenko@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, vul. M. Omeljanovich-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

АВТОРЫ:

Гурнак Виталий Николаевич, доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, профессор кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

Волинец Людмила Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: Voliniec_3@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0002-5064-2349

Ананченко Оксана Витальевна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры «Транспортное право и логистика», e-mail: oananchenko@gmail.com, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0001-5029-4818

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Яновська В.П., доктор економічних наук, доцент, Державний університет інфраструктури та технологій, завідувач кафедри економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazyliuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, head, department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine.

Yanovska V.P., Ph.D., Economics (Dr.), associate professor, State University of Infrastructure and Technologies, head, Department of Economics, Marketing and Business Administration, Kyiv, Ukraine.

**ПОДАТОК НА ВИВЕДЕНИЙ КАПІТАЛ ЗАМІСТЬ ПОДАТКУ НА ПРИБУТОК:
ЧОГО ЧЕКАТИ**

Дзюба О.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, dzyuba2006@gmail.com, orcid.org/0000-0002-2411-5844

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

TAX ON CAPITAL WITHDRAWAL IN LIEU OF PROFIT TAX: WHAT TO EXPECT

Dziuba O.M., Candidate of Sciences (Economics), National Transport University, Kyiv, Ukraine, dzyuba2006@gmail.com, orcid.org/0000-0002-2411-5844

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

НАЛОГ НА ВЫВЕДЕННЫЙ КАПИТАЛ ВМЕСТО НАЛОГА НА ПРИБЫЛЬ: ЧЕГО ЖДАТЬ

Дзюба О.Н., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, dzyuba2006@gmail.com, orcid.org/0000-0002-2411-5844

Гуцалюк Е.И., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, sheptynova_lena@ukr.net, orcid.org/0000-0001-7435-116X

Постановка проблеми. Напевно, жоден із законопроектів податкової сфери не може зрівнятися за кількістю обговорень, погоджень, економічних розрахунків, робочих зустрічей та заходів найвищого державного рівня, які були проведені щодо впровадження податку на виведений капітал.

На відміну від податку на прибуток, податок на виведений капітал має зовсім іншу концепцію – оподаткуванню підлягає не фінансовий результат, а певні операції. Перелік таких операцій об'єднує одна спільна риса – виведення коштів з обороту підприємства.

Аналіз досліджень і публікацій. Питанням законопроекту про податку на виведення капіталу займалися наступні автори: Южанін Н.П., Довбенко М.В., Галась В.В., Іванчук А.В., Сюмар В.П., Данченко О.І., Княжицький М.Л., Гопко Г.М., Князевич Р.П., Павелко А.В., Савчук Ю.П., Іонова М.М. та інші.

Постановка завдання. Проаналізувати сутність податку по виведенню капіталу. Впровадження податку на виведений капітал – це одна з тих реформ, яку пропонує і готовий відстоювати реальний бізнес в Україні. Ця ініціатива однаково важлива як для малих та середніх підприємств, які хочуть збільшувати свої виробничі потужності, так і для великих корпорацій, які готові приносити інвестиції в Україну та посилити тут свої позиції.

Основний матеріал. Верховною Радою України зареєстровано законопроект від 05.07.2018 р. № 8557, яким передбачено заміну з 01.01.2019 р. [2] податку на прибуток підприємств податком на виведений капітал. При цьому на три роки (до 31.12.2021 р.) дозволяється застосування податку на прибуток підприємств банками за їх рішенням. Також законопроектом передбачено, що сума дивідендів, що виплачується за 2018 р. (а для банків, які продовжили сплату податку на прибуток підприємств після 01.01.2019 р., за 2021 р.), не оподатковуватиметься податком на виведений капітал у межах обсягу оподаткованого прибутку, з якого раніше був сплачений податок на прибуток підприємств. [3]

В усьому цивілізованому світі підприємства (юридичні особи та прирівняні до них утворення) сплачують податок на приріст капіталу. Його різновидом якраз і є звичний для нас податок на прибуток, в ідею якого покладено оподаткування різниці між доходами та витратами підприємства. Держава може не визнавати певні витрати, вимагати коригувати прибуток на певні суми. В основу розрахунку, як правило, покладений або бухгалтерський прибуток (наприклад, більшість країн ЄС, Україна зараз) або особливі податкові правила визнання доходів і витрат (наприклад, США, Україна з 1997 по 2010 роки). Сутність податку на прибуток – це оподаткування чистого притоку ресурсів до

підприємства, що призводять до зростання його капіталу. Порівняння податку на прибуток з податком на вилучений капітал у таблиці 1.

Однак, приріст капіталу можна оподаткувати ще й непрямим чином – тоді, коли його «забирає» собі власник. Сутність податку на виведений капітал – це оподаткування не прибутку, а тільки таких операцій, як виплата дивідендів, виплата безповоротної фінансової допомоги, безоплатна передача товарів, робіт, послуг, роялті, відсотки та інші подібні операції, які призводять до виведення капіталу за межі юридичної особи. Отже податок на виведення капіталу – це податок на дивіденди та інший відтік ресурсів з підприємства.

Таблиця 1 – Порівняння податку на прибуток з податком на вилучений капітал
Table 1 – Comparison of the income tax with the tax on withdrawn capital

Об'єкт оподаткування	
Податок на прибуток	Податок на вилучений капітал
Чистий притік ресурсів (надходження – витрачання)	Відтік ресурсів за межі підприємства
Фінансова звітність	
Фінансова звітність є невід'ємною частиною декларації з податку на прибуток та подається до ДФС	Фінансова звітність ДФС уже не потрібна, так як не визначає базу оподаткування

У Європі податок на вилучений капітал впроваджено в Естонії (з 2000 р.), Латвії, Македонії, Молдові. Також з 2017 року його запровадила Грузія. Всі інші застосовують податок на прибуток. МВФ взагалі зазначив, що слід обережно ставитися до цього експериментального та новітнього податку й наслідки його впровадження потребують певної компенсації [7]. Якою буде в Україні компенсація втрати податку на прибуток – поки що невідомо. Наприклад, у Грузії це було підвищення акцизів та податків на автомобілі.

Податок на виведений капітал не є поширеною європейською практикою та належить до експериментальних, нових, нестандартних і малопоширених систем оподаткування

Офіційно влада декларує введенням цього податку наступні наміри: збільшити притік інвестицій – відсутність подвійного оподаткування, збільшення простоти оподаткування та зменшення корумпованості; детінізація – зменшення необхідності використання офшорів (адже при відсутності виведення капіталу податок нульовий), відпадання потреби в використанні схем оптимізації через єдиноподатників. Хоча все це спірно; стимулювання розвитку бізнесу – подібна система оподаткування робить вигіднішим залишати прибуток в межах підприємства, в розвитку бізнесу; полегшення адміністрування податків – податок на виведений капітал легший в розрахунку, не потребує від податківців знань з МСФЗ/П(С)БО, аналізу формування показників фінансової звітності.

Об'єктом оподаткування податком на виведений капітал визначаються операції з виведення капіталу та операції, прирівняні до операцій з виведення капіталу. [5]

Платниками податку на виведений капітал є:

- резиденти;
- нерезиденти, що звернулися до контролюючого органу щодо реєстрації платником податку на виведений капітал за добровільним рішенням.

Не є платниками податку на виведений капітал:

- неприбуткові організації;
- суб'єкти господарювання, що застосовують спрощену систему оподаткування, за винятком випадків здійснення операцій з нерезидентом-неплатником податку на виведений капітал.

До операцій з виведення капіталу належатимуть виплата дивідендів на користь неплатника податку, виплата частини прибутку державними некорпоративними, казенними чи комунальними підприємствами, повернення внесків власнику корпоративних прав – неплатнику податку (у сумі, що перевищує вартість внеску, здійсненого засновником та/або власником до статутного капіталу такої юридичної особи) тощо. [6]

До операцій, прирівняних до операцій з виведення капіталу, зокрема, належатимуть:

- проценти, сплачені нерезидентам – пов'язаним особам і нерезидентам, зареєстрованим у державах, що є низькоподатковими юрисдикціями;

- виплати в межах договорів страхування або перестрахування на користь страховиків-нерезидентів (в окремих випадках);
- фінансова допомога, надана платником податку неплатнику податку, яка не підлягає поверненню або надана пов'язаній особі, або надана непов'язаній особі та залишається неповернутою протягом 12 місяців (крім окремих випадків);
- виплата (переказ), що здійснюється у зв'язку з: переказом коштів з рахунків в українських банках на рахунки платника податку, відкриті за кордоном; погашенням зобов'язань, що виникли за договорами, виконання яких не призводить до зарахування коштів на рахунки платників податку в українських банках або до отримання платником податку майна, робіт, послуг;
- господарські операції, визнані контрольованими за правилами трансфертного ціноутворення, якщо їх умови не відповідають принципу «витягнутої руки», в частині донарахованих сум;
- операції з безоплатного надання майна неплатнику податку (крім окремих випадків);
- виплати, що здійснюються у зв'язку із вкладенням в об'єкти інвестицій (в тому числі придбанням майна), які перебувають за межами території України, придбанням робіт, послуг у неплатника податку – нерезидента, та/або передача майна, надання робіт, послуг неплатнику податку – нерезиденту (якщо розрахунки чи постачання майна, робіт, послуг за відповідними операціями не здійснено у 360-денний чи інший строк відповідно до законодавства);
- кошти та/або вартість майна, передані до статутного капіталу неплатника податку;
- кошти та/або вартість майна, виплачені у зв'язку із придбанням товарів, робіт та послуг у пов'язаних фізичних осіб, що застосовують спрощену систему оподаткування;
- виплата роялті в сумах перевищення ліміту та в інших окремих випадках.

Платниками податку на виведений капітал передбачено визначити резидентів (суб'єктів господарювання – юридичних осіб, які провадять господарську діяльність як на території України, так і за її межами) та нерезидентів (юридичних осіб, які провадять на території України визначену Кодексом діяльність, та постійні представництва нерезидентів, які провадять діяльність на території України). [7, 8]

Пропонується застосовувати такі ставки податку на виведений капітал:

- 15 % – до операцій з виведення капіталу;
- 20 % – до операцій, прирівняних до операцій з виведення капіталу (крім зазначених нижче операцій, що оподатковуються за ставкою 5%);
- 5 % – до коштів, сплачених на виконання боргових зобов'язань пов'язаним особам – нерезидентам (у випадках перевищення сукупної суми боргових зобов'язань перед всіма пов'язаними особами – нерезидентами над сумою власного капіталу платника більш ніж у 3,5 рази (для фінансових установ та компаній, що провадять виключно лізингову діяльність, – більш ніж у 10 разів) або реєстрації нерезидента у державі, що є низькоподатковою юрисдикцією, застосовуватиметься ставка 20 %).

Більш детально, які операції потрапляють під оподаткування податком на виведений капітал (ПВК), можна з'ясувати з таблиці 2.

Таблиця 2 – Операції, що підлягають оподаткуванню податком на виведення капіталу

Table 2 – Transactions subject to tax on capital withdrawal

База оподаткування ПВК	Види платежів (виведення ресурсів)	Ставка податку
1	2	3
Операції з виведення капіталу	Дивіденди у грошовій/негрошовій формах, які сплачуються неплатнику податку на виведення капіталу (виняток – платежі акціями та платежі громадським організаціям інвалідів)	15%
	Повернення вкладів власнику (неплатнику ПВК) при його виході чи ліквідації підприємства (сума перевищення = вартість повернення – вартість вкладу)	
	Майно, що повертається у межах спільної діяльності неплатнику ПВК (сума перевищення = вартість майна, що повертається – вартість внеску)	
	Виплати в грошовій/негрошовій формі частини прибутку державним/комунальним підприємствам.	

Продовження таблиці 2

1	2	3
Операції, які прирівняні до виведення капіталу	Виплата процентів, штрафів, комісій нерезидентам з держав з низькими ставками податку на прибуток або нерезидентам, що є пов'язаними особами	20%
	Сплата роялті (понад ліміт), здійснення фінансових інвестицій закордон, перекази на рахунки в іноземних банках з рахунку в українському банку	20%
	Сплата зобов'язань по укладеним договорам, якщо їх виконання не призводить до отримання майна, робіт, послуг чи зарахування коштів на рахунок платника податку в українському банку	
	Надання безповоротної фінансової допомоги, безоплатна передача майна та інші прирівняні операції	
	Внески до статутного капіталу, внески до спільної діяльності, які здійснюються неплатникам ПВК	
	Фінансова допомога, що не була повернута протягом 12 місяців (крім фінансової допомоги наданої неприбутковими організаціями, а також працівникам – непов'язаним особам, якщо така допомога передбачена колективним договором, або оподатковується ПДФО чи знаходиться в межах суми, яка не оподатковується ПДФО (у 2019 р. – до 2690 грн.))	
	Придбання товарів, робіт, послуг у платників єдиного податку, які є пов'язаними особами	
	Донараховані суми по контрольованим операціям за правилами трансфертного ціноутворення, якщо їх умови не відповідають правилам «витягнутої руки»	
	Придбання робіт, послуг у нерезидентів-неплатників ВПК або надання майна, робіт, послуг таким нерезидентам, якщо розрахунки по ним перевищують 360 днів.	
Операції з пов'язаними особами-нерезидентами	Платежі пов'язаним особам-нерезидентам, що знаходяться в державах з низькою ставкою податку на прибуток (ставка податку < 13%), або якщо сума боргів перед такими нерезидентами більша ніж у 3.5 рази за суму власного капіталу (для банків і фінансових установ в 10 разів)	5%
	Погашення боргових зобов'язань, крім тих, що оподатковується по ставці 20%	
Операції з іншими платниками ПВК	Виплати дивідендів, повернення внесків до статутного капіталу, спільної діяльності	Не оподатковується
	Сплата роялті, використання трансфертних цін	
	Фінансова допомога, відсотки та інші прирівняні платежі	
Отримання прибутку підприємством	Операції, що призводять до збільшення фінансового результату	Не оподатковується

Передбачено створення Реєстру платників податку на виведений капітал, дані якого оприлюднюватимуться на веб-сайті Державної фіскальної служби України. На початковому етапі (до 31.12.2018 р.) Реєстр буде сформовано Державною фіскальною службою України шляхом включення до нього платників податку на прибуток підприємств, зареєстрованих у контролюючих органах станом на 01.12.2018 р. (крім банків, які прийняли рішення сплачувати податок на прибуток підприємств). [4]

Таким чином вирішується важливе питання залишити податок на прибуток чи замінити податок на прибуток податком на виведення капіталу.

Перший варіант найбільш спокійний для бухгалтера та керівництва більшості підприємств. Все залишається як є, так як Мінфін підготував новий розділ до ПКУ, присвячений новому податку.

Другий варіант Це податок повністю з іншою логікою розрахунку й базою. І це буде уже черговий стрес-тест для бухгалтера та керівництва бізнесу. Бухгалтеру доведеться заново вивчати цілу нову главу ПКУ – це буде третя глава. Так-так, саме та, яка зараз присвячена податку на прибуток. Адже за Законопроектом № 8557 податок на прибуток переходить в прикінцевий розділ ХХ.

То що, податок на прибуток якимось чином залишається й у другому варіанті розвитку подій? Так, його залишають тимчасово: для банків – їм надається право до кінця 2021 року подумати й обрати самостійно, що вони хочуть сплачувати – податок на прибуток чи податок на виведений капітал. Але з 2022 року – всіх їх теж переведуть на новий податок; для тих осіб, які подають декларації за 2018 рік, а також уточнюючі розрахунки за 2018 рік та звітні періоди раніше (це можна буде робити до 31 грудня 2022 року); для тих осіб, які сплачують податок з доходу нерезидента через виплату нерезиденту дивідендів за 2018 рік. Це все новий клопіт для бухгалтера, коли треба буде вивчити, десь у грудні-січні, як це жити по-новому. Однак, які проблеми це створить керівництву чи власникам бізнесу? Керівництву (власникам) доведеться вивчати нові умови оподаткування та, можливо, займатися реорганізацією бізнесу. Старі схеми оптимізації оподаткування, наприклад, через подрібнення бізнесу, активне використання спрощеної системи оподаткування можуть стати не тільки зайвими, але й затратно-збитковими, так як можуть потрапити під поняття «виведення капіталу».

Попри всі дискусії, доцільність введення податку на виведений капітал очевидна. Зокрема, серед головних переваг нової моделі оподаткування:

- спрощення обліку та звітності, бо сьогодні, навіть перебуваючи на сплаті єдиного податку, ведення обліку все ще є досить складним для малого і середнього бізнесу в Україні. Натомість при введенні ПнВК існуватиме вичерпний перелік операцій, які підпадають під оподаткування і, відповідно, потребують відображення у звітності.

- поліпшення інвестиційного клімату: при ПнВК податкова система країни стає більш прозорою і зрозумілою, в тому числі за рахунок скорочення простору для маніпуляцій зі звітністю та представленням викривлених фінансових результатів.

- зменшення поля для корупції та тиску з боку податківців: від підприємця не вимагається документальне підтвердження кожної операції, він зможе більш ефективно працювати, а не займатися підготовкою підтверджуючих документів для податківців.

- можливість реінвестування частини прибутку та оподаткування лише виведення коштів – доки підприємець буде лише закуповувати нове обладнання та матеріали, платити зарплатню та інші «соцпакетні» виплати співробітникам, оплачувати орендні чи комунальні платежі, сплачувати за надані послуги підрядникам – його доходи не будуть оподатковуватись. Податок він сплатить лише тоді, коли вирішить виплатити дивіденди своїм акціонерам або пов'язаним особам.

- стимулює тримати кошти в Україні, в тому числі у валюті, що забезпечить капіталізацію та "оздоровлення" підприємств.

- зрештою, це зростання економіки – так, впровадження цього податку за різними розрахунками дає додаткове зростання ВВП від 1,5 до 2%.

Висновки. Впровадження податку на виведений капітал – це одна з тих реформ, яку пропонує і готовий відстоювати реальний бізнес в Україні. Ця ініціатива однаково важлива як для малих та середніх підприємств, які хочуть збільшувати свої виробничі потужності, так і для великих корпорацій, які готові приносити інвестиції в Україну та посилити тут свої позиції.

Ніхто не знає, як краще витратити кошти та інвестувати їх, ніж власник бізнесу. Дайте підприємцям цю можливість – вирішувати, куди вкладати гроші, капіталізувати бізнес, створювати робочі місця та запустити нарешті економіку України.

Плюси такої моделі оподаткування очевидні: створюються стимули для ділової та інвестиційної активності; у підприємств немає необхідності занижувати фінансовий результат, а отже, фінансова звітність підприємств може стати більш прозорою й привабливою для інвесторів і банків; податкові зобов'язання легко перевіряти, адже операції, що віднесені до об'єкта оподаткування, складно приховати. Податківцям досить буде проконтролювати факт наявності таких операцій. Відповідно, зникне тема для спорів: «можна чи не можна відносити до витрат?», «чи потрібно коригувати?» (хоча привід для спекуляцій навколо звичайних цін однаково залишиться).

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Податковий кодекс України №655 – VIII від 17.07.2015 зі змінами і доповненнями [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.rada.gov.ua
2. Закон № 909 – Закон України "Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році" від 24.12.2015 р. № 909-VIII. [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.rada.gov.ua
3. Законопроект України «Про податок на виведений капітал» № 8557 від 4.07.2018
4. Податок на виведений капітал – реформа, на яку чекає бізнес – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/columns/2018/02/14/634052/>.
5. Податок на виведений капітал замість податку на прибуток 2019 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.golovbukh.ua/article/7344>.
6. Що таке податок на виведений капітал і чому не всі хочуть його в Україні – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.buh24.com.ua>
7. Податок на виведений капітал: плюси, мінуси та підводні камені – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.nv.ua/ukr/publications>
8. Податок на виведений капітал: Мінфін публікує деталі – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://taxlink.ua/ua/news>

REFERENCES

1. The Tax Code of Ukraine №655 -VIII dated 17.07.2015, with amendments and additions [Electronic resource] – Mode of access: www.rada.gov.ua [in Ukrainian].
2. Law № 909 – Law of Ukraine "On Amendments to the Tax Code of Ukraine and Certain Legislative Acts of Ukraine on Balancing Budget Revenues in 2016" dated December 24, 2015, No. 909-VIII. [Electronic resource] – Access mode: www.rada.gov.ua [in Ukrainian].
3. The draft law of Ukraine "On the tax on withdrawn capital" No. 8557 dated 4.07.2018 [in Ukrainian].
4. Tax on withdrawn capital – a reform awaiting business – [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.epravda.com.ua/columns/2018/02/14/634052/> [in Ukrainian].
5. Tax on withdrawn capital instead of income tax 2019 – [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.golovbukh.ua/article/7344> [in Ukrainian].
6. What is a tax on withdrawn capital and why not everyone wants it in Ukraine – [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.buh24.com.ua> [in Ukrainian].
7. Tax on withdrawn capital: pros, minuses and pitfalls – [Electronic resource]. – Access mode: <https://biz.nv.ua/ukr/publications> [in Ukrainian].
8. Tax on withdrawn capital: The Ministry of Finance publishes details – [Electronic resource]. – Access mode: <https://taxlink.ua/ua/news> [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Дзюба О.М. Податок на виведення капіталу замість податку на прибуток: чого чекати / О.М. Дзюба, О.І. Гуцалюк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статті досліджено сутність податку на виведення капіталу.

Об'єкт дослідження – податок на виведення капіталу.

Мета роботи – проаналізувати податок на виведення капіталу замість податку на прибуток.

Метод дослідження – метод операціоналізації понять, індукції і дедукції.

Напевно, жоден із законопроектів податкової сфери не може зрівнятися за кількістю обговорень, погоджень, економічних розрахунків, робочих зустрічей та заходів найвищого державного рівня, які були проведені щодо впровадження податку на виведений капітал.

На відміну від податку на прибуток, податок на виведений капітал має зовсім іншу концепцію – оподаткуванню підлягає не фінансовий результат, а певні операції. Перелік таких операцій об'єднує одна спільна риса – виведення коштів з обороту підприємства.

Впровадження податку на виведений капітал – це одна з тих реформ, яку пропонує і готовий відстоювати реальний бізнес в Україні. Ця ініціатива однаково важлива як для малих та середніх підприємств, які хочуть збільшувати свої виробничі потужності, так і для великих корпорацій, які готові приносити інвестиції в Україну та посилити тут свої позиції.

Плюси такої моделі оподаткування очевидні: створюються стимули для ділової та інвестиційної активності; у підприємств немає необхідності занижувати фінансовий результат, а отже, фінансова звітність підприємств може стати більш прозорою й привабливою для інвесторів і банків; податкові зобов'язання легко перевіряти, адже операції, що віднесені до об'єкта оподаткування, складно приховати.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПОДАТОК, ПОДАТОК НА ПРИБУТОК, ПОДАТОК НА ВИВЕДЕННЯ КАПІТАЛУ.

ABSTRACT

Dziuba O.M., Gutsalyuk O.I. Tax on capital withdrawal in lieu of a profit tax: what to expect. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article explores the essence of the tax on capital withdrawal.

The object of the study is the tax on the withdrawal of capital.

The purpose of the work is to analyze the tax on the withdrawal of capital instead of the income tax.

Method of research – the method of operationalization of concepts, induction and deduction.

Probably, none of the tax bills can match the number of discussions, approvals, economic calculations, workshops and the highest state-level measures that have been taken with regard to the introduction of the tax on the withdrawn capital.

Unlike the income tax, the tax on the withdrawn capital has a completely different concept – the tax is subject to not a financial result, but certain transactions. The list of such operations combines one common feature – the withdrawal of funds from the turnover of the enterprise.

The introduction of a capital tax is one of the reforms that it offers and is ready to defend its real business in Ukraine. This initiative is equally important for small and medium-sized enterprises that want to increase their production capacity and for large corporations that are ready to invest in Ukraine and strengthen their position here.

The advantages of this model of taxation are obvious: there are incentives for business and investment activity; there is no need for enterprises to reduce their financial results, and therefore, financial statements of enterprises can become more transparent and attractive for investors and banks; tax liabilities are easy to verify, since operations classified as objects of taxation are difficult to conceal.

KEY WORDS: LOAN, LOAN TAXES, CAPITAL LOAN PAYMENT.

РЕФЕРАТ

Дзюба О.Н. Налог на вывод капитала вместо налога на прибыль: чего ждать / О.Н. Дзюба, Е.И. Гуцалюк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье исследована сущность налога на вывод капитала.

Объект исследования – налог на вывод капитала.

Цель работы – проанализировать налог на вывод капитала вместо налога на прибыль.

Метод исследования – метод операционализации понятий, индукции и дедукции.

Наверное, ни один из законопроектов налоговой сферы не может сравниться по количеству обсуждений, согласований, экономических расчетов, рабочих встреч и мероприятий самого высокого государственного уровня, которые были проведены по внедрению налога на выведен капитал.

В отличие от налога на прибыль, налог на выведен капитал имеет совершенно иную концепцию – налогообложению подлежит не финансовый результат, а определенные операции. Перечень таких операций объединяет одна общая черта – вывод средств из оборота предприятия.

Внедрение налога на выведен капитал – это одна из тех реформ, которую предлагает и готов отстаивать реальный бизнес в Украине. Эта инициатива одинаково важна как для малых и средних предприятий, которые хотят увеличивать свои производственные мощности, так и для крупных корпораций, которые готовы приносить инвестиции в Украину и усилить здесь свои позиции.

Плюсы такой модели налогообложения очевидны: создаются стимулы для деловой и инвестиционной активности; у предприятий нет необходимости занижать финансовый результат, а следовательно, финансовая отчетность предприятий может стать более прозрачной и привлекательной для инвесторов и банков; налоговые обязательства легко проверять, ведь операции, отнесенные к объекту налогообложения, сложно скрыть.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: НАЛОГ, НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ, НАЛОГ НА ВЫВОД КАПИТАЛА.

АВТОРИ:

Дзюба Оксана Миколаївна, к.е.н., доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: dzyuba2006@gmail.com, тел. +380679644273, 03115, м. Київ, вул. Котельникова, 46

Гуцалюк Олена Ігорівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: sheptynova_lena@ukr.net, тел. +380976585175, Україна, 03138, м. Київ, вул. Згурівська, 18.

AUTHOR:

Dziuba Oksana N., PhD, docent, National Transport University, Associate Professor, Department of Economics, e-mail: dzyuba2006@gmail.com, tel. +380679644273, Ukraine, 03115, Kyiv, Kotelnikov str. 46.

Gutsalyuk Elena I., National Transport University, the assistant of finance, accounting and audit, e-mail: sheptynova_lena@ukr.net, tel. +380976585175, Ukraine, 03138, Kyiv, Zgurovsky str. 18.

АВТОРЫ:

Дзюба Оксана Николаевна, к.э.н., доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: dzyuba2006@gmail.com, тел. +380976585175, Украина, 03115, г. Киев, ул. Котельникова, 46.

Гуцалюк Елена Игоревна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: sheptynova_lena@ukr.net, тел. +380976585175, Украина, 03138, г. Киев, ул. Згуровская, 18.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Бондаренко Є.В., доктор економічних наук, професор, Президент Української академії інвестицій в науку будівництва, Київ, Україна

REVIEWER:

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

Bondarenko E.V., Doctor of Economics, Professor, President of the Ukrainian Academy of investments in construction science, Kyiv, Ukraine

УДК 330.342
UDC 330.342

DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-073-080

АНАЛІЗ МІЖНАРОДНИХ ТЕНДЕНЦІЙ, ОСОБЛИВОСТЕЙ І ЗАКОНОМІРНОСТЕЙ ЗЛИТТІВ ТА ПОГЛИНАНЬ

Дудка Т.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, tvdudka@i.ua, orcid.org/0000-0003-0548-2718

Рябоштан Л.Г., Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, vvvega@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Мельник О.Ю., Національний транспортний університет, Київ, Україна, oumelnyk@i.ua, orcid.org/0002-1784-4475

Корзун Н.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, natashenka201418@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4861-1444

ANALYSIS OF INTERNATIONAL TRENDS, PECULIARITIES AND CONSISTENT PATTERNS OF MERGERS AND ACQUISITIONS

Dudka T.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, tvdudka@i.ua, orcid.org/0000-0003-0548-2718

Ryaboshtan L.G., National Transport University, Kyiv, Ukraine, vvvega@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Melnyk O Yu., National Transport University, Kyiv, Ukraine, oumelnyk@i.ua, orcid.org/0002-1784-4475

Korzun N.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, natashenka201418@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4861-1444

АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТЕНДЕНЦИЙ, ОСОБЕННОСТЕЙ И ЗАКОНОМЕРНОСТЕЙ СЛИЯНИЙ И ПОГЛОЩЕНИЙ

Дудка Т.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tvdudka@i.ua, orcid.org/0000-0003-0548-2718

Рябоштан Л.Г., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, vvvega@ukr.net, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Мельник О.Ю., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, oumelnyk@i.ua, orcid.org/0002-1784-4475

Корзун Н.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, natashenka201418@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4861-1444

Постановка проблеми. Згідно із загальноприйнятими підходами, злиття і поглинання є частиною корпоративної стратегії та управління компанії, пов'язаної з процесом купівлі, продажу, поділу або об'єднання різних підприємств, що дає змогу компанії працювати більш ефективно і розвиватися швидше в її секторі чи регіоні. Крім того, угоди M&A є одним із найкращих інструментів підвищення ефективності за рахунок використання ефекту масштабу, а також за рахунок синергетичного ефекту. Завдяки M&A підприємства отримують можливість найкращим чином адаптуватися до світового економічного клімату, який постійно змінюється. Аналіз глобального ринку злиттів та поглинань в умовах світової економічної кризи дозволив виявити специфічні особливості розвитку ринку злиттів і поглинань: зниження кількісного і якісного обсягу угод; зміна галузевої структури і мотивації угод; зростання числа скасованих угод унаслідок відсутності достатнього обсягу власних коштів і важко доступності позикових коштів; зниження темпів транснаціоналізації світової економіки, як складової – зменшення частки транскордонних злиттів і поглинань; активна участь держави в якості суб'єкта ринку корпоративного контролю; збільшення в загальній структурі операцій M&A саме злиттів, а не поглинань.

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується як високоглобалізований, відповідно це зумовлює швидкі економічні і технологічні зміни та значні корпоративні реорганізації.

На даний момент, для забезпечення ефективного функціонування виробничого процесу, перед компаніями різних галузей господарства стоять серйозні завдання вибору шляхів залучення недорогих джерел інвестування для розвитку бізнесу, а також підвищення ефективності

використання власних фінансових ресурсів, виробничих процесів і виходу на нові ринки збуту. Зазначені умови висувають нові вимоги до побудови та ведення фінансового корпоративного менеджменту, управління грошовими потоками та регулювання фінансової діяльності в цілому на підприємстві. Однією з найадекватніших передумов успішної адаптації до цих вимог є злиття компаній.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження сучасних тенденцій на світовому ринку M&A та перспективам його росту в подальшій роки займаються провідні міжнародні консалтингові та аудиторські компанії, зокрема компанія Dealogic, група корпоративних фінансів КПМГ, аудиторсько-консалтингові фірми Pricewaterhouse Coopers, Ernst&Young та ін.. Значним внеском у дослідження різних аспектів формування процесів злиття і поглинання також зроблено вітчизняними дослідниками: Т. А. Васильєвою, О. І. Гонтою, Є. Ю. Жуковим, В. В. Зельдісом, Є. Ю. Ковним, Л. В. Крючовим, В. В. Ряботою, В. В. Томаревою, В. І. Франчуком, Р. В. Шуляром, Н. В. Щербаковою та багатьма іншими.

Водночас, незважаючи на такий науковий здобуток, процеси злиття та поглинання компаній постійно змінюється, їх вплив на економічні системи країн є неоднозначними, що потребує регулярного наукового аналізу та узагальнення процесів розвитку.

Термін «злиття і поглинання», відомий також як M&A (абревіатура з англійської від mergers and acquisitions), став одним з найбільш уживаних в економічній літературі за останнє десятиліття і дедалі частіше викликає дискусії у різних колах економічних та політичних суб'єктів.

Зростання динаміки злиттів і поглинань, яке спостерігається в останні роки у світі, їх суттєвий та неоднозначний вплив на економіку країн-учасниць, втягування у ці процеси дедалі більшої кількості країн, зокрема й України, об'єктивно зумовлюють необхідність створення організаційно-правових норм регулювання цих процесів на міжнародному ринку.

Слід відмітити, що за своєю структурою злиття і поглинання дуже неоднорідні. Як показує міжнародна практика, виділяють різні типи злиття і поглинання залежно від ряду класифікаційних ознак до яких відносяться такі як:

- стратегічна мета;
- рівень синергії;
- форма фінансування операції;
- географічні та галузеві особливості тощо.

Рівень злиттів і поглинань сильно суттєво відрізняється за регіонами, країнами і в цілому у світі. Процеси злиття та поглинання усередині регіону, відрізняються за багатьма параметрами від аналогічних транскордонних та транснаціональних операцій.

Беручи за основу стратегічну мету і характер інтеграції компанії можна виділити горизонтальні, вертикальні і конгломеративні злиття. Така класифікація дає можливість проаналізувати характер відносин між фірмами і напрям дій, згідно з яким компанія позиціонує себе в довгостроковому періоді.

Відштовхуючись від світового досвіду, для успішного горизонтального злиття суттєвого значення набуває правильне визначення ринку. Крім того, для таких операцій притаманний посилений контроль з боку антимонопольних органів для запобігання можливому захопленню частки ринку й обмеженню конкуренції.

Вертикальне злиття дає можливість розширювати сферу діяльності компанії в певній галузі як у напрямі до постачальників, так і в напрямі до кінцевого користувача або продукту. Таке злиття створює конкурентну перевагу, засновану на диференціації, що приводить до повної або часткової вертикальної інтеграції. Саме за рахунок можливості отримання даного економічного ефекту вертикальні злиття є дуже популярними в світовій економіці.

Останнім часом характерними стали випадки конгломеративного злиття, тобто об'єднання двох компаній, які не пов'язані між собою ні технологічними, ні іншими зв'язками, крім фінансових. Конгломеративні злиття приводять до утворення диверсифікованого портфеля, на відміну від синергетичного портфеля, який утворюється, коли група господарських підрозділів стратегічно пов'язана між собою.

Злиття компаній, які пов'язаних між собою, дає змогу реалізовувати стратегічну відповідність, яка може виявлятися в абсолютно різних сферах діяльності фірми: технології виробництва, вимогах до персоналу, джерелах матеріальних ресурсів, методах управління, консолідації схожих торговельних марок тощо. Непов'язані раніше компанії в основному здійснюють злиття з метою отримання високих і стабільних фінансових результатів, а також розподілення фінансових ризиків за багатьма напрямками.

Проаналізуємо також відмінності злиттів і поглинань залежно від їх фінансування. Виділяють три основні варіанти оплати угод потенційними покупцями. Оплату можна здійснити:

- повністю в грошовій формі;
- повністю в цінних паперах (засобом платежу виступають акції компанії-покупця);
- комбінуванням двох попередніх варіантів.

Сучасна практика фінансування показує, що обмін акціями стає все більш популярною технологією при здійсненні таких операцій. Так, якщо у 2001 р. близько 60% вартості найбільших операцій (понад 100 млн. дол. США) було сплачено повністю грошовими коштами і менше 2% – пайовою участю. Останні роки понад 50% вартості операцій оплачуються повністю акціями і лише 15 – 17% повністю грошовими коштами.

Бажанням компанії, що поглинає, здійснювати розрахунки акціями обумовлено зменшенням ризиків, оскільки при сплаті за операцію акціями, синергетичний ризик розподіляється пропорційно часткам акціонерів обох компаній у новій комбінованій компанії, а при грошових трансакціях власники компанії, яка здійснює поглинання, повністю несуть ризик за те, що очікуване зростання вартості, яке виражається у премії, за рахунок злиття не реалізується.

Серед основних причин, які обумовлюють прийняття компанією рішень про злиття та поглинання, можна назвати:

- усунення конкурента, результатом чого є посилення власних ринкових позицій;
- захист власної конкурентної позиції;
- придбання частки ринку задля розширення масштабів збуту або, навіть, отримання на ньому домінуючої позиції;
- посилення своїх слабких сторін;
- заповнення розривів у власній глобальній мережі.

Наслідки процесів злиття та поглинань є неоднозначними. Найбільший синергетичний ефект може бути отриманий з корпоративної точки зору, який включає підвищення рівня диверсифікації, економію на масштабах, поліпшення менеджменту, що вигідно як для економіки у цілому, так і для споживачів.

Дослідження міжнародного ринку M&A свідчить, що кількість і обсяг міжнародних угод із злиття та поглинання протягом останніх п'яти років постійно зростали. В 2017 році компанії оголосили про 51882 транзакції загальною вартістю 3659 трлн. доларів США. Порівняно з 2016 кількість угод зросла на 2,9%, тоді як вартість знизилась на 2 %. (Рис. 1).

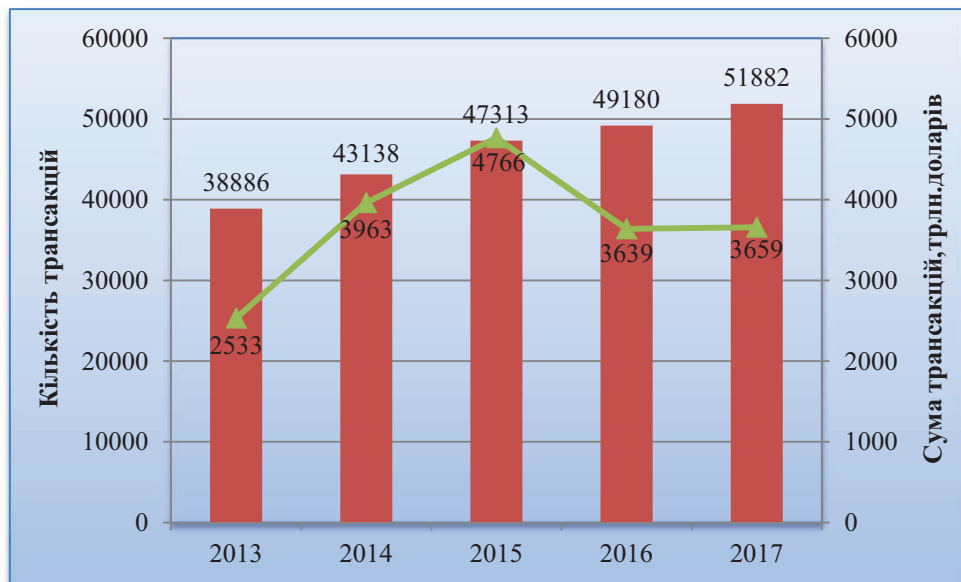


Рисунок 1 – Кількість та вартість трансакцій M&A по всьому світу (2013-2017 роки)

Figure 1 – The number and value of M & A transactions worldwide (2013-2017)

За останні п'ять років найбільша операція такого роду мала місце у Нідерландах, де компанія Altice Sa, що спеціалізується у сфері телекомунікацій, провела угоду загальною вартістю 145709,25 млн. доларів.

Серед великих трансакцій в інших галузях відмічаються компанії Verizon Communications Inc та Anheuser-Busch Inbev SA/NV (табл. 1.)

Таблиця 1 – Найбільші трансакції M&A за 2013-2017 роки

Table 1 – The largest M & A transactions for 2013-2017

Назва компанії, яка проводить M&A	Назва об'єкту M&A	Країна	Сфера діяльності	Вартість трансакції, млн. доларів
Altice Sa	Altice Sa	Нідерланди	Телекомунікації	145 709,25
Verizon Communications Inc	Verizon Wireless Inc	США	Телекомунікації	130 298,32
Anheuser-Busch Inbev SA/NV	SABMiller PLC	Бельгія	Пивоваріння	101 475,79
Royal Dutch Shell PLC	BG Group PLC	Великобританія, Нідерланди	Нафтогазова	69 445,02
Actavis PLC	Allergan Inc	США	Фармацевтика	68 445,40
Dell Inc	EMC Corp	США	Комп'ютерні технології	65 999,78
UBS AG	UBS AG	Швейцарія	Фінансова	65 891,51
The Dow Chemical Co	DuPont	США	Хімічна промисловість	62 141,06

Тривалий час на міжнародному ринку M&A домінуючими учасниками були американські та західноєвропейські компанії, що підтверджують дані табл.1. Постійно збільшувалася частка японських компаній у міжнародній корпоративній консолідації.

Аналіз тенденцій, особливостей і закономірностей на світовому ринку M&A дає змогу зробити такі висновки:

- по-перше, фірми, які володіють технологічними перевагами, більш схильні створювати підприємства в нових секторах економіки, а технологічно відсталі компанії найчастіше здобувають технології через поглинання закордонних підприємств;
- по-друге, технологічно диверсифіковані компанії зазвичай проникають на нові ринки через поглинання місцевих фірм;
- по-третє, в останні три десятиліття лідерами на глобальному ринку злиття і поглинання виступають фірми з великим досвідом діяльності на міжнародному ринку;
- по-четверте, останнім часом спостерігається активізація невеликих фірм на ринку M&A, а не тільки крупних ТНК;
- по-п'яте, придбання часто призводять до недооцінки активів підприємств, які продаються або істотному зниженню цін на ці активи.

В Україні проблема злиття та поглинання є досить актуальною, учасники фінансового ринку сьогодні проявляють значний інтерес до цих процесів, хоча говорити про високий рівень розвитку технологій M&A ще зарано. Дослідження злиттів та поглинань серед компаній України дозволяють виділити ряд тенденцій та особливостей. Передусім, на українському ринку злиття та поглинання існує низка проблем.

Очевидна недосконалість законодавства в галузі злиття та поглинання гальмує укладання чесних та відкритих угод, спричиняє значну кількість невдач та зловживань у цій сфері. В Україні немає чітко визначеного понятійного апарату щодо «злиття», а термін «поглинання» взагалі не зустрічається у вітчизняних законодавчих актах.

У ряді нормативно-правових актів поряд з терміном «злиття» зустрічається поняття «приєднання», зокрема в Господарському кодексі, Цивільному кодексі, Законі України «Про акціонерні товариства». Але в Податковому кодексі злиття і приєднання не виокремлені як самостійні поняття. На практиці дуже важко дати точне визначення угоді злиття чи поглинання, іноді це можливо лише тоді, коли стає зрозумілим, у якій атмосфері проходять переговори – в дружній чи ворожій.

Таким чином, процедури щодо злиття та поглинання, прописані в законодавчих і нормативних документах України, потребують детального опису та визначення.

Велика кількість проблем і помилок в галузі злиття та поглинання виникає через недостатній досвід власників і менеджерів компаній. Однією з важливих особливостей вітчизняного ринку M&A є закритість інформації, тому велика кількість малих і середніх операцій не завжди є публічними.

Якщо розглянути динаміку ринку M&A в Україні, можна відзначити, що він з кожним роком набирає обертів, зростає його роль у світовому масштабі. Більшість угод із злиттів і поглинань сьогодні здійснюється або з метою формування сильної вертикально інтегрованої структури організації, або ж з метою посилення ринкової позиції. Саме тому об'єктом сучасного ринку злиття та поглинання в Україні передусім є підприємства металургійної та харчової галузей промисловості, а також телекомунікаційного бізнесу та сфери фінансових послуг.

За попередніми оцінками Ukrainian Institute for the Future, у 2017 році українська економіка зросла на 2,2% (у 2016 – 2,3%), а внутрішні капітальні інвестиції збільшилися на 25% до \$15 млрд. Однак, обсяг прямих іноземних інвестицій зменшився на \$1 млрд до \$2,3 млрд. Пріоритетними секторами інвестування є аграрний, банківський, фінансовий, енергетичний та металургія.

Не дивлячись на скорочення обсягу прямих іноземних інвестицій, український ринок угод злиття та поглинання зберігає позитивну тенденцію до зростання, в порівнянні з 2016 роком – на 33%. Згідно із базою даних M&A Ukraine, у 2017 році здійснено 60 угод злиття та поглинання з 11 країнами-інвесторами. Основним інвестором стали резиденти країни (41 угода), РФ на другій сходинці (4 угоди), на третьому місці - Кіпр (3 угоди).

На стадії укладання перебувають 35 угод, і знов-таки, ключовим є український інвестор, частка якого становить понад 60%. За даними Державної служби статистики України, за три квартали 2017 р. внутрішні капітальні інвестиції становили \$9,9 млрд., попередньо за рік - \$14-15 млрд (оцінка UIF).

Найбільш привабливими секторами здійснення угод злиття та поглинання стали:

- АПК (12 угод, у т.ч. по одній угоді з канадським інвестором, нідерландським інвесторами);
- банківський сектор (9 угод, аквізитами є РФ, КНР, Казахстан, Латвія та Кіпр);
- нафта та газ (4 угоди, у т.ч. одна угода з нідерландським інвестором);
- фінанси (серед 4 угод, одна – російська компанія-покупець);
- металургія (3 угоди з національними інвесторами).

У червні 2017 р. остаточно завершилася процедура продажу Українського банку реконструкції та розвитку китайській біржі Bohai Commodity. Вартість цієї угоди становила 82,83 млн. за 99.9945% акцій.

Відповідно до наявних даних про вартість угод, найбільш масштабною угодою M&A було придбання Кернел активів компанії «Українські аграрні інвестиції» вартістю \$155 млн. та 10 компаній, які входять до складу цього агрохолдингу за \$43,3 млн.

Російська компанія EVRAZ продала два активи в Дніпропетровській області: ГЗК «Суша Балка» українському аквізитору DCH за \$110 млн. та ПрАТ «Южжокс» – Ренату Ахметову. Компанія ТАС-Груп придбала активи в ПрАТ «Дніпрометиз» у російського резидента «Северсталь» за \$13,4 млн.

В енергетичному секторі, Група СКМ докупила частки публічних енергетичних компаній:

- Київенерго (25% акцій, вартість угоди - 759,23 млн.);
- Західенерго (25%, 417,16 млн.);
- Дніпроенерго (25%, 728,23 млн.);
- Дніпрообленерго (25%, 1,005 млрд.);
- ДТЕК Донецькобленерго (25%, 143,8 млн.).

Підсумки угод M&A за 2017 рік:

- зростання інвестиційної активності резидентів у понад 1,5 рази до 2016 року;
- найбільша частка операцій злиття та поглинання в аграрно-промисловому секторі економіки, що характеризується укрупненням бізнесу аграрних холдингів, а також зростання активності у банківському, фінансовому та енергетичному секторах;
- поступове скорочення частки «прямого» російського капіталу шляхом продажу активів «наближеним особам», зокрема у банківському секторі та металургії;
- збереження тенденції до зростання українського M&A, +33% у 2017 році.

Отже, необхідно здійснити наступні заходи:

- завершення судової реформи та створення антикорупційного суду;
- відкриття ринку землі, що дозволить залучити від 28,9 млрд. до 49,1 млрд. інвестицій у розвиток аграрного сектору та забезпечить додаткове зростання номінального ВВП на 7% щорічно – вільний ринок землі;
- скасування податку на прибуток та запровадження податку на виведений капітал. За оцінками UIF, у результаті скасування податку на прибуток у перспективі 5 років може бути створено

до \$ 50-80 млрд. додаткового ВВП (за умови, що 40 % щорічного прибутку буде реінвестовано).

→ створення спеціальних територій з пільговим режимом, за оцінками UIF сприятиме щорічному додатковому залученню \$4 млрд.

За оцінками UIF, для забезпечення стабільного економічного зростання у 8-10% необхідно залучати щорічний обсяг інвестицій у розмірі \$20 млрд., а реалізація наведених кроків дозволить це зробити.

Висновки. Злиття та поглинання - стратегічний інструмент зростання компанії, який є складною процедурою і може нести в собі ризики для компанії. Передумовою сьогодення поживлення таких процесів є поява на ринку більшої кількості «покупців» цього специфічного товару, що пояснюється певною стабілізацією економічної ситуації після фінансової кризи. Ціни на українські активи зросли, що спонукає власників до їх продажу. Можна відзначити, що існує ймовірність того, що з великих українських банків із західним капіталом на ринку залишаться лише ті, які мають сильні ринкові позиції і не виявлять бажання продавати свої активи за відносно низькими цінами.

Зростання кількості угод зі злиття та поглинання є ознакою часу та складовими глобалізації світової економіки, проте вони також визначають характер внутрішнього ринку і передбачають адаптацію вже існуючих організаційно-економічних чинників з урахуванням особливостей функціонування міжнародних компаній та банків в Україні. Тому лише консолідація досвіду, можливостей та раціональних управлінських, маркетингових, фінансових та організаційних рішень дозволить ефективно використати ринковий потенціал вітчизняних підприємств та фінансових установ.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Абакуменко О.В. Вплив процесів злиття та поглинання на економічну безпеку України / О.В. Абакуменко, М.В. Литовченко // Інвестиції: практика та досвід. – 2017. – №23. – С. 42 – 47.
2. Андрущенко І.Г. Ризики при злитті та поглинанні фінансових установ / І.Г.Андрущенко // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України. – 2011. – №5. – С. 39 – 47.
3. Коломієць-Людвіг Є. Класифікація злиття та поглинання за критеріями, що мають юридичне значення / Є. Коломієць-Людвіг // Підприємництво, господарство і право. – 2011. – №11. – С. 67 – 70.
4. Курасов О. Класичні помилки та практика урегулювання конфліктів при злиттях і поглинаннях / О. Курасов // Фінансовий ринок України. – 2016. – №8. – С. 18 – 20
5. Литовченко М.В. Злиття та поглинання: проблеми визначення дефініції // Науковий вісник ЧДІЕУ. – 2014. - №3 (11). – С. 250 – 257.
6. <https://www.uifuture.org>
7. <https://imaa-institute.org>

REFERENCES

1. Abakumenko O.V. (2017) Vplyv procesiv zlyttya ta poglynannya na ekonomichnu bezpeku Ukrainy [Influence of Mergers and Acquisitions on Ukraine's Economic Security] Investytsiyi: praktyka ta dosvid - Investments: practice and experience. ,23, 42 – 47.[in Ukrainian]
2. Andrushhenko I.G. (2011) Ryzyky pry zlytti ta poglynanni finansovykh ustanov.[M&A risks of financial institutions] Naukovyj visn'k Nacionalnoyi akademiyi vnutrishnix sprav Ukrainy. Scientific herald of the National Academy of Internal Affairs of Ukraine.5,39-47. [in Ukrainian]
3. Kolomiyecz'-Lyudvig Ye.(2011) Klasyfikaciya zlyttya ta poglynannya za kryteriyamy, shho mayut yurydychne znachennya. [M&A classification on the criteria of legal significance]. Pidpryyemnyctvo, gospodarstvo i pravo. Entrepreneurship, economy and law.11,67-70. [in Ukrainian]
4. Kurasov O. (2016) Klasychni pomylyky ta praktyka uregulyuvannya konfliktiv pry zlyttyax i poglynannyaх.[M&A classic mistakes and practice of conflict]. Finansovyj rynek Ukrainy. Financial Market of Ukraine.8,18-20. [in Ukrainian]
5. Lytovchenko M.V.(2014) Zlyttya ta poglynannya: problemy vyznachennya definiciyi.[Mergers and Acquisitions: definition problems]. Scientific Herald of CSIEM.3(11),250-257. [in Ukrainian]
6. <https://www.uifuture.org>
7. <https://imaa-institute.org>

РЕФЕРАТ

Дудка Т.В. Аналіз міжнародних тенденцій, особливостей і закономірностей злиттів та поглинань / Т.В. Дудка, Л.Г. Рябоштан, О.Ю. Мельник, Н.О. Корзун // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

Злиття та поглинання компаній (М&А) – один з найпоширеніших шляхів розвитку, до якого вдаються в даний час більшість навіть найуспішніших компаній. Угоди злиттів та поглинань завдають глобального впливу на світову економіку і на економіку окремих країн. Завдяки М&А відбувається укрупнення бізнесу, що робить його більш впливовим, менш підвладним регулюванню і контролю не лише з боку національних урядів, а й з боку міжнародних економічних організацій.

Мета дослідження – аналіз основних тенденцій злиттів і поглинань в країнах БРІК, деяких країнах Європи в сучасних умовах.

Матеріали та методи дослідження: аналіз та синтез (дослідження угод М&А, способів їх проведення в сучасних економічних умовах).

Злиття і поглинання – стратегічний інструмент росту компанії, одночасно досить складний і такий, що обумовлює як вигоди, так і ризики. Збільшення кількості угод М&А як складова глобалізації все більше визначає тренди як світової, так і національних економік.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЗЛИТТЯ І ПОГЛИНАННЯ; ГОРИЗОНТАЛЬНІ, ВЕРТИКАЛЬНІ, КОНГЛОМЕРАТИВНІ ЗЛИТТЯ; ТРАНСНАЦІОНАЛІЗАЦІЯ; ОБМІН АКЦІЯМИ; СИНЕРГЕТИЧНИЙ ЕФЕКТ

ABSTRACT

Dudka T.V., Ryaboshtan L.G., Melnyk O Yu., Korzun N.O. Analysis of international trends, peculiarities and consistent patterns of mergers and acquisitions. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

Mergers and acquisitions (M&A) is one of the most common ways of development, which most of the successful companies use in the current circumstances. Mergers and acquisitions have a global impact on both the world and national economies. M&A leads to the consolidation of business, which makes it more influential and less subservient to regulation and control, not only by national governments, but also by international economic organizations.

The purpose of the research is to analyze the main trends surrounding mergers and acquisitions in the BRIC countries and some European countries in current terms.

Materials and methods of research, analysis and synthesis (the research of mergers and acquisitions, methods of their conduct in modern economic conditions).

Mergers and acquisitions is a strategic growth instrument for a company, which is both quite complex and contributes both benefits and risks. The increase in the number of mergers and acquisitions as a component of globalization has increasingly determined by the trends of both global and national economies.

KEYWORDS: MERGERS AND ACQUISITIONS; HORIZONTAL, VERTICAL, CONGLOMERATE MERGERS; TRANSNATIONALIZATION; SHARES EXCHANGE; SYNERGETIC EFFECT.

РЕФЕРАТ

Дудка Т.В. Анализ международных тенденций, особенностей и закономерностей слияний и поглощений / Т.В. Дудка, Л.Г. Рябоштан, О.Ю. Мельник, Н.А. Корзун // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

Слияния и поглощения компаний (М&А) – один из самых распространённых путей развития, к которому прибегают в современных условиях большинство успешных компаний. Сделки слияний и поглощений осуществляют глобальное влияние как на мировую экономику, так и на экономику отдельных стран. М&А обуславливает укрупнение бизнеса, что делает его более влиятельным и менее подвластным регулированию и контролю не только со стороны национальных правительств, но и со стороны международных экономических организаций.

Цель исследования – анализ основных тенденций слияний и поглощений в странах БРИК, некоторых странах Европы в современных условиях.

Материалы и методы исследования анализ и синтез (исследование сделок слияний и поглощений, способов их проведения в современных экономических условиях).

Слияния и поглощения – стратегический инструмент роста компании, одновременно достаточно сложный и обуславливающий как выгоды, так и риски. Увеличение количества сделок M&A как составляющая глобализации всё больше определяют тренды как мировой, так и национальных экономик.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СЛИЯНИЯ И ПОГЛОЩЕНИЯ; ГОРИЗОНТАЛЬНЫЕ, ВЕРТИКАЛЬНЫЕ И КОНГЛОМЕРАТИВНЫЕ СЛИЯНИЯ; ТРАНСНАЦИОНАЛИЗАЦИЯ; ОБМЕН АКЦИЯМИ; СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ.

АВТОРИ:

Дудка Тамара Вікторівна, доцент кафедри «Економіка», Національний транспортний університет, e-mail: tvdudka@i.ua, тел.+380442803016, Україна, 01010, м.Київ, вул.М.Омеляновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0003-0548-2718

Рябоштан Людмила Григорівна, асистент кафедри «Економіка», Національний транспортний університет, e-mail: vvvega@ukr.net, тел.+380442803016, Україна, 01010, м.Київ, вул.М.Омеляновича-Павленка, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Мельник Ольга Юріївна, інженер доцент кафедри «Економіка», Національний транспортний університет, e-mail: tvdudka@i.ua, тел.+380442803016, Україна, 01010, м.Київ, вул.М.Омеляновича-Павленка, 1, к.314, orcid.org/0002-1784-4475

Корзун Н.О., магістрант, natashenka201418@gmail.com, Національний транспортний університет, Україна, 01010, м.Київ, вул.М.Омеляновича-Павленка, 1.

AUTHOR:

Dudka T.V., associate professor department of Economics, National Transport University, tvdudka@i.ua, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeliyanovycha-Pavlenka str., 1, of.313, orcid.org/0000-0003-0548-2718

Ryaboshtan L.G., assistant department of Economics, National Transport University, vvvega@ukr.net, tel.+380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeliyanovycha-Pavlenka str., 1, of.313, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Melnyk O Yu., engineer department of Economics, National Transport University, oumelnyk@i.ua, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeliyanovycha-Pavlenka str., 1, of.314, orcid.org/0002-1784-4475

Korzun N.O., National Transport University, natashenka201418@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, Omeliyanovycha-Pavlenka str., 1.

АВТОРЫ:

Дудка Тамара Викторовна, доцент кафедры «Экономика», Национальный транспортный университет, e-mail: tvdudka@i.ua, тел.+380442803016, Украина, 01010, м.Киев, ул.М.Омеляновича-Павленко, 1, к.313, orcid.org/0000-0003-0548-2718

Рябоштан Людмила Григорьевна, ассистент кафедры «Экономика», Национальный транспортный университет, e-mail: , vvvega@ukr.net, , тел.+380442803016, Украина, 01010, м.Киев, ул.М.Омеляновича-Павленко, 1, к.313, orcid.org/0000-0002-7815-139X

Мельник Ольга Юрьевна, инженер кафедры «Экономика», Национальный транспортный университет, e-mail: oumelnyk@i.ua, тел.+380442803016, Украина, 01010, м.Киев, ул.М.Омеляновича-Павленко, 1, к.314, orcid.org/0002-1784-4475

Корзун Наталья Александровна, магистрант, natashenka201418@gmail.com, Национальный транспортный университет, Украина, 01010, м.Киев, ул.М.Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0003-4861-1444.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Гречан А.П., доктор економічних наук, професор кафедри «Економіка» Національного транспортного університету, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Grechan A.P., Doctor of Economics Sciences, Professor, department of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Ye.V., Doctor of Economics Sciences, Professor, President of the Ukrainian Academy of Investments in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

УДК 502.55:656.13
UDC 502.55:656.13

DOI: 10.33744/2308-6645-2019-2-44-081-089

ДО РОЗРОБКИ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНИМИ ПРОГРАМАМИ БЕЗПЕКИ ОБ'ЄКТІВ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТРАНСПОРТУ

Зюзиун В.І., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, vadim1489_@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6566-8798

Неведров Д.С., Національний транспортний університет, viktoriia.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0001-7213-6159

AS FOR THE DEVELOPMENT OF MODELS OF MANAGEMENT OF REGIONAL SECURITY PROGRAMS OF CRITICAL INFRASTRUCTURE OF TRANSPORT OBJECTS

Ziuziun V.I., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, vadim1489_@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6566-8798

Nevedrov D.S., National Transport University, Kyiv, Ukraine, viktoriia.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0001-7213-6159

К РАЗРАБОТКЕ МОДЕЛЕЙ УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫМИ ПРОГРАММАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ КРИТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТА

Зюзиун В.И., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, vadim1489_@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6566-8798

Неведров Д.С., Национальный транспортный университет, viktoriia.khrutba@gmail.com, orcid.org/0000-0001-7213-6159

Вступ. Термін «критична інфраструктура», зазвичай, охоплює ті об'єкти, порушення функціонування або руйнування яких призведе до найсерйозніших наслідків для соціальної та економічної сфери держави, негативно вплине на рівень її обороноздатності та національної безпеки, а також підтримання життєво важливих функцій в суспільстві.

Якщо говорити про критичну інфраструктуру транспорту, то до даних об'єктів можна віднести транспортні магістралі, транспортні підприємства державного значення, об'єкти метрополітену, автозаправні станції, мости, морські та річкові порти, аеропорти, трубопроводи та інші. Ці об'єкти є стратегічними, тобто вразливими, та потребують особливого захисту, відповідно, можуть бути віднесені до об'єктів критичної інфраструктури транспорту [1].

В Україні об'єкти критичної інфраструктури транспорту розташовані у всіх регіонах, відповідно питання безпеки даних об'єктів стоїть надзвичайно актуальним. Для формування дієвого апарату управління безпекою критичних об'єктів транспорту варто застосовувати програмний підхід.

Тому, для досягнення прийнятного рівня безпеки критичної інфраструктури транспорту, необхідно мати дієвий механізм досягнення цього результату, якого можливо досягнути шляхом формування та ефективного управління регіональними програмами безпечного функціонування об'єктів критичної інфраструктури транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. За останні роки питання функціонування об'єктів критичної інфраструктури та її захисту розглядалося у низці робіт, зокрема, Д.С. Бірюкова, С.О. Гнатюка, О.М. Суходолі, Ю.І. Бабича, Ю.П. Рака, О.Б. Зачка, В.М. Лядовської, В.О. Євсєєва, В.Г. Ковальова, Н.М. Цабенко, М.А. Потєєвої. Питання програмного та проектного управління представлені в роботах С.Д. Бушуєва, Н.С. Бушуєвої, В.А. Рача, В.О. Хрутьби, Ф.А. Ярошенка, Х. Танаки,

Постановка задачі. На основі існуючих підходів до побудови моделей програмного та проектного управління розробити моделі управління регіональними програмами безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту.

Метою роботи є розробка моделей управління регіональними програмами безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту.

Основна частина. Розробка підходів до управління регіональними програмами безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту (КІТ), на основі формування стратегічних завдань і їх декомпозиції, спрямовані на вирішення не тільки існуючих гострих проблем, а й факторів пов'язаних з настанням небезпечних подій для об'єктів КІТ та ліквідації причин, що призводять до цих проблем. Загальне розуміння управління програмою, згідно Р2М [2], полягає у розумінні процесу

впровадження програми та системи управління програмою, яка охоплює весь комплекс цілей її управління, розглядається як єдине ціле, і є основою для оцінювання стану програми при управлінні інтеграцією.

Опис принципів проектного управління формалізує типову структуру уявлення, планування, створення і впровадження програми, а також моделі управління вартістю програми в рамках управління інтеграцією програми і управління спільнотою програми розглянуто в стандарті P2M [3].

Ефективність управління програмою фактично зумовлюється процесом формування життєвого циклу програми. Ідея створення програми повинна базуватися на концепції побудови місії програм, яка характеризується багатовекторністю і різноманітністю контексту, на відміну від того, що визначається моделлю або, принаймні, очевидного змісту окремого проекту.

Основною концепцією, місією програми є формування системи підвищення безпеки функціонування об'єктів критичної інфраструктури транспорту регіонального рівня та реалізації комплексу проектів щодо запобігання або зменшення факторів прояву можливих небезпечних процесів суміжних с функціонування об'єктів КІТ.

Система програмних заходів повинна передбачити вирішення наступних задач: визначення методів управління безпекою об'єктів КІТ, що функціонують на окремих територіях та в промислових зонах; розробка оптимальної схеми поетапного управління безпекою вище зазначених об'єктів; створення системи економічних, політичних, соціальних та екологічних механізмів, орієнтованих на розвиток регіональних програм захисту та безпеки об'єктів КІТ.

Модель життєвого циклу (ЖЦ) проекту або програми відображає фази, які буде проходити проект (програма) при своєму формуванні і здійсненні. Кожна фаза програми може бути охарактеризована певними ознаками в рамках визначеної місії і задач, що вирішуються. Стандарт управління проектами PMBoK (Project Management Body of Knowledge) [4] визначає 5 фаз ЖЦП – ініціація, планування, виконання, контроль, закриття. За стандартом PRINCE2 (PProjects IN Controlled Environments) [5] типовий життєвий цикл проекту має 4 фази – запуск проекту, проектування, виконання, закриття. Контроль та моніторинг проекту не виділяється в окрему фазу, а здійснюється протягом всього життєвого циклу. Кожна фаза життєвого циклу проекту визначається певним переліком вхідних та вихідних документів, які відображують як процеси так і особливості їх управління та контролю.

Вихідним параметром кожної фази життєвого циклу є рішення про перехід до наступної фази. Кожен проект може бути охарактеризований тривалістю – проміжком часу від формування задуму проекту до завершення проекту; а також власною моделлю життєвого циклу.

Життєвий цикл регіональної програми безпеки об'єктів КІТ будується «згори – донизу», оскільки основним ініціатором впровадження програми є органи місцевого самоврядування регіону. Тому ЖЦ програми на стадії виконання є об'єднанням ЖЦ проектів, з яких складається програма. Як результат ЖЦ кожного проекту має розроблятися спільно з ЖЦ програми [6].

Альтернативою послідовної моделі є так звана модель ітеративної і інкрементальної розробки (англ. iterative and incremental development, IID), що отримала також від Т. Гілба в 70-і рр. назву еволюційної моделі. Також цю модель називають ітеративною або інкрементальною моделлю [7].

Модель IID передбачає розбиття життєвого циклу проекту (програми) на послідовність ітерацій, кожна з яких нагадує «міні-проект», включаючи всі процеси розробки, які застосовуються до створення менших фрагментів функціональності, порівняно з проектом в цілому. Мета кожної ітерації – отримання певного результату діяльності системи, що включає функціональність, визначену інтегрованим змістом всіх попередніх та поточної ітерації. Результат фінальної ітерації містить всю необхідну функціональність продукту. Таким чином, із завершенням кожної ітерації продукт отримує приріст – інкремент – до його можливостей, які розвиваються еволюційно [8].

Ще одним механізмом є побудова Спіральної моделі (англ. spiral model), яка була запропонована у 1988 р. Баррі Боемом. Вона заснована на класичному циклі Демінга PDCA (plan-do-check-act). При використанні цієї моделі проект (програма) виконується в декілька ітерацій (витків спіралі) методом прототипу. Даний принцип було застосовано для побудови спіральної моделі, яка дозволить оцінювати життєвий цикл регіональних програм безпеки об'єктів КІТ на основі циклу Демінга (рис. 1). Кожна ітерація відповідає досягненню певного результату, на ній уточнюються цілі і характеристики проекту, оцінюється якість отриманих результатів і плануються роботи наступної ітерації. На кожній ітерації оцінюються ризик перевищення термінів і вартості проекту, необхідність виконання наступної ітерації, ступінь повноти і точності розуміння вимог до системи, доцільність припинення проекту.

Спіральна модель визначає наступний набір контрольних точок:

1. Concept of Operations (COO) – концепція (використання) системи;
2. Life Cycle Objectives (LCO) – цілі та зміст життєвого циклу;
3. Life Cycle Architecture (LCA) – архітектура життєвого циклу; тут же можливо говорити про готовність концептуальної архітектури цільової про-програмне системи;
4. Initial Operational Capability (IOC) – перша версія створюваного продукту, придатна для дослідної експлуатації;
5. Final Operational Capability (FOC) – готовий продукт, розгорнутий (установлений і налаштований) для реальної експлуатації.

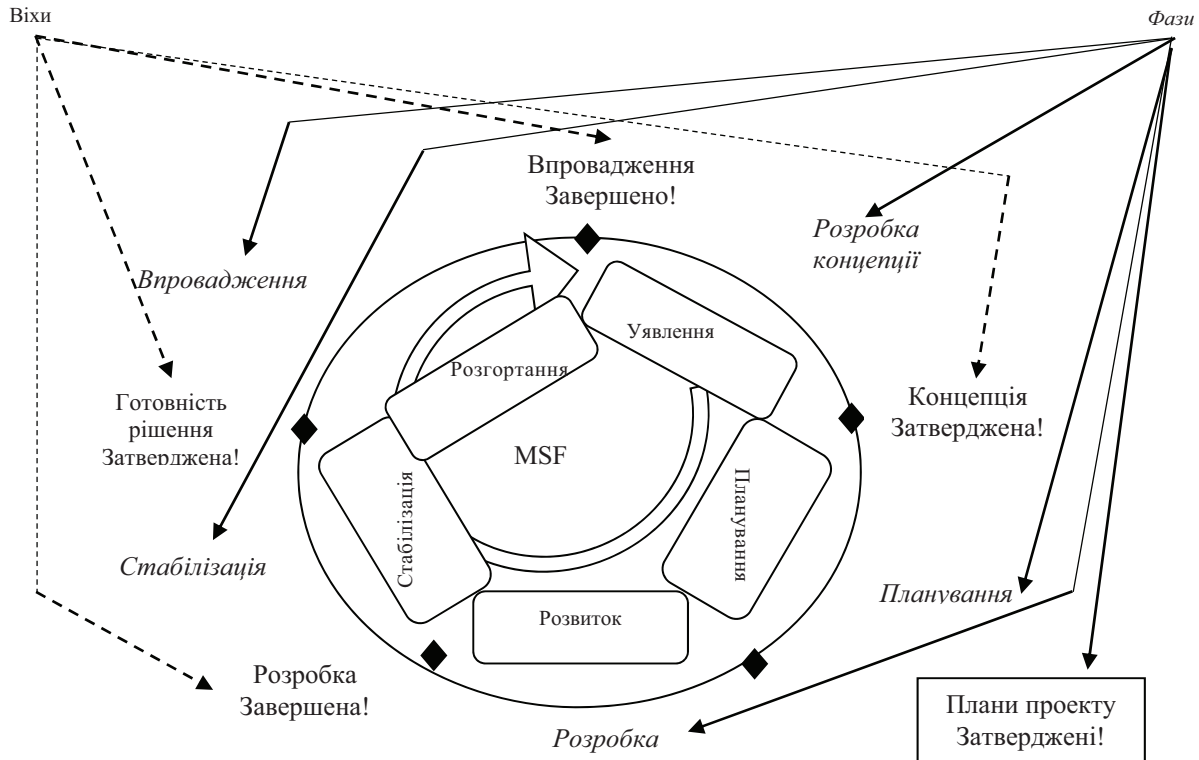


Рисунок 1 – Спіральна модель для оцінки життєвого циклу регіональних програм безпеки об'єктів КІТ на основі циклу Демінга
 Figure 1 – A spiral model for assessing the life cycle of regional security programs for KIT objects based on the Deming cycle

Управління інтеграцією програми складається з ряду управлінських дій, в яких місія програми розбивається на складові – проекти, що управляються як єдина органічна структура. Проекти, які входять в програму, об'єднуються для збільшення її загальної цінності. Структура управління інтеграцією програми включає визначення місії; управління архітектурою програми; управління стратегією програми; управління оцінкою програми [2].

Управління інтеграцією програми об'єднує схематичну, системну і сервісну моделі програм, шаблон якої наведено на рис. 2 і може бути застосована при управлінні регіональними програмами безпеки об'єктів КІТ.

Основними ознаками схематичної моделі є: висока ймовірність здійсненості, налагоджена внутрішня структура програми і зовнішніх взаємозв'язків, а також гнучкість відпрацювання запитів на зміни, що вносяться власником програми у відповідь на виникаючі зміни в оточенні. Продуктами схематичної моделі є основні документи концепції програми: техніко-економічне обґрунтування (у якому проводиться аналіз технології, схеми фінансування, структури інвестування, економічного і соціально-політичного оточення, екосистеми і інших аспектів), вимоги до програми або проекту, фінансові і інвестиційні плани.

Оцінка цінності програми спочатку здійснюється по схематичній моделі, потім - по системній моделі, після чого – по сервісній моделі. Оцінка проводиться з позицій цінностей, оточення, економічної ефективності і невизначеності.

Програма складається з безлічі проектів, зв'язаних між собою. Стандартні моделі проектів Р2М представляють собою еталонні моделі, які можуть використовуватися для складання програми. Ці моделі включаються в програму на різних її стадіях і характеризуються специфічною

функціональною спрямованістю.

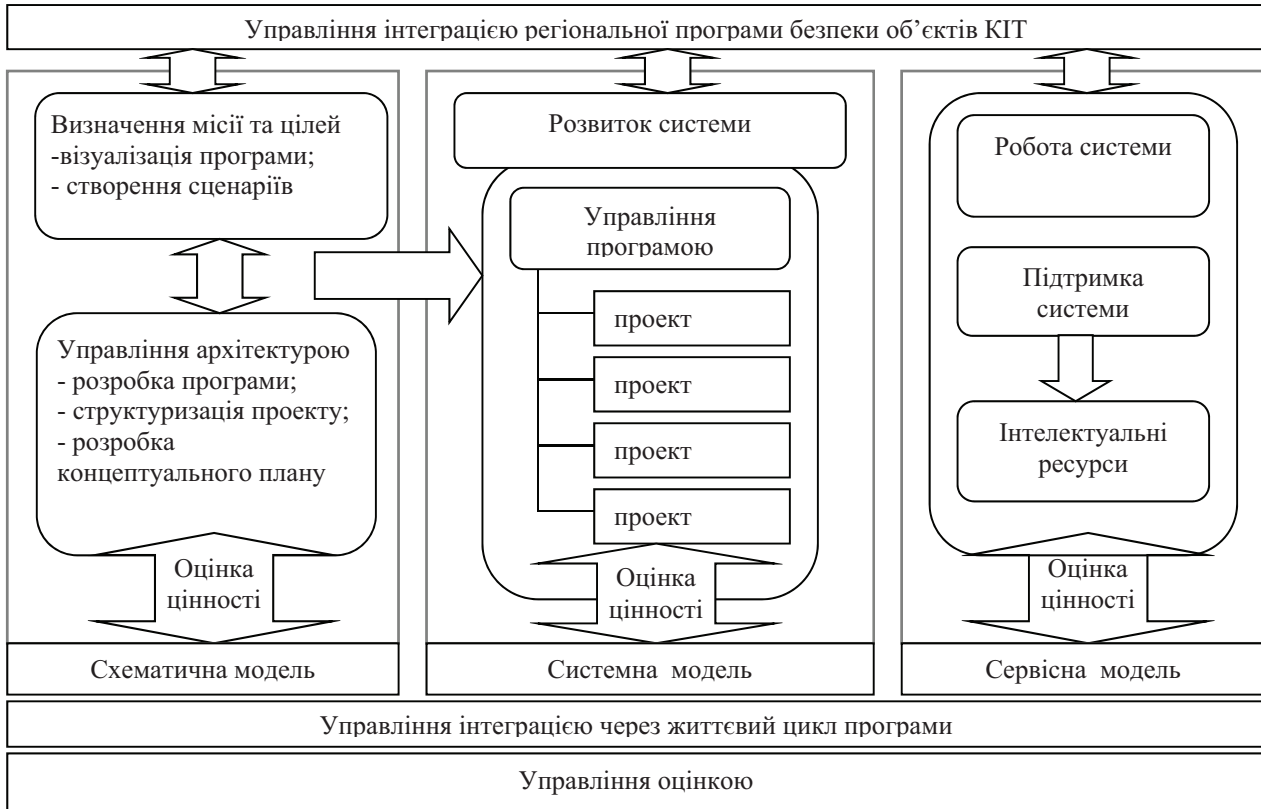


Рисунок 2 – Управління інтеграцією програми (діаграма взаємозв'язку)
Figure 2 – Managing the integration of the program (diagram of the relationship)

Припустимо, що програма складається з n проектів, кожен з яких реалізується відповідним активним елементом (АЕ). Безліч проектів позначимо $i=\{1, 2, \dots, n\}$. Стратегією i -го АЕ є вибір дії $y_i \in A_i$ – відрізка додатної півосі, що включає нуль, $i \in I$. Вибір дії y_i вимагає від i -го АЕ витрат $c_i(y_i)$. Нехай $c_i(\cdot)$ – невід'ємна не спадна функція, дорівнює нулю в нулі і j -й центр оцінює ефективність реалізації програми відповідно до показників (агрегованим результатом діяльності АЕ) $z_j = Q_j(y)$, де $Q_j: A' \rightarrow \mathbb{R}^{m_j}$, $m_j \leq n$ – функція агрегування, $j \in K = \{1, 2, \dots, k\}$ – безлічі центрів. Позначимо $H_j(z_j)$ – дохід j -го центру від реалізації програми, $j \in K$, $z = (z_1, z_2, \dots, z_n) \in \mathbb{R}^m$ – вектор результатів діяльності, $m = \sum_{j \in K} m_j$. Припустимо, що кожен з центрів здійснює фінансування частки витрат на програму. Залежність між розмірами витрат центрів та результатами діяльності АЕ назовемо функцією стимулювання і позначимо $\sigma_{ij}(z_{ij})$, $i \in I$, $j \in K$. Таким чином, сумарне стимулювання $v_i(z)$, що одержує i -ий АЕ, дорівнює $v_i(z) = \sum_{j \in K} \sigma_{ij}(z_j)$, $i \in I$, а цільові функції центрів і АЕ мають вигляд:

$$\begin{aligned} \Phi_j(z_j, \{\sigma_{ij}(\cdot)\}_{i \in I}) &= H_j(z_j) - \sum_{i \in I} \sigma_{ij}(z_j), j \in K \\ f_i(y, \{\sigma_{ij}(\cdot)\}_{j \in K}) &= \sum_{j \in K} \sigma_{ij}(z_j) - c_i(y_i), i \in I \end{aligned} \quad (1)$$

У формалізованому вигляді задачу формування портфеля проектів можна записати наступним чином. Нехай A_i – множина стратегічних цілей розвитку територіальної системи, $i = 1, 2, \dots, I$ а B_{jz} – сукупність множин стратегічних цілей $j = 1, 2, \dots, J$ потенційних інвесторів $z = 1, 2, \dots, Z$. Тоді перетином множин A і B будуть цілі проектів P_{ijz} , що направляються в потенційний портфель.

$$P_{ijz} = A_i \cap B_{jz}. \quad (2)$$

Слід звернути увагу, що в потенційному портфелі для реалізації мети i може виявитися декілька сумісних між собою або несумісних проектів. Тому на наступному етапі слід оптимізувати портфель за критерієм максимізації отриманого ефекту:

$$\sum_{i=1}^I A_i - \sum_{i=1}^I \sum_{j=1}^J \sum_{z=1}^Z P_{ijz} \longrightarrow \min. \quad (3)$$

Специфіка управління портфелями проектів полягає, в тому числі, в тому, що доцільність реалізації окремих проектів оцінюється з точки зору досягнення стратегічних цілей розвитку території в цілому, тобто в загальному випадку – за кількома критеріями, однозначна оцінка проекту за якими не завжди можлива.

Крім того, у проектах використовуються ресурси, як мінімум, декількох видів. Тому класичні оптимізаційні задачі (лінійне програмування, та ін.) не можуть бути використані при формуванні ефективного портфеля природоохоронних проектів.

Кожна стандартна модель проекту має ознаки проекту як окремої незалежної структури. Моделі можуть мати власну спрямованість (тему), ціль, принцип організації процесу, команду і методи, і самостійно виробляти додану цінність і цінності, які зростають при об'єднанні з іншими моделями проектів.

У стандартних моделях проекту реалізовані такі чотири принципи: 1) Взаємозв'язок між місією і задачами програми. 2) Гнучкість в досягненні місії при змінах в оточенні програми. 3) Автономія операцій проекту, їх здатність до об'єднання (модульність) і можливість отримання синергетичного ефекту. 4) Пристосовність до невизначеності.

Моделі проектів можуть комбінуватися в різних формах для досягнення специфічної місії програми. Існує три основні типи таких комбінацій: послідовна комбінація проектів; циклічна комбінація проектів; паралельна комбінація проектів.

Послідовна комбінація проектів – це комбінація безлічі проектів, в якій проекти А, В і С слідує в часі один за іншим, при цьому взаємодіючи між собою. Така комбінація застосовується, наприклад, при розділенні масштабного проекту на фазу концепції, фазу виконання і фазу завершення. Проекти А, В і С фактично можуть частково перекриватися на графіках або в робочих схемах (інтерфейсах), але, в принципі, вони є окремими проектами (рис. 3).

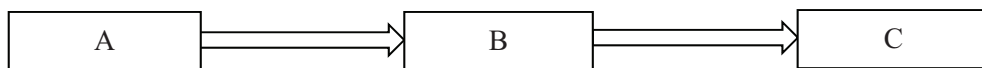
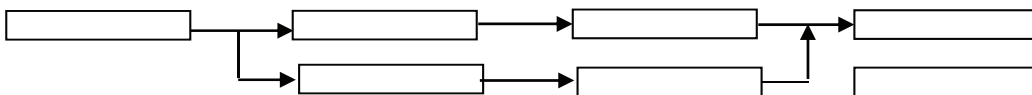


Рисунок 3 – Послідовна комбінація проектів

Figure 3 – Sequential combination of projects

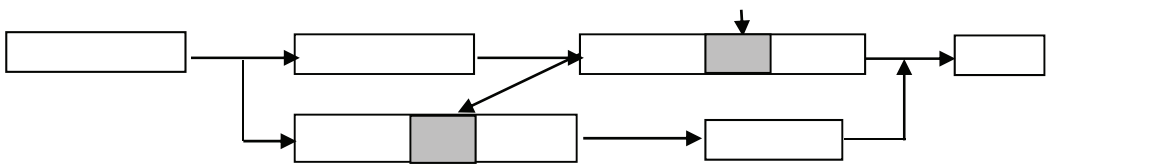
Проектами А, В і С не управляють як одним проектом внаслідок гнучкості програми в її реакції на можливі зміни в оточенні програми в період завершення проекту А. У такій ситуації проект може бути змінений на А' або В', але не на В, або якщо зміни відбуваються в В', то проект може бути реформований у С'. Іншими словами, поки проекти, що почалися, мають тенденції до негнучкої і сповільненої реакції на зміни, програма передбачає інтеграцію складових її проектів, заздалегідь передбачаючи зміни в оточенні за допомогою проактивної розробки альтернатив. Деталізація наведена на рис. 4.

(1) Початкова узгоджена комбінація



(2) Узгоджена комбінація з перекриттям проектів

Комбінація перекриття двох проектів



(3) Узгоджена комбінація у міжнародній конкуренції

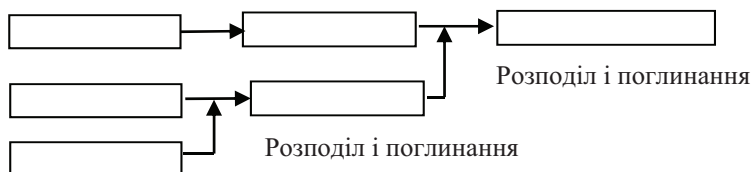


Рисунок 4 – Три типи паралельної комбінації проектів в регіональних програмах безпеки об'єктів КІТ

Figure 4 – Three types of parallel combinations of projects in the regional security programs for KIT objects

У першому випадку зниження невизначеності в життєвому циклі проекту досягатиметься паралельним виконанням мультиплікативних проектів, що спричиняє за собою зменшення відставання в часі виконання етапів і робіт програми. При цьому найбільш важливими є: всеосяжна стандартизація бізнес-процесів, що підтримують паралельну реалізацію робіт, і комп'ютерне моделювання інструментів виконання потокових процесів.

Другий варіант призначений для усунення перекривання проектів і остаточного зниження відставань в часі за допомогою паралельного формування проектів.

Третій варіант буде використовуватися для збільшення вірогідності успіху за допомогою навмисного перекривання проектів з метою зменшення або максимально можливого виключення невизначеності.

Початкова паралельна комбінація проектів часто використовується в проектах розвитку продуктів автомобільної промисловості та транспортній галузі загалом, в якій на перший план виходить виробничо-технологічна мультифункціональність. Це ще раз підтверджує важливість застосування даних моделей при дослідженні процесів та факторів безпеки об'єктів КІТ.

Висновок. Таким чином, моделями, що забезпечують рух нашої держави до безпечного функціонування її критичної інфраструктури транспорту і сприятимуть забезпеченню ефективного управління регіональними програмами безпеки об'єктів КІТ можуть стати схематична, системна та сервісна моделі, які функціонують за спіральною моделлю життєвого циклу програми на основі циклу Демінга.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бірюков Д. С. Захист критичної інфраструктури в Україні: від наукового осмислення до розробки засад політики / Д. С. Бірюков // Науково-інформаційний вісник Академії національної безпеки. – 2015. – № 3-4. – С. 155-170.
2. Ярошенко Ф.А. Управление инновационными проектами и программами на основе системы знаний Р2М: монография / Ярошенко Ф.А., Бушуев С.Д., Танака Х. – К.: «Саммит-Книга», 2012. – 272 с.
3. Shigenobu O. P2M. A Guidebook of Project & Program Management for Enterprise Innovation Project Management Association of Japan / Shigenobu Ohara, 2001. – 91 p.
4. Руководство к своду знаний по управлению проектами (Руководство PMBOK). Американский нац. Стандарт ANSI/PMI. – 5-изд. – Project Management Institute, Inc., 2013 – 587 с.
5. Managing Successful Projects with PRINCE2. – London: TSO, 2005. – 473 p.
6. Стандарт МФУ 75.1 – 00013480. Управління інноваційними проектами та програмами. Методологія. – К: Міністерство фінансів України., 2010.
7. Ларман К. Итеративна і інкрементальна розробка: коротка історія / К. Ларман, В. Базілі// Відкриті системи. – 2013. – N 9. – С. 244-254.
8. T. Gilb, «Evolutionary Development», ACM Software Eng. Notes, Apr. 1981, p. 17.

REFERENCES

1. Birjukov D. S. Zahyst krytychnoji infrastruktury v Ukraini: vid naukovoogo osmyslennja do rozrobky zasad polityky [Protecting critical infrastructure in Ukraine: from scientific thinking to policy formulation]. *Naukovo-informacijnyj visnyk Akademiji nacional'noji bezpeky – Scientific and Information Bulletin of the Academy of National Security*, 2015, issue 3-4, pp. 155-170.
2. Jaroshenko F.A., Bushuev S.D., Tanaka H. *Upravlenie innovacionnymi proektami i programmami na osnove sistemy znanij R2M: monografija* [Management of innovative projects and programs based on P2M knowledge system: monograph]. Kyjiv, «Sammit-Kniga», 2012, 272 p.

3. Shigenobu O. P2M. A Guidebook of Project & Program Management for Enterprise Innovation Project Management Association of Japan / Shigenobu Ohara, 2001, 91 p.
4. *Rukovodstvo k svodu znanij po upravlennju proektami (Rukovodstvo PMBOK). Amerikanskij nac. Standart ANSI/PMI* [A Guide to a Knowledge Management Project (PMBOK Manual). American Nation ANSI / PMI standard], issue 5, Project Management Institute, Inc., 2013, 587 p.
5. Managing Successful Projects with PRINCE2. – London: TSO, 2005, 473 p.
6. *Standart MFU 75.1 – 00013480. Upravlinnja innovacijnymy proektamy ta programamy. Metodologija* [Standard of MFU 75.1 - 00013480. Management of innovative projects and programs. Methodology], Kyjiv, Ministerstva finansiv Ukrainy, 2010.
7. Larman K., Bazili V. Iteratyvna i inkremental'nogo rozrobka: korotka istorija [Iterative and incremental development: a brief history]. *Vidkryti systemy – Open systems*, 2013, issue 9, pp. 244-254.
8. T. Gilb, «Evolutionary Development», *ACM Software Eng. Notes*, Apr. 1981, p. 17.

РЕФЕРАТ

Зюзюн В.І. До розробки моделей управління регіональними програмами безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту / В.І. Зюзюн, Д.С. Неведров // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статті на основі існуючих підходів до побудови моделей програмного та проектного управління запропоновано моделі управління регіональними програмами безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту.

Мета роботи – розробка моделей управління регіональними програмами безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту.

Методи дослідження – методологія управління проектами і програмами; механізми оцінки життєвого циклу програми; системний аналіз.

Критична інфраструктура транспорту включає транспортні магістралі, транспортні підприємства державного значення, об'єкти метрополітену, автозаправні станції, мости, морські та річкові порти, аеропорти, трубопроводи. Дані об'єкти є стратегічними для держави, і як наслідок, вразливими, тому потребують особливого захисту.

В статті, для формування дієвого апарату управління безпекою об'єктів критичної інфраструктури транспорту, запропоновано застосовувати програмний підхід.

Для оцінки життєвого циклу регіональних програм безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту на основі циклу Демінга було розроблено спіральну модель, яка є середовищем для функціонування схематичної, системної та сервісної моделей управління.

Розробка підходів до управління регіональними програмами безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту, на основі формування стратегічних завдань та їх декомпозиції, будуть спрямовані на вирішення не тільки існуючих гострих проблем, а й факторів пов'язаних з настанням небезпечних подій для об'єктів критичної інфраструктури транспорту та ліквідації причин, що призводять до цих проблем.

Результати статті можуть бути впроваджені при розробці та виконанні регіональних та місцевих програм безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – розробка методики управління регіональними програмами безпеки об'єктів критичної інфраструктури транспорту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТ, БЕЗПЕКА, ОБ'ЄКТ, КРИТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА, ПРОГРАМА, ПРОГРАМНЕ СЕРЕДОВИЩЕ, ПРОЕКТ, ЗАХИСТ, МЕХАНІЗМ, СИСТЕМА.

ABSTRACT

Ziuziun V.I., Nevedrov D.S. As for the Development of Models of Management of Regional Security Programs of Critical Infrastructure of Transport Objects. *Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection.* – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

In the article on the basis of existing approaches to the construction of software and project management models, models of management of regional security programs of objects of critical infrastructure of transport are proposed.

Purpose of the study – to develop models of management of regional security programs for objects of critical transport infrastructure.

Method of the study – methodology of project and program management; mechanisms for assessing the life cycle of the program; system analysis.

The critical transport infrastructure includes transport trunks, transport enterprises of state importance, subway facilities, gas stations, bridges, sea and river ports, airports, pipelines. These objects are strategic for the state, and as a consequence, vulnerable, therefore, need special protection.

In the article, in order to form an effective apparatus for managing the safety of objects of critical infrastructure of transport, to apply a program approach is proposed.

To assess the lifecycle of the regional security programs for critical transport infrastructure objects based on the Deming cycle, a spiral model was developed that is an environment for the operation of schematic, system and service management models.

The development of approaches to managing the regional security programs of objects of critical transport infrastructure, based on the formation of strategic tasks and their decomposition, will be aimed at solving not only the existing acute problems, but also the factors associated with the onset of dangerous events for objects of critical transport infrastructure and eliminating the causes that lead to these problems.

The results of the article can be incorporated into the development and implementation of regional and local security programs for objects of critical transport infrastructure.

Forecast assumptions about the object of study – the research object is the development of a methodology for managing the regional security programs of critical infrastructure objects of transport.

KEY WORDS: TRANSPORT, SAFETY, OBJECT, CRITICAL INFRASTRUCTURE, PROGRAM, SOFTWARE, PROJECT, PROTECTION, MECHANISM, SYSTEM.

РЕФЕРАТ

Зюзюн В.И. К разработке моделей управления региональными программами безопасности объектов критической инфраструктуры транспорта / В.И. Зюзюн, Д.С. Неведров // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье на основе существующих подходов к построению моделей программного и проектного управления предложены модели управления региональными программами безопасности объектов критической инфраструктуры транспорта.

Цель работы – разработка моделей управления региональными программами безопасности объектов критической инфраструктуры транспорта.

Методы исследования – методология управления проектами и программами; механизмы оценки жизненного цикла программы; системный анализ.

Критическая инфраструктура транспорта включает транспортные магистрали, транспортные предприятия государственного значения, объекты метрополитена, автозаправочные станции, мосты, морские и речные порты, аэропорты, трубопроводы. Данные объекты являются стратегическими для государства, и как следствие, уязвимыми, поэтому нуждаются в особой защите.

В статье, для формирования действенного аппарата управления безопасностью объектов критической инфраструктуры транспорта, предложено применять программный подход.

Для оценки жизненного цикла региональных программ безопасности объектов критической инфраструктуры транспорта на основе цикла Деминга было разработано спиральную модель, которая является средой для функционирования схематической, системной и сервисной моделей управления.

Разработка подходов к управлению региональными программами безопасности объектов критической инфраструктуры транспорта, на основе формирования стратегических задач и их декомпозиции, будут направлены на решение не только существующих острых проблем, но и факторов связанных с наступлением опасных событий для объектов критической инфраструктуры транспорта и ликвидации причин, приводящих к этим проблемам.

Результаты статьи могут быть внедрены при разработке и выполнении региональных и местных программ безопасности объектов критической инфраструктуры транспорта.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – разработка методики управления региональными программами безопасности объектов критической инфраструктуры транспорта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТ, БЕЗОПАСНОСТЬ, ОБЪЕКТ, КРИТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ПРОГРАММА, ПРОГРАММНОЕ СРЕДА, ПРОЕКТ, ЗАЩИТА, МЕХАНИЗМ, СИСТЕМА.

АВТОРИ:

Зюзюн Вадим Ігорович, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри екології та безпеки життєдіяльності, e-mail: vadim1489_@ukr.net, тел. +380939834845, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 312, orcid.org/0000-0001-6566-8798

Неведров Дмитро Сергійович, здобувач, Національний транспортний університет, e-mail: viktoriia.khrutba@gmail.com, тел. +380935372915, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 312, orcid.org/0000-0001-7213-6159.

AUTHOR:

Ziuziun Vadym Ihorovych, PhD, National Transport University, Associate Professor of the Department of Ecology and Safety of Vital Functions, e-mail: vadim1489_@ukr.net, тел. +380939834845, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 312, orcid.org/0000-0001-6566-8798.

Nevedrov Dmitriy Sergeevich, graduate student, National Transport University, e-mail: viktoriia.khrutba@gmail.com, tel. +380935372915, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovch-Pavlenko st. 1, of. 312, orcid.org/0000-0001-7213-6159.

АВТОРЫ:

Зюзюн Вадим Игоревич, кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экологии и безопасности жизнедеятельности, e-mail: vadim1489_@ukr.net, тел. +380939834845, Украина, 01010, м. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, к. 312, orcid.org/0000-0001-6566-8798.

Неведров Дмитрий Сергеевич, соискатель, Национальный транспортный университет, e-mail: viktoriia.khrutba@gmail.com, тел. +380935372915, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к. 312, orcid.org/0000-0001-7213-6159.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Кравченко Ю.В., доктор технічних наук, професор, Київський національний університет імені Тараса Шевченка, завідувач кафедри мережевих та інтернет технологій, Київ, Україна.

Лісовал А.А., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри двигунів і теплотехніки, Київ, Україна.

REVIEWER:

Kravchenko Yu.V., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, Taras Shevchenko National University of Kyiv, Head of the network and internet technologies department, Kyiv, Ukraine.

Lisoval A.A., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, National University, professor, department of engines and heating engineering, Kyiv, Ukraine.

СТРАТЕГІЧНА ФІНАНСОВА ПІДТРИМКА ЄС ПРОГРАМ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

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

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

STRATEGIC FINANCIAL SUPPORT BY THE EUROPEAN UNION FOR SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT PROGRAMS IN UKRAINE

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

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

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ФИНАНСОВАЯ ПОДДЕРЖКА ЕС ПРОГРАММ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ В УКРАИНЕ

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

Федорук О.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, olesiavfedoruk@gmail.com, orcid.org/0000-0002-7402-4174

Постановка проблеми. Європейський Союз надає підтримку Україні для забезпечення стабільного, заможного та демократичного майбутнього для всіх її громадян. Україна є пріоритетним партнером Європейського Союзу. Відносини між ЄС та Україною розвиваються у контексті Східного партнерства. Угода про асоціацію, яка прийшла на зміну попереднім рамкам співпраці між Україною та ЄС, включає в себе глибоку та всеосяжну зону вільної торгівлі між Європейським Союзом та Україною. Угода набрала чинності 1 вересня 2017 року. Угода про асоціацію є головним інструментом для зближення ЄС та України: вона сприяє розвитку глибших політичних відносин, міцніших економічних зв'язків та повазі до спільних цінностей. Це зміцнило співпрацю ЄС та України у питаннях прав людини, засадничих свобод та верховенства права; політичного діалогу та реформ, переміщення осіб. Також посилило співпрацю в цілій низці сфер, зокрема сферах енергетики, довкілля, протидії змінам клімату, транспорту, фінансових послуг, державних фінансів, сільського господарства та розвитку сільської місцевості, риболовства та морської політики, захисту прав споживачів та громадянського суспільства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічну базу сучасних процесів європейської фінансової підтримки соціально-економічного розвитку в Україні визначили відомі вчені Л. Бальцерович, З. Варналій, Р. Вернон, Дж. Даннінг, В. Копійка, Е. Лібанова, В. Луговий, Д. Лук'яненко, О. Малиновська, Д. Мітрані, Н. Нижник, В. Опришко, Ю. Пахомов, Ф. Перру, А. Поручник, Л. Приходченко, В. Репке, Е. Хаас, С. Хікс, Ф. Шміттер та ін.

Постановка завдання. Основними цілями статті є: дослідження особливостей підтримки ЄС інтеграції України до європейського простору; з'ясування напрямів міжнародної технічної допомоги за проектами, що реалізуються в Україні; обґрунтування ефективності стратегічної фінансової підтримки ЄС програм соціально-економічного розвитку в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сьогодні Україна стала на шлях амбітної програми реформ, націленої на стабілізацію національної економіки та поліпшення життя громадян. Україна та ЄС разом визначили програму реформ – Порядок денний асоціації, та разом слідкують за її поступом. Боротьба проти корупції, реформа судової влади, конституційна реформа та реформа виборчого законодавства, поліпшення бізнесового та інвестиційного клімату, енергоефективність, а також реформа державного управління, зокрема реформа децентралізації, є серед ключових у цьому порядку денному. Пріоритетом у всіх секторах є досягнення гендерної рівності [1].

Окрім політичної підтримки, ЄС також виділив фінансову підтримку Україні. Вона складається з 12,8 мільярдів євро, що підтримуватимуть процес реформ протягом наступних кількох років. Ці кошти, зокрема, передбачають:

- 500 мільйонів євро першого траншу у рамках нової програми макрофінансової допомоги (МФД) Україні, які Єврокомісія, виступаючи від імені ЄС, схвалила 30 листопада 2018 року. Загальний обсяг коштів, виділених Європейським Союзом Україні з 2014 року, складатиме 3,3 млрд євро. Це найбільше фінансування, спрямоване ЄС на підтримку країни, яка не є його членом;

- 3 мільярди євро кредитів від Європейського інвестиційного банку (ЄІБ) за період з 2014 до 2017 років. Кредит було виділено на підтримку розвитку інфраструктури та реформи в транспортній сфері, енергетиці, сільському господарстві, освіті та муніципальному секторі. Значну фінансову та технічну підтримку надано на розвиток малих та середніх підприємств. З українською владою узгоджено Меморандум про розуміння щодо майбутніх інвестицій ЄІБ;

- 3,5 мільярдів євро інвестицій у 2014–2017 роках від Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР). Завдяки підтримці ЄС та його держав-членів, зокрема через їхні донорські внески, ЄБРР допоміг у розвитку та реформуванні найрізноманітніших галузей, зокрема, банківського сектору, аграрного бізнесу, транспорту та малого бізнесу в Україні. ЄБРР також сприяв закупівлі газу на опалювальний сезон 2015–2016 року на загальну суму в 300 мільйонів євро. Окремо (це не входить у зазначену вище суму) ЄБРР фінансував проекти з безпечності атомної енергетики [2].

План зовнішніх інвестицій ЄС (EIP) – це ключова ініціатива ЄС для сприяння державним та приватним інвестиціям. План EIP залучає додаткові інвестиції шляхом зменшення фінансових ризиків завдяки новому Гарантійному фонду ЄС (1,5 млрд євро) та використання грантів ЄС поряд із кредитами Європейських фінансових інституцій в рамках Інвестиційної платформи сусідства (План Neighbourhood Investment Platform – NIP). Від початку 2014 року через платформу NIP Україна отримала більше 181 мільйона євро, що сприяло фінансуванню інфраструктури у таких сферах: водопостачання та санітарія, енергоефективність, довкілля та МСБ. Крім того, надається підтримка кредитуванню у місцевій валюті [3]. В 2014 році Європейська Комісія створила спеціальну Групу з підтримки України (SGUA). Група складається з експертів інституцій ЄС та держав-членів у різних пріоритетних сферах. Вони надають координаційну та консультативну підтримку органам української влади в ключових сферах реформ.

Першого вересня 2017 року повністю набрала чинності глибока та всеосяжна зона вільної торгівлі (ГВЗВТ) між ЄС та Україною. Вона є частиною Угоди про асоціацію. Це є потужною віхою у двосторонніх торговельних відносинах і відкриває нові економічні можливості як для ЄС, так і для України. Український бізнес отримує стабільний та передбачуваний преференційний доступ до найбільшого ринку у світі, в якому мешкають понад 500 мільйонів споживачів. Водночас бізнес з ЄС дістає можливість скористатися простішим доступом до українського ринку та будувати нові відносини з українськими постачальниками та партнерами. Євросоюз є торговим партнером номер один для України. В 2017 році експорт з України до ЄС зріс на 27 %, а імпорт із Союзу до України – на близько 22 %. Загальний рівень торгівлі в 2017 році зріс на 24 %. Імпорт ЄС з України продовжує зростати. ЄС залишається найбільшим торговельним партнером України. Частка ЄС в торгівлі України складає 42 %.

Угода про асоціацію також спонукає до реформи українського законодавства, аби сприяти його узгодженню з законодавством Європейського Союзу (так званим *acquis* ЄС). У довгостроковій перспективі це означатиме рівне ставлення до товарів з України поряд із товарами ЄС на всьому внутрішньому ринку Європейського Союзу. Поступове ухвалення Україною законодавчих актів та стандартів ЄС у виробництві та сфері послуг, визнаних на міжнародному рівні, даватиме можливість Україні простіше експортувати свою продукцію не тільки до Євросоюзу, але й також до інших країн світу. Окрім цього, реформи, пов'язані з ГВЗВТ, покращать загальний бізнесовий клімат в Україні, зокрема щодо боротьби проти корупції, що, своєю чергою, збільшить довіру інвесторів.

Україна має можливість диверсифікувати свою економіку, яка сьогодні спирається на великі підприємства, що працюють в базових товарних галузях, та вести її до модернішої моделі, зокрема до розвитку потужного сектору послуг та малих та середніх підприємств (МСП).

В червні 2017 року набув чинності режим безвізових подорожей громадян України, що є власниками біометричних паспортів. Це стало результатом успішного діалогу щодо лібералізації візового режиму, який охоплював впровадження важливих реформ, від верховенства права до інтегрованого управління кордонами та забезпечення засадничих прав. Візова лібералізація є одним із найпотужніших інструментів ЄС для полегшення контактів між людьми та зміцнення зв'язків між

громадянами Євросоюзу та країн з-поза його меж. Єврокомісія контролює постійне виконання вимог, які мала втілити Україна для досягнення лібералізації візового режиму [4].

ЄС підтримує швидко реалізацію реформ енергетичної сфери відповідно до зобов'язань України в рамках Енергетичної спільноти та Угоди про асоціацію. Через свої технічні консультації ЄС допоміг українській владі підготувати створення незалежного регулятора в енергетичній сфері, а також нові закони в газовій сфері та сфері електроенергетики. Все це має поліпшити ефективність в енергетичному секторі. Створення Фонду енергоефективності вперше сприятиме енергетичній модернізації багатоквартирних будинків, результатом чого має стати економія державного бюджету та бюджетів домогосподарств. Створення Фонду також має допомогти у зменшенні імпорту енергоносіїв та викиди парникових газів, а також у створенні нових можливостей для подальшої співпраці з інноваційними компаніями ЄС.

Європейська Комісія, у тісній співпраці з Європейським інвестиційним банком (ЄІБ), Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Світовим банком, продовжує підтримувати модернізацію української газотранспортної системи, відповідно до Спільної декларації. Після приєднання до Дослідницької і навчальної програми Євроатому Україна може брати участь у дослідницьких та навчальних програмах щодо прямих чи непрямих дій в галузі ядерного синтезу та ядерного поділу. Європейський Союз також є найбільшим донором нового безпечного конфайнменту над зруйнованим четвертим енергоблоком Чорнобильської атомної електростанції.

Варто зазначити, що ЄС підтримує інтеграцію України до Європейського дослідницького простору. Для цього було ухвалено рішення про асоціацію України із програмою «Горизонт 2020» та додатковими дослідницькими програмами Євратому. Така асоціація дозволяє українським дослідникам, бізнесовим проектам та інноваторам подавати свої заявки на участь у всіх механізмах фінансування обох програм, на всьому ланцюгу дослідницько-інноваційної діяльності, від фундаментальних наук до діяльності безпосередньо перед виходом в комерційну сферу. Все це українські учасники можуть робити на рівних правах із своїми колегами з ЄС. Крім того, ЄС підтримує реформування та модернізацію української національної системи дослідження та інновацій відповідно до результатів всесторонньої експертної оцінки, проведеної задля підтримки досліджень, що більше орієнтуються на інновації. Також ЄС підтримує загальне розуміння в Україні того, який вплив мають дослідницькі та інноваційні проекти у рамках програми «Горизонт 2020», приділяючи особливу увагу залученню бізнесу, зокрема малих і середніх підприємств. Окрім того, надається підтримка модернізації системи трансферу технологій України.

ЄС підтримує інтеграцію України до Європейського простору вищої освіти та основні реформи, які проводяться в країні для реструктуризації та модернізації системи освіти. Метою цього є надання визнаної у всьому світі, якісної освіти задля забезпечення адекватної навчальної програми та посилення інтернаціоналізації освіти. Україна активно бере участь у програмах ЄС із підвищення спроможності та академічної мобільності «Erasmus+». Це дозволяє студентам та викладачам отримати міжнародний та міжкультурний досвід, ознайомитись із новими методами навчання та викладання, а також підвищити кваліфікацію та посилити зв'язки.

За 2015–2018 роки здійснено понад 10 000 академічних обмінів: з них понад 7000 – з України до Європи та близько 3 000 – з Європи до України. Від 2014 року в рамках програми «Erasmus+» 191 стипендію було надано студентам-магістрам, з України, щоб вони могли навчатися на спільних програмах «Erasmus Mundus».

ЄС сприяє розвитку ключових навиків та компетенції молоді, їхньої активної громадянської позиції, соціальної інклюзивності та солідарності. Для цього здійснюються конкретні кроки в сфері молоді. Україна бере активну участь в проектах «Erasmus+», які просувають молодіжні обміни та волонтерство, співпрацю, посилення зв'язків та взаємне навчання, засноване на досвіді колег. Понад 9000 молодих людей та працівників з України взяли участь у спільних проектах для молоді «Erasmus+ Youth» (обміни, тренінги, обговорення питань політик, волонтерство). ЄС виділить 5 мільйонів євро в рамках двостороннього вікна для України за програмою «Erasmus+». Кошти підуть на збільшення можливостей для студентської та академічної мобільності, стажування, підтримки процесу реформ у закладах вищої освіти та активнішої участі України у діяльності ініціативи Жана Моне у 2019 та 2020 роках.

Євросоюз відігравав провідну роль у реагуванні на гуманітарну кризу. Європейський Союз та його країни-члени надавали фінансову підтримку найбільш незахищеним верствам населення. ЄС разом із державами-членами є найбільшим донором гуманітарної допомоги та допомоги, спрямованої на відновлення України. Від початку конфлікту Євросоюз надав понад 677,1 млн євро; приблизно половину цієї суми складає гуманітарна допомога. Ці гроші забезпечують підтримку для найбільш

уразливих верств населення, що їх зачепив конфлікт з обох боків лінії розмежування та на неконтрольованих українською владою ділянках. Допомога покриває найнеобхідніші потреби найменш захищених людей, незалежно від місця їхнього перебування. Мова йде про забезпечення умов проживання, медичну допомогу, надання необхідного захисту, продуктів харчування та непродовольчих товарів, води, забезпечення санітарних умов, освіти за надзвичайних обставин та іншої допомоги у надзвичайних ситуаціях. В Україні діє Служба Європейської Комісії з гуманітарної допомоги та громадянського захисту (ЕСНО). Вона відіграє ключову роль у сприянні гуманітарній координації та обміну інформацією з різними гуманітарними організаціями, зокрема донорами, органами влади та партнерами із надання допомоги.

Допомога ЄС Україні включає такі складові:

1. Технічна допомога.

У першому півріччі 2018 року в Україні реалізовувалось 477 проектів міжнародної технічної допомоги (МТД), що на 1,2 % більше у порівнянні до I півріччя 2017, загальною кошторисною вартістю 4,9 млрд дол. США (у т. ч. 10 проектів на суму 1,3 млрд дол. США, що фінансуються з Чорнобильського Фонду Укриття та Рахунку ядерної безпеки) (табл. 1) [5].

Таблиця 1 – Загальні обсяги міжнародної технічної допомоги за проектами, що реалізуються в Україні

Table 1 – Total volumes of international technical assistance for projects implemented in Ukraine

Донор	I півріччя 2017 (тис. дол. США)	I півріччя 2018 (тис. дол. США)	Різниця кошторисно ї вартості проектів у відношенні I пв. 2017 до I пв. 2018	Різниця кількості проектів у відношенні I пв. 2017 до I пв. 2018	Кількість проектів у I півріччі 2017	Кількість проектів у I півріччі 2018
Чорнобильський фонд та Рахунок ядерної безпеки	2 273 219	1 323 768	-949451	-	8	8
США	1 522 341	1 682 940	160599	-1	103	102
ЄБРР	671 038	719 239	47201	3	35	38
ЄС	331 380	382 839	51459	38	138	176
ФРН	206 837	342 303	135466	5	26	31
Канада	150 193	142 223	-7970	-3	19	16
Швейцарія	44 607	73 811	29204	2	7	9
Швеція	26 951	26 778	-173	2	7	9
ОБСЄ	21 334	19 958	-1376	5	14	19
Японія	20 872	22 859	2023	2	6	8
ПРООН	20 710	20 441	-269	3	7	10
ГЕФ	10 414	15 894	5480	2	1	3
МБРР	8 133	5 598	-2535	-2	6	4
ЄІБ	5 192	8 438	3246	-	3	3
Данія	2 429	9 287	6858	2	1	3
РЄ	2 410	0	-2410	-1	1	0
Норвегія	1 142	19 202	18060	8	4	12
Польща	1 016	0	-1016	-1	1	0
МАГАТЕ	803	519	-284	-	1	1
Туреччина	461	461	493	1	2	3
Велика Британія	241	6 497	6256	3	1	4
Нідерланди	-	3 402	967	4	0	4
ЮНІДО	-	852	3402	-	1	1
НЕФКО	12 515	5 974	-6 541	-	10	10
Всього	3 061 019	3 509 515	448 496	85	382	467

Традиційно найбільшими донорами для України є Сполучені Штати Америки та Європейський Союз. Інші донори – Канада, ФРН, Нідерланди, Швеція, Швейцарія, Японія, Данія, організації

системи ООН, Світовий банк, ЄБРР. За висновками бенефіціарів, надана допомога в цілому позитивно позначається на соціально-економічному розвитку сфер та регіонів, результати відповідають визначеним критеріям та потребам реципієнтів. Вся допомога, що надається донорами Україні в рамках проектів МТД відповідає міжнародним зобов'язанням України, згідно чинних міжнародних договорів, спільним середньостроковим стратегіям (програмам), досягненням Цілей Сталого Розвитку, пріоритетам соціально-економічного розвитку України, зокрема Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020».

Як видно із таблиці 1, загальні обсяги МТД за I півріччя 2018 року збільшились у співвідношенні до I півріччя 2017 року на 451 млн дол. США. Найбільше збільшилась кількість проектів ЄС – на 38 проектів, а також у ряді країн: ФРН, Норвегія, Нідерланди. Кількість проектів США зменшилась на 1 проект, проте їх кошторисна вартість збільшилась на 160 млн дол. США. Традиційно найбільшими донорами для України є Сполучені Штати Америки та Європейський Союз. У I півріччі 2018 року впроваджувалось 5 проектів грантової допомоги МБРР загальною вартістю 9,3 млн дол. США, що на 3,1 млн дол. США більше, ніж у I півріччі 2017 р. (6 грантів Банку відповідно).

Проекти допомоги Уряду США впроваджувались через такі донорські установи: Агентство США з міжнародного розвитку, Міністерство оборони США, Міністерство енергетики США, Державний департамент США, Корпус Миру США, Департамент охорони здоров'я та соціального забезпечення США/Центри профілактики та боротьби із захворюваннями, Комісія ядерного регулювання США. У I півріччі 2018 року було зареєстровано 16 нових проектів, які спрямовані на підтримку сектору оборони та безпеки, радіаційну безпеку, підтримку ВПО, охорону здоров'я та освіти. Найбільші обсяги допомоги були спрямовані на сектор «Національна безпека та оборона» (19 проектів на загальну суму понад 865 млн дол. США). Допомога надавалась за підтримки Міністерства оборони США та Державного департаменту США.

Уряд ФРН впроваджує програми та проекти допомоги через донорські установи (табл. 2). Найбільші обсяги допомоги Уряду ФРН були спрямовані за пріоритетними напрямками «Відновлення Донбасу та підтримка внутрішньо переміщених осіб» – 106,5 млн євро та «Регіональний розвиток, децентралізація, добре врядування» – 125,6 млн євро [6].

Таблиця 2 – Донорські установи, через які Уряд ФРН впроваджував програми та проекти допомоги Україні в I півріччі 2018 року

Table 2 – Donor institutions through which the Government of Germany introduced programs and projects to help Ukraine in the first half of 2018

Донорська установа	Кількість проектів	Вартість, євро
Федеральне міністерство економічного співробітництва та розвитку Німеччини (BMZ)	21	246 911 876
Кредитна установа для відбудови (KfW)	2	14 926 812
Федеральне міністерство закордонних справ Німеччини	3	7 590 014
Федеральне міністерство продовольства та сільського господарства Німеччини (BMEL)	4	8 640 533
Федеральне міністерство внутрішніх справ Німеччини (BMI)	1	2 576 394
Всього	31	280 645 629

Грантова допомога МБРР надавалась за такими напрямками:

- відновлення Донбасу та ВПО – 3,2 млн дол. США;
- енергетика та енергоефективність – 1,3 млн дол. США;
- освіта і науку – 0,34 млн дол. США;
- промисловість (прозорість вугільної галузі) – 0,78 млн дол. США;
- реформа державного управління та фінансів – 3,7 млн дол. США.

Внаслідок підтримки Світового банку наразі удосконалюється обмін інформацією між державними органами щодо кадрового планування та підбору персоналу, структури зайнятості, кадрової статистики, підвищення кваліфікації та розвитку державних службовців, а також зміцнюється бюджетне планування, забезпечується повністю інтегрована середньострокова фінансова функція прогнозування; підвищується потенціал для оцінки податкових витрат та адміністрування податкових розривів; здійснюється надання консультаційних послуг з питань

проведення закупівель та управління інвестиційним проектом МБРР. Крім того, надається підтримка з упровадження стандарту ІПВГ (Ініціативи з прозорості вугільних галузей) в Україні, що сприяє внесенню змін до бюджетного законодавства у частині спрямування 5 % рентної плати за користування надрами у видобувні регіони України.

Також МБРР надано допомогу для інституційного розвитку Міністерства з питань тимчасово окупованих територій та внутрішньо переміщених осіб України, що включає охоплення його діяльністю територій, постраждалих від збройної агресії РФ та територій, які приймають найбільшу кількість ВПО, здійснення заходів з реагування на проблеми громад, викликані переміщенням осіб і поверненням комбатантів, розроблення та впровадження програм на відновлення та розбудову миру. Разом з тим Банком була надано допомогу для зміцнення спроможності органів освіти України використовувати адміністративні, статистичні дані та дані оцінювання якості навчання, а також аналітичні методи як інформаційну основу для розробки державної політики.

2. Секторальна бюджетна підтримка ЄС.

В Україні започатковано п'ять програм секторальної бюджетної підтримки ЄС на загальну суму 244 млн євро (включаючи 12 млн. євро – компоненти технічної допомоги):

- сприяння взаємній торгівлі шляхом усунення технічних бар'єрів у торгівлі між Україною та Європейським Союзом (45 млн євро, бенефіціар – Мінекономрозвитку, департамент технічного регулювання);

- підтримка впровадження транспортної стратегії України (65 млн євро, бенефіціар – Мінінфраструктури);

- підтримка впровадження Стратегії національної екологічної політики України (35 млн євро, бенефіціар – Мінприроди);

- підтримка політики управління кордоном в Україні (66 млн євро, бенефіціар – Держприкордонслужба);

- продовження підтримки реалізації Енергетичної стратегії України (45 млн євро, бенефіціар – Міненерговугілля).

У рамках впровадження пакету розширеної економічної та фінансової допомоги Україні в 2014 році було підписано Угоду про фінансування Контракту для України з розбудови держави (State Building Contract). Сума грантових надходжень в рамках програми складає 355 млн євро. Зазначена програма стала першим випадком застосування Євросоюзом механізму загальної бюджетної підтримки третьої країни (принцип «спеціального підходу»). Пакет допомоги було сформовано шляхом перерозподілу фінансових ресурсів щорічної програми дій ЄІСП та програми дій в рамках Європейського інструменту сусідства.

Поряд з Контрактом державної розбудови, між Україною та ЄС також укладено угоди про фінансування:

- Рамкової програми на підтримку Угод між Україною та ЄС (бюджет – 21 млн євро);

- Програми підтримки громадянського суспільства в Україні (бюджет – 10,8 млн євро, з яких 10 млн євро – внесок із бюджету ЄС та 0,8 млн євро – співфінансування України);

- Програми підтримки регіональної політики України (бюджет – 55 млн євро).

Враховуючи нагальні потреби у додатковій фінансовій підтримці, в 2015 р. ЄС схвалив додатковий пакет двосторонньої технічної допомоги для України в обсязі 110 млн євро з наступних елементів:

- поповнення бюджету новоствореного Інструменту гарантування позик українських малих та середніх підприємств, що впроваджуватиметься ЄБРР та ЄІБ (за посередництва українських банків) як за рахунок власних ресурсів, так і з використанням регіональних програм технічної допомоги ЄС (Інструмент реалізації ПВЗВТ, Інвестиційний інструмент сусідства);

- відшкодування 50 % вартості «вхідного квитка» для участі України у рамкових програмах ЄС «Горизонт 2020» та «КОСМЕ»;

- надання консультативної підтримки українським МСП (з питань виходу на ринок ЄС, підвищення енергоефективності, оптимізації господарської діяльності тощо), що планується здійснювати на базі існуючого проекту ЄБРР «Підтримка малого бізнесу» шляхом його розширення на 15 регіонів України.

3. Фінансова допомога.

В 2014 р. Європейською Комісією було затверджено Стратегічні пріоритети Інвестиційного інструменту сусідства (Neighborhood Investment Facility) на 2014–2020 рр. У згаданих Стратегічних пріоритетах було виділено три основні сфери фінансування:

- покращення взаємозв'язку енергетичних та транспортних мереж між ЄС та країнами Сусідства (у т. ч. між самими країнами Сусідства), підвищення енергоефективності або використання відновлювальних джерел енергії; підтримка інвестицій, які мають відношення до імплементації угод ЄС, включаючи угоди про поглиблену та всеосяжну зону вільної торгівлі (Україна, Грузія, Молдова);
- захист навколишнього середовища, у т. ч. у контексті зміни клімату;
- забезпечення сталого зростання шляхом підтримки малих та середніх підприємств, соціального сектору, а також розвитку муніципальної інфраструктури.

В рамках ІІС для країн-учасниць ініціативи «Східне партнерство», що уклали з ЄС Угоди про асоціацію (Україна, Грузія, Молдова) Європейська Комісія схвалила новий Інструмент реалізації ПВЗВТ (DCFTA Facility), спрямований на покращення умов фінансування малих та середніх підприємств цих держав у процесі інтеграції до спільного ринку ЄС [7].

Бюджет Інструменту реалізації ПВЗВТ складає близько 150 млн євро та буде спрямований на фінансування таких пріоритетів:

- фінансове стимулювання – надання прямих інвестиційних грантів МСП (у т. ч. відшкодування частини кредиту або його ставки) для виходу на ринок ЄС;
- страхування валютних ризиків – покриття збитків, завданих коливанням курсу обміну валют з метою заохочення банків до надання кредитів у національній валюті (даний компонент використовуватиметься переважно в Україні);
- технічна допомога – фінансування консультативних послуг з питань виходу МСП на ринок ЄС, зокрема проекту ЄБРР «Підтримка малого бізнесу»;
- часткове покриття ризиків кредитування – відшкодування частини позики у зв'язку із втратою платоспроможності боржником.

4. Макрофінансова допомога.

З метою підтримки макроекономічної стабільності України, Європейський Союз надає макрофінансову допомогу (МФД). Кошти в рамках МФД виділяються для прямої бюджетної підтримки (покриття поточного дефіциту консолідованого бюджету), поповнення золотовалютних резервів Національного банку України.

Надання МФД ЄС Україні здійснюється за умови успішного співробітництва з Міжнародним валютним фондом та задовільного виконання попередніх вимог програм фінансової підтримки МВФ. Окрім цього, в рамках МФД погоджується окремий пакет попередніх умов, які передбачають проведення реформ у цілій низці секторів економіки та державного управління від реформування системи управління державними фінансами до реформи енергетичного сектору, податкової системи тощо. Виплати в рамках зазначених програм здійснюються рівномірними траншами за умови виконання українською стороною передбачених програмами МФД попередніх умов.

5. Гуманітарна допомога.

Європейський Союз є одним із найбільших донорів гуманітарної допомоги для громадян України. Загальний обсяг допомоги ЄС Україні складає близько 399 млн євро. Допомога Євросоюзу (державами – членами ЄС та Європейською Комісією) надається:

- для задоволення першочергових потреб для переміщених зі сходу України: продукти харчування, питна вода, психологічна реабілітація, медична та соціальна допомога, а також комплекс побутово-логістичних заходів;
- на потреби соціальної адаптації та інтеграції внутрішньо переміщених осіб, відновлення соціальної інфраструктури та закладів охорони здоров'я в регіонах України.

Слід зазначити, що на даний час допомога Україні з боку ЄС надається у рамках «Спеціальних заходів» (Special Measures), які узгоджуються на щорічній основі. В 2017 році допомога ЄС в рамках спеціальних заходів спрямована для підтримки реформ відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та Порядку денного асоціації Україна – ЄС (програма технічного співробітництва 2017); забезпечення верховенства права; підвищення енергоефективності; управління державними фінансами, включаючи питання митної та податкової реформи; започаткування нової програми для реабілітації та соціально-економічного розвитку Східних регіонів України та підтримки внутрішньо-переміщених осіб в Україні.

Європейською Комісією було розроблено Концепцію Стратегічної програми ЄС щодо допомоги Україні на 2018–2020 роки виходячи з 3 ключових цілей підтримки України: зміцнення державного управління, зміцнення економіки та зміцнення суспільства [8]. У цьому стратегічному документі визначені чотири стратегічні сектори, які стосуються загальних напрямів реформ в Україні, для виконання яких надаватиметься допомога ЄС:

Сектор 1: Зміцнення інституцій та належного управління, у тому числі у сфері забезпечення верховенства права та безпеки;

Сектор 2: Економічний розвиток та розвиток можливостей ринку, у тому числі розвиток приватного сектору та покращення бізнес-клімату;

Сектор 3: Покращення сполучення, енергоефективність, захист навколишнього середовища та запобігання зміні клімату;

Сектор 4: Мобільність та контакти між людьми, у тому числі впровадження більш ефективної соціальної політики.

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

Таким чином, найбільший обсяг допомоги ЄС було спрямовано для підтримки реформ у сферах державного управління для реалізації комплексної Стратегії реформування державного управління на 2016–2020 роки; децентралізації для зміцнення потенціалу центральних та місцевих органів виконавчої влади для реалізації реформ децентралізації та регіональної політики; створення та ефективного функціонування Центрів надання адміністративних послуг; підтримки імплементації Угоди про асоціацію для підвищення ефективності суспільної телерадіомовної компанії в Україні; зміцнення системи регулювання та нагляду у секторі небанківських фінансових послуг; розроблення стратегічного Майстер-плану у транспортному секторі; приведення у відповідність документів України у сфері авіації до законодавства ЄС; налагодження ефективної роботи Державної служби з питань праці; надання консультативної допомоги високого рівня органам державної влади України, Національній раді реформ та бізнес-омбудсмену; боротьби з корупцією для підтримки новостворених державних антикорупційних органів України.

Варто додати, що фінансова підтримка ЄС здійснювалась, у тому числі, в рамках Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Режим економічного сприяння зовнішній торгівлі України окремими країнами ЄС призвів до істотного збільшення обсягів експорту на ринок ЄС з України. В 2018 році в Україні здійснювались проекти технічної допомоги ЄС, започатковано програми секторальної бюджетної підтримки ЄС, а саме: сприяння взаємній торгівлі шляхом усунення технічних бар'єрів у торгівлі між Україною та Європейським Союзом; підтримка впровадження транспортної стратегії України; підтримка впровадження Стратегії національної екологічної політики України; підтримка політики управління кордоном в Україні; продовження підтримки реалізації Енергетичної стратегії України.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011/.

2. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mfa.gov.ua/>.

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

4. Стратегія комунікації у сфері європейської інтеграції на 2018–2021 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/779-2017-%D1%80/>.

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

6. Представництво України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/relations/>.

7. Козак Л.С. Міжнародне співробітництво України в системі національних економічних пріоритетів / Л.С. Козак, О.В. Федорук // Вісник Національного транспортного університету. – 2018. – Вип. 2 (41): Серія «Економічні науки». – С. 66–75.

8. Інтеграція України в європейські правові, політичні та економічні системи: монографія / [В.А. Манжол, В.І. Муравйов, А.С. Філіпенко та ін.]; ред. Л.В. Губерський. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2007. – 320 с.

REFERENCES

1. Uhoda pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu, z odniiei storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskym spivtovarystvom z atomnoi enerhii i yikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony [Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and

their Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part] [Electronic resource]. Retrieved from: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011/ [in Ukrainian].

2. Ofitsiyni sait Ministerstva zakordonnykh sprav Ukrainy [The official site of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.mfa.gov.ua/> [in Ukrainian].

3. Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [The official site of the State Statistics Service of Ukraine] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].

4. Stratehiia komunikatsii u sferi yevropeiskoi intehtatsii na 2018–2021 roky [Strategy of Communication in the Sphere of European Integration for 2018–2021] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/779-2017-%D1%80/> [in Ukrainian].

5. Ofitsiyni 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/> [in Ukrainian].

6. Predstavnytstvo Ukrainy pry Yevropeiskomu Soiuzi ta Yevropeiskomu Spivtovarystvi z atomnoi enerhii [Mission of Ukraine to the European Union] [Electronic resource]. Retrieved from: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/relations/> [in Ukrainian].

7. Kozak, L.S., Fedoruk, O.V. Mizhnarodne spivrobitnytstvo Ukrainy v systemi natsionalnykh ekonomichnykh priorytetiv [International cooperation of Ukraine in the system of national economic priorities]. Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu [Visnyk National Transport University], 2018, issue 2 (41), pp. 66–75 [in Ukrainian].

8. Manzhola, V.A., Muraviov, V.I., Filipenko A.S. and others (2007). Intehtatsiia Ukrainy v yevropeiski pravovi, politychni ta ekonomichni systemy [Ukraine's integration into European legal, political and economic systems]. Kyiv: VPTs Kyivskiy universytet [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Стратегічна фінансова підтримка ЄС програм соціально-економічного розвитку в Україні / Л.С. Козак, О.В. Федорук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

У статті досліджено особливості підтримки ЄС інтеграції України до європейського простору; з'ясовано напрями міжнародної технічної допомоги за проектами, що реалізуються в Україні; обґрунтовано ефективність стратегічної фінансової підтримки ЄС програм соціально-економічного розвитку в Україні.

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

Мета дослідження – підвищення ефективності механізму забезпечення стратегічної фінансової підтримки ЄС програм соціально-економічного розвитку в Україні.

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

Сьогодні Європейський Союз надає підтримку Україні для забезпечення стабільного, заможного та демократичного майбутнього для всіх її громадян. Україна є пріоритетним партнером Європейського Союзу. Режим економічного сприяння зовнішній торгівлі України окремими країнами ЄС призвів до істотного збільшення обсягів експорту на ринок ЄС з України. В 2018 році в Україні здійснювались проекти технічної допомоги ЄС, започатковано програми секторальної бюджетної підтримки ЄС, а саме: сприяння взаємній торгівлі шляхом усунення технічних бар'єрів у торгівлі між Україною та Європейським Союзом; підтримка впровадження транспортної стратегії України; підтримка впровадження Стратегії національної екологічної політики України; підтримка політики управління кордоном в Україні; продовження підтримки реалізації Енергетичної стратегії України.

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

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК, СТРАТЕГІЧНА ФІНАНСОВА ПІДТРИМКА, ЗОНА ВІЛЬНОЇ ТОРГІВЛІ, СЕКТОРАЛЬНА БЮДЖЕТНА ПІДТРИМКА, МАКРОФІНАНСОВА ДОПОМОГА, ТЕХНІЧНА ДОПОМОГА, ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСЛІДНИЦЬКИЙ ПРОСТІР, ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПРОСТІР ВИЩОЇ ОСВІТИ.

ABSTRACT

Kozak L.S., Fedoruk O.V. Strategic financial support by the European Union for social and economic development programs in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article explores the peculiarities of EU support for Ukraine's integration into the European space; clarifies the directions of international technical assistance on projects that are implemented in Ukraine;

justifies the effectiveness of the EU's strategic financial support for social and economic development programs in Ukraine.

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

Purpose of study – improving efficiency of the mechanism of ensuring of strategic financial support by the European Union for social and economic development programs in Ukraine.

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

Today, the European Union is supporting Ukraine to ensure a stable, rich and democratic future for all its citizens. Ukraine is a priority partner of the European Union. The mode of economic favoring Ukraine's foreign trade by individual EU countries has led to a significant increase in exports to the EU market from Ukraine. In 2018, EU technical assistance projects were carried out in Ukraine, and EU sectoral budget support programs were established, namely: promoting mutual trade by eliminating technical barriers to trade between Ukraine and the European Union; support the implementation of the transport strategy of Ukraine; support the implementation of the National Environmental Policy Strategy of Ukraine; supporting the policy of border management in Ukraine; continued support for the implementation of the Energy Strategy of Ukraine.

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

KEYWORDS: SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT, STRATEGIC FINANCIAL SUPPORT, FREE TRADE AREA, SECTORAL BUDGET SUPPORT, MACRO-FINANCIAL ASSISTANCE, TECHNICAL ASSISTANCE, EUROPEAN RESEARCH AREA, EUROPEAN HIGHER EDUCATION AREA.

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Стратегическая финансовая поддержка ЕС программ социально-экономического развития в Украине / Л.С. Козак, О.В. Федорук // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье исследованы особенности поддержки ЕС интеграции Украины в европейское пространство; выяснены направления международной технической помощи по проектам, которые реализуются в Украине; обоснована эффективность стратегической финансовой поддержке ЕС программ социально-экономического развития в Украине.

Объект исследования – процесс обеспечения экономической безопасности в международных отношениях.

Цель исследования – повышение эффективности механизма обеспечения стратегической финансовой поддержке ЕС программ социально-экономического развития в Украине.

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

Сегодня Европейский Союз оказывает поддержку Украине для обеспечения стабильного, богатого и демократического будущего для всех ее граждан. Украина является приоритетным партнером Европейского Союза. Режим экономического благоприятствования внешней торговле Украины отдельными странами ЕС привел к существенному увеличению объемов экспорта на рынок ЕС с Украины. В 2018 году в Украине осуществлялись проекты технической помощи ЕС, были основаны программы секторальной бюджетной поддержки ЕС, а именно: содействие взаимной торговле путем устранения технических барьеров в торговле между Украиной и Европейским Союзом; поддержка внедрения транспортной стратегии Украины; поддержка внедрения Стратегии национальной экологической политики Украины; поддержка политики управления границей в Украине; продолжение поддержки реализации Энергетической стратегии Украины.

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

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ, СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ФИНАНСОВАЯ ПОДДЕРЖКА, ЗОНА СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ, СЕКТОРАЛЬНАЯ БЮДЖЕТНАЯ ПОДДЕРЖКА, МАКРОФИНАНСОВАЯ ПОМОЩЬ, ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ, ЕВРОПЕЙСКОЕ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ ПРОСТРАНСТВО, ЕВРОПЕЙСКОЕ ПРОСТРАНСТВО ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ.

АВТОРИ:

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Економіка», e-mail: lskozak1@gmail.com, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-3995-172X.

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

AUTHOR:

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

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

АВТОРЫ:

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

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ПОНЯТТЯ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ВИРОБНИЦТВА

Концева В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, valyako@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4911-7723

Лук'яненко К.О., Національний транспортний університет, Київ, Україна, lukyasha14@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3884-2652

THEORETICAL ASPECTS OF THE CONCEPT OF MANAGEMENT OF PRODUCTION COSTS

Kontseva V.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, valyako@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4911-7723

Lukianenko K.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine, lukyasha14@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3884-2652

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОНЯТИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ ПРОИЗВОДСТВА

Концева В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, valyako@gmail.com, orcid.org/0000-0002-4911-7723

Лукьяненко Е.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, lukyasha14@gmail.com, orcid.org/0000-0003-3884-2652

Постановка проблеми. Для забезпечення успішної діяльності підприємств особливу увагу приділяють управлінню витратами виробництва та контролю за їх використанням. Термін «витрати» є одним із найважливіших термінів, так як використовується вченими-економістами, бухгалтерами, аудитором та контролюючими органами. У процесі господарської діяльності важливу роль в ефективності роботи кожного підприємства відіграє детальне вивчення, організація, облік, аналіз та контроль управління витратами. Ефективне управління витратами безпосередньо залежить від класифікації витрат, оскільки класифікація витрат дає змогу визначити особливості формування та розподілу витрат за певними об'єктами управління. При прийнятті управлінських рішень використовується класифікація витрат з метою ефективного управління, аналізу, формування інформації про витрати підприємства та контролю в системі управління витратами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у розвиток теоретичних засад управління витратами присвячено багато робіт вітчизняних та зарубіжних дослідників, зокрема: К. Друрі, К.Макконелл, С.Брю, Р. Мюллендорф, М. Карренбауер, Г.Фендель, І.А. Бланк., Ф.Ф. Бутинець, В.Ф. Палій, А.В. Череп, В.М. Панасюк, І.Є. Давидович, Ю.М. Великий, П.В. Іванюта, О.П. Лугівська, І.А. Дмитрієв, А.О. Лисенко, З.-М.В.Задорожний, Л.П. Радецька, Т.О. Єгоркіна, В.А. Дерій, М.І. Марчин, Н.В. Мужевич, Ю.С. Цал-Цалко, А.Г.Загородній. Дослідження економічної сутності та класифікації витрат висвітлене в працях таких вчених, як: М. Пушкаря, А.М. Турило, Ю.Б. Кравчук, А.А. Турило, Ф.Ф.Бутинець, та ін.

Постановка завдання. Метою дослідження є проведення аналізу теоретичних поглядів вчених-економістів щодо витрат підприємства, управління витратами в умовах виробничого процесу та розширення класифікаційної групи витрат.

Виклад основного матеріалу дослідження. Термін «витрати» розглянемо в загальноекономічному аспекті як одну з важливих економічних категорій. У своїх працях К.Маркс розглядав витрати - як суму витрат на придбання засобів виробництва і робочої сили (постійного та змінного капіталу). К.Друрі стверджував: витрати – це засоби, що витрачені на отримання прибутку. І. Бланк розглядає під витратами виражені в грошовій формі витрати трудових, матеріальних, нематеріальних та фінансових ресурсів на здійснення операційної діяльності підприємства. Макконелл К.Р., Брю С.Л. під витратами розуміють виплати, які фірма повинна зробити, або доходи, які фірма зобов'язана забезпечити постачальнику ресурсів для того, щоб відволікти ці ресурси від використання в альтернативних виробництвах.

Проблематиці трактування поняття «витрати» присвячено багато наукових та навчальних видань, спеціальної літератури, деякі розглянемо в табл. 1.

Таблиця 1 - Характеристика поняття «витрати»
Table 1 - Characteristics of the concept of costs

Визначення	Джерело
Витрати – грошове вираження суми ресурсів, використаних з певною метою	Загородній А. Г. Фінансово–економічний словник / Укл. А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк. – К.: Знання, 2007.– 1072 с.
Витрати – є виражені у грошовій формі вартості ресурсів підприємств, підприємців на виробництво та реалізацію продукції	Цимбалюк Л.Г. Формування та управління витратами виробництва / Л.Г.Цимбалюк, Н.П.Скригун, Л.І.Антошкіна. – Донецьк : Юго – Восток, 2009. 240 с.
Витрати характеризують у грошовому виразі обсяг ресурсів на визначений період, використаних на виробництво та збут продукції, і трансформуються у собівартість продукції, робіт і послуг.	Мельник Л.Г. Экономика предприятия: Конспект лекций / Л.Г. Мельник, А. И. Каринцева // Навчальне видання. – Суми: Университетская книга, 2003. – 192 с.
Витрати – найбільш невизначене слово в управлінні, яке визначається сумою видатків, зазначених підприємством на момент придбання товарів або послуг	Сухарьова Л. С. Фінансовий менеджмент : навч. посіб. / Л.С. Сухарьова. – К. : ЦНЛ, 2006. – 352 с.
Витрати – це ресурси, витрачені на конкретні цілі, у вартісному вираженні	Костенко О. М. Управління витратами підприємства в процесі формування його фінансової результативності / О. М. Костенко // Фінанси України. – 2011. – № 2. – С. 3-7.
Сукупні витрати праці на виробництво продукції становлять витрати господарської діяльності суб'єктів підприємництва	Цал-Цалко Ю.С. Витрати підприємства : навч. посібник / Ю.С. Цал-Цалко – Житомир: ЖІТІ, 2002.-647 с.
Витратами визнаються або зменшення активів, або збільшення зобов'язань, що призводять до зменшення власного капіталу підприємства за умови, що ці витрати можуть бути достовірно оцінені	Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати»[1]
Витрати – це сума будь-яких витрат платника податку в грошовій, матеріальній та нематеріальній формах. Такі витрати спрямовані на здійснення господарської діяльності платника податку (підприємця)	Податкового кодексу України [2]
Витрати – зменшення економічної вигоди протягом звітного періоду, що відбувається у формі вибуття або використання активів чи збільшення зобов'язань, що веде до зменшення власного капіталу підприємства за умови, що ці витрати можуть бути достовірно оцінені	Міжнародні стандарти бухгалтерського обліку [3]
Витрати – це вартість ресурсів, використовуваних надалі для одержання прибутку чи досягнення інших цілей організації. До витрат відносяться вартість матеріальних і трудових ресурсів, необхідних для виробництва тієї чи іншої продукції чи послуги.	Котляров, С. А. Управление затратами : учеб. пособие / С.А. Котляров . – СПб. : Питер, 2001. – 160 с. – ISBN 5-272-00089-3.

Визначення	Джерело
Витрати - виражені у грошовій формі витрати різних ресурсів (праці, сировини, матеріалів, основних засобів, фінансових результатів) у процесі виробництва, обігу і розподілу продукції, товарів.	Фінансовий менеджмент : навч. – метод. Посіб. / А.М. Поддєрьогін [та ін.]; Київ. Нац. екон. Ун-т. – К. : КНЕУ, 2001. – 294 с. – ISBN 966-574-203-5.
Витрати – це виражені у грошовій формі витрати різних ресурсів (праці, сировини, матеріалів, основних засобів, фінансових ресурсів) у процесі виробництва, обігу і розподілу продукції, товарів	Мочерний С.В. «Економічна теорія»: Підручник. – К.: Видавничий центр «Академія», 2004.-856с.
Витрати – це вартісне вираження абсолютної величини застосовано-споживаних ресурсів, необхідних для здійснення виробничо-господарської діяльності підприємства і досягнення ним поставленої мети	Турило А.М., Кравчук Ю.Б., Турило А.А. Управління витратами підприємства: Навч. посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 120 с.

Отже, економічне розуміння витрат базується на проблемі обмеженості ресурсів і можливості їхнього альтернативного використання. Витратами визначаються або зменшення активів, або збільшення зобов'язань, що призводить до зменшення власного капіталу підприємства, за умови, що такі витрати можуть бути достовірно оцінені.

Яругова А. пропонує визначення витрат як обґрунтоване умовами виробництва і спрямоване на створення корисних цінностей або надання послуг споживання матеріальних, трудових і фінансових ресурсів. [4].

П(С)БО 1 визначає витрати як зменшення економічних вигод у вигляді вибуття активів або збільшення зобов'язань, які призводять до зменшення власного капіталу (за винятком зменшення власного капіталу за рахунок його вилучення або розподілу власниками). Таким чином облік витрат - це сукупність дій спрямованих на відображення процесів постачання, виробництва й реалізації товарів та послуг, протягом визначеного часу.

Проте, в бухгалтерському обліку згідно П(С)БО 16 "Витрати" витрати визнаються за наступних умов:

1. Відображення витрат в бухгалтерському обліку одночасно зі зменшенням активів або збільшенням зобов'язань.
2. Витратами звітного періоду визнаються або зменшення активів, або збільшення зобов'язань, що призводить до зменшення власного капіталу підприємства (за винятком зменшення капіталу внаслідок його вилучення або розподілу власниками), за умови, що ці витрати можуть бути достовірно оцінені.
3. Витрати визнаються витратами певного періоду одночасно з визнанням доходу, для отримання якого вони здійснені.
4. Якщо актив забезпечує одержання економічних вигод протягом кількох звітних періодів, то витрати визнаються шляхом систематичного розподілу його вартості (наприклад, у вигляді амортизації) між відповідними звітними періодами. [1].

Ф.Ф. Бутинець трактує поняття витрати на виробництво продукції як грошовий вираз величини ресурсів, використаних в процесі виробництва, та розмір яких можна безпосередньо віднести до конкретного виду продукції [5].

Витрати на виробництво розглядаються і як «витрати на придбання основних чинників виробництва: робочої сили, засобів виробництва та інших для виготовлення продукції протягом певного періоду» [6].

Витрати являються складною категорією тому їх не можна описати в одній класифікації. Перегрупування даних про витрати в управлінському обліку здійснюється за багатьма підставами з урахуванням відповідного їх виду, місця і призначення. Класифікація витрат надає інформацію та розуміння як управляти витратами на підприємстві.

В. Палій зауважив, що наукова класифікація є методом дослідження сутності явищ і об'єктів, визначення співвідношення їхніх загальних, особливих та індивідуальних характеристик, виявлення

ступеня єдності й відмінності елементів сукупності, що досліджується. Призначення наукової класифікації полягає в тому, щоб виявити і відобразити тенденції розвитку досліджуваної сукупності, закономірність, що проявляється в класифікаційних ознаках, характеристики ще невідомих або нестворених елементів [7, с.33].

Атамас П.Й. виділяє такі три напрямки класифікації витрат:

1. Для контролю діяльності окремих підрозділів та оцінки роботи їх керівників вирізняють:

– контрольовані витрати – це витрати, які менеджер може безпосередньо контролювати або справляти на них значний вплив;

– неконтрольовані витрати – це витрати, які менеджер не може контролювати або не може на них впливати.

2. В залежності від періоду отримання доходу від понесених витрат:

– вичерпані (спожиті) витрати – це збільшення зобов'язань або зменшення активів у процесі поточної діяльності для отримання доходу звітного періоду;

– невичерпані (неспожиті) витрати – це збільшення зобов'язань або зменшення активів у процесі поточної діяльності для отримання доходу або іншої вигоди в майбутніх періодах.

3. Витрати, пов'язані з операційною діяльністю підприємств, включають:

– витрати на продукцію (прямі матеріали, пряма заробітна плата, інші прямі витрати, загально виробничі витрати);

– витрати періоду (адміністративні витрати, витрати на збут, інші операційні витрати).

– основні витрати – це сукупність прямих витрат на виробництво продукції;

– накладні витрати, які пов'язані з процесом виробництва але вони не можуть бути віднесені до певних об'єктів економічно можливим шляхом [8, с. 102].

Загальноприйнятою класифікацією для усіх галузей промисловості України є класифікація витрат за економічними елементами (за операційною діяльністю, що надана у П(С)БО 16 [1], де вони поділяються на матеріальні затрати; витрати на оплату праці; відрахування на соціальні заходи; амортизація; інші операційні витрати. Ця класифікація є основною для розробки кошторисів витрат на виробництво продукції (робіт, послуг), аналізу роботи галузей промисловості.

Класифікація за статтями калькуляції відрізняється по галузях промисловості з урахуванням їх специфіки. Згідно з П(С)БО 16 перелік і склад статей калькулювання виробничої собівартості продукції (робіт, послуг) установлюються підприємством. Однак, це групування здійснюється відповідно до чинних типових положень з калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг), які затверджуються урядом. Підприємства можуть вносити зміни до типової номенклатури статей калькуляції відповідно до своїх вимог, з урахуванням особливостей техніки, технології і організації виробництва відповідної галузі. В основу класифікації витрат в управлінському обліку покладено принцип: різні витрати для різних цілей, тобто мета, з якою здійснюють класифікацію, визначає її методику та склад окремих груп витрат [8, с. 35].

На рис.1 зображена класифікація витрат підприємства, яка залежить від досягнення цілей управління ними.

За оцінкою запасів виділяють: вичерпні (спожиті) та невичерпні (неспожиті) витрати – це збільшення зобов'язань або зменшення активів у процесі поточної діяльності для отримання доходу. Витрати на продукцію містять витрати, пов'язані з виробництвом продукції, тоді як витрати періоду – це витрати, що не входять до виробничої собівартості і розглядаються як витрати того періоду, в якому вони були здійснені. Прямі витрати безпосередньо пов'язані з виробництвом одного певного виду продукції, а тому їх можна віднести в собівартість даного виробу (роботи, послуги). Непрямі витрати зазвичай пов'язані з виготовленням декількох видів продукції або з різними стадіями виробництва. По відношенню до виробничого процесу класифікують основні та накладні витрати. Основні витрати пов'язані з технологічним процесом виробництва, а накладні витрати утворюються у зв'язку з організацією, обслуговуванням виробництва.

В прийнятті управлінський рішень, по відношенню до обсягів виробництва витрати розглядають як постійні та змінні. Постійні витрати характеризуються своєю незмінністю при умові, що обсяг виробництва змінюється, а змінні витрати – залежать від зміни обсягу виробництва. Розглядають змінні витрати як пропорційні та непропорційні.

Релевантні витрати – це витрати, що можуть бути зміннені внаслідок прийняття управлінського рішення, нерелевантні – це витрати, що не залежать від прийняття цього рішення. Маржинальні витрати – це витрати на виробництво додаткової одиниці продукції, середні – це витрати, що визначаються як сума витрат на виробництво основної і додаткової продукції поділена на кількість виготовлених виробів. Дійсні – це витрати, які вимагають сплати грошей або витрачання інших

активів і по мірі їх виникнення вони відображаються в облікових регістрах, можливі витрати – це та вигода, яка втрачається, якщо вибір одного варіанту дії вимагає відмовитись від альтернативного рішення.



Рисунок 1 - Класифікація витрат підприємства
Figure 1 - Classification of enterprise costs

Управління витратами виробництва дозволяє виявити резерви, які можна використовувати раціонально та дає можливість підвищити результативність та оптимізувати їх використання.

Можна зробити висновок, що витрати – це певна спожита величина ресурсів в процесі здійснення господарської діяльності підприємства, за для досягнення підприємством поставленої мети (отримання прибутку). Вони є однією з найважливіших категорій для ведення обліку на підприємствах та впливають на формування фінансових результатів підприємства. Управління витратами виступає як комплекс заходів, що спрямовані на формування найбільш необхідних та доцільних витрат, які забезпечуються за допомогою раціонального їх нормування, оптимального планування, обґрунтування бухгалтерського обліку, оперативного економічного аналізу та своєчасного і всебічного контролю. Значною мірою витрати виробництва як економічна категорія характеризує ефективність здійснення управління витратами виробництва та пошуку можливості їх оптимізації. Для управління витратами виробництва важливе місце займає їх класифікація, яка характеризує витрати та надає інформацію про ефективний розподіл та використання витрат для різних підрозділів підприємства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» [Електронний ресурс] // Податки та бухгалтерський облік. Інформаційно-аналітична газета. – Режим доступу : <http://www.nibu.factor.ua/ukr/info/instrbuh/>
2. Податковий кодекс України від 02.12.2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
3. Міжнародні стандарти бухгалтерського обліку / Перекл. з англ. за ред. С. Ф. Голова. – К.: Федерація професійних бухгалтерів і аудиторів України, 1998 – 736 с.

4. Ягурова, А. Управленческий учет. Опыт экономически развитых стран : пер.с польск. / А.Ягурова. – М. : Финансы и статистика, 1991. -240 с.
5. Бутинець, Ф.Ф. Бухгалтерський управлінський облік : навч посіб. / Ф.Ф. Бутинець, Л.В. Чижевська, Н.В. Герасимчук. – Житомир : Рута, 2000. – 448 с. – ISBN 966- 7570-11-8.
6. Мочерний, С.В. Основи підприємницької діяльності: навч. посіб. [Текст]: / С.В. Мочерний, А.О.Устенко, С.І.Чеботар. - К.: Видавничий центр "Академія". - 2001. - 280 с.
7. Палий В.Ф. Теория бухгалтерського учета: современные проблемы: Морграфія. – М.: Бухгалтерский учт, 2007. – 88с.
8. Атамас П.Й. Управлінський облік 2-ге вид. Навчальний посібник — К.: Центр учбової літератури, 2009. — 440 с. — ISBN 978-966-364-769-2.

REFERENCES

1. Regulation (standard) of accounting 16 "Costs" [Electronic resource] // Taxes and accounting. Information and analytical newspaper. - Mode of access: <http://www.nibu.factor.ua/ukr/info/instrbuh/>
2. The Tax Code of Ukraine dated 02.12.2010 [Electronic resource]. - Mode of access: <http://zakon2.rada.gov.ua/legis/show/2755-17>.
3. International Accounting Standards / Conversion. from english for ed. SF Head - K .: Federation of Professional Accountants and Auditors of Ukraine, 1998 - 736 p.
4. Yagurova A. Management accounting. Experience of economically developed countries: per.s. polsk. / A.Yarugova. - M.: Finance and Statistics, 1991. -240 p.
5. Butinets, F.F. Accounting Management Accounting: Tutorial. / F.F. Butinets, L.V. Chizhevskaya, N.V. Gerasimchuk - Zhytomyr: Ruta, 2000. - 448 pp. - ISBN 966-7570-11-8.
6. Mocherniy, C.B. Basics of entrepreneurial activity: teaching. manual [Text]: / SV Mocherny, A.O.Ustenko, S.I.Chebotar. - K .: Publishing Center "Academy". - 2001. - 280 p.
7. Paliy V.F. Theory of Accounting: Modern Problems: Morography. - M .: Accountants, 2007. - 88s.
8. Atamas P.Y. Management accounting 2nd form. Textbook - K .: Center for Educational Literature, 2009. - 440 p. - ISBN 978-966-364-769-2.

РЕФЕРАТ

Концева В.В. Теоретичні аспекти поняття управління витратами виробництва / В.В. Концева, К.О. Лук'яненко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

У даній статті пропонується огляд теоретичних засад у зарубіжній та вітчизняній науковій літературі визначень поняття «витрати» та управління витратами виробництва. Розглянуто класифікації витрат, оскільки класифікація витрат дає змогу визначити особливості формування та розподіл витрат за певними об'єктами управління.

Об'єкт дослідження - теоретичні аспекти поняття управління витратами виробництва.

Метою дослідження - проведення аналізу теоретичних поглядів вчених-економістів щодо витрат підприємства та управління ними в умовах виробничого процесу та розширення класифікаційної групи витрат.

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

Для ефективної роботи будь-якого підприємства велику увагу приділяють вивченню, організації, плануванню, розподілу, обліку, аналізу та управління витратами. Управління витратами виступає як комплекс заходів, що спрямовані на формування найбільш необхідних та доцільних витрат, які забезпечуються за допомогою раціонального їх нормування, оптимального планування, обґрунтування бухгалтерського обліку, оперативного економічного аналізу та своєчасного і всебічного контролю. Управління витратами виробництва поєднують в собі елементи виробничої та фінансової складової, які характеризують ефективність прийняття управлінських рішень, пошуку можливості їх оптимізації, та забезпечують формування фінансових результатів підприємства. Для ефективного забезпечення управління витратами необхідно класифікувати їх з метою досягнення управлінських цілей. Управління витратами виробництва дозволяє виявити резерви, які можна використовувати раціонально та дає можливість підвищити результативність та оптимізувати їх використання. Для управління витратами виробництва важливе місце займає їх класифікація, яка характеризує витрати та надає інформацію про ефективний розподіл та використання витрат для різних підрозділів підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВИТРАТИ, УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ, ВИТРАТИ ВИРОБНИЦТВА, КЛАСИФІКАЦІЯ ВИТРАТ.

ABSTRACT

Kontseva V.V., Lukianenko K.O. Theoretical aspects of the concept of production cost management. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

This article proposes an overview of the theoretical foundations in the foreign and domestic scientific literature definitions of the concept of "production costs" and cost management. The classification of costs is considered, since the classification of costs allows us to determine the feature of the formation and distribution of costs for certain management objects.

Object of research - theoretical aspects of the concept of management of production costs.

The purpose of the study is to conduct an analysis of theoretical views of scientists-economists on the costs of the enterprise and their management in the conditions of the production process and expansion of the classification group of costs.

Methods of research - abstraction, analysis and synthesis, induction and deduction, system approach.

For the effective work of any enterprise, much attention is paid to the study, organization, planning, distribution, accounting, analysis and cost management. Cost management serves as a set of measures aimed at generating the most necessary and expedient costs that are provided through rational valuation, optimal planning, accounting justification, operational economic analysis, and timely and comprehensive control. Management of production costs combines elements of the production and financial component, which characterize the effectiveness of making managerial decisions, search for their optimization, and ensure the formation of financial results of the enterprise. To effectively manage costs, it is necessary to classify them in order to achieve managerial goals. The management of production costs allows us to identify the reserves that can be used rationally and provide the opportunity to increase the effectiveness and optimize their use. In order to manage production costs, their classification, which characterizes costs and provides information on the efficient allocation and use of costs for various departments of the enterprise, is important.

KEYWORDS: COSTS, MANAGEMENT OF COSTS, PRODUCTION COSTS, COST CLASSIFICATION.

РЕФЕРАТ

Концева В.В. Теоретические аспекты понятия управления затратами производства / В.В. Концева, Е.А. Лукьяненко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып.2 (44).

В данной статье предлагается обзор теоретических основ в зарубежной и отечественной научной литературе определений понятия «затраты производства» и управления затратами. Рассмотрены классификации затрат, поскольку классификация расходов позволяет определить особенность формирования и распределение расходов по определенным объектами управления.

Объект исследования - теоретические аспекты понятия управления затратами производства.

Цель исследования - проведение анализа теоретических взглядов ученых-экономистов по затратам и управлению ими в условиях производственного процесса и расширение классификационной группы затрат.

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

Для эффективной работы любого предприятия большое внимание уделяют изучению, организации, планированию, распределения, учета, анализа и управления затратами. Управление затратами выступает как комплекс мероприятий, направленных на формирование наиболее необходимых и целесообразных расходов, которые обеспечиваются с помощью рационального их нормирования, оптимального планирования, обоснования бухгалтерского учета, оперативного экономического анализа и своевременного и всестороннего контроля. Управление затратами производства сочетают в себе элементы производственной и финансовой, характеризующих эффективность принятия управленческих решений, поиска возможности их оптимизации, и обеспечивают формирование финансовых результатов предприятия. Для эффективного обеспечения управления затратами необходимо классифицировать их с целью достижения управленческих целей. Управление затратами производства позволяет выявить резервы, которые можно использовать рационально и дает возможность повысить результативность и оптимизировать их использование. Для управления затратами производства важное место занимает их классификация, которая характеризует затраты и предоставляет информацию об эффективном распределении и использовании расходов для различных подразделений предприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЗАТРАТЫ, УПРАВЛЕНИЕ ЗАТРАТАМИ, ЗАТРАТЫ ПРОИЗВОДСТВА, КЛАССИФИКАЦИЯ ЗАТРАТ.

АВТОРИ:

Концева Валентина Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: valyako@gmail.com, тел.+380675006157, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 426, <https://orcid.org/0000-0002-4911-7723>.

Лук'яненко Катерина Олександрівна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: lukyasha14@gmail.com, тел.+380661840173, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 426, <https://orcid.org/0000-0003-3884-2652>.

AUTOR:

Kontseva Valentyna V., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor of the department of finance, accounting and auditing, e-mail: valyako@gmail.com, .tel.+380675006157 Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of 426, <https://orcid.org/0000-0002-4911-7723>.

Lukianenko Kateryna O., National Transport University, postgraduate department of finance, accounting and auditing, e-mail: lukyasha14@gmail.com, tel.+380661840173, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of 426, <https://orcid.org/0000-0003-3884-2652>.

АВТОРЫ:

Концевая Валентина Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: valyako@gmail.com, тел. +380675006157, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 426, <https://orcid.org/0000-0002-4911-7723>.

Лукьяненко Екатерина Александровна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: lukyasha14@gmail.com, тел. +380661840173, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 426, <https://orcid.org/0000-0003-3884-2652>.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Боняр С.М., доктор економічних наук, професор, Державного університету інфраструктури та технологій, Київ, Україна

REVIEWER:

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

Bonyar S.M., Ph.D, Economics (Dr.), professor, State University of Infrastructure and Technologies, Kyiv, Ukraine

**БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЯ: ПЕРЕВАГИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ
ВИКОРИСТАННЯ У ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ**

Назаренко Я.Я., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, serrena@ukr.net, orcid.org/0000-0002-2343-6988

Яворенко М.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, yavorenko@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6601-3005

**BLOCKCHAIN-TECHNOLOGY: ADVANTAGES AND PERSPECTIVES
FOR USE IN THE TRANSPORT INDUSTRY**

Nazarenko I.I., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, serrena@ukr.net, orcid.org/0000-0002-2343-6988

Yavorenko M.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, yavorenko@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6601-3005

**БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГИЯ: ПРЕИМУЩЕСТВА И ПЕРСПЕКТИВЫ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

Назаренко Я.Я., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, serrena@ukr.net, orcid.org/0000-0002-2343-6988

Яворенко М.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, yavorenko@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6601-3005

Постановка проблеми. В останні роки все більше набувають популярності криптовалюти. Вони стають об'єктом підвищеного інтересу не лише для спекулянтів, а насамперед, серед інвесторів завдяки новітній технології блокчейн. Дана технологія ще не повністю вивчена, а тому проводяться комплексні дослідження та поступове впровадження в багатьох країнах світу, охоплюючи різні сфери життя суспільства. Україна стала однією з 15 перших країн світу, які почали застосовувати дану технологію. Дане дослідження покликане з'ясувати основні особливості функціонування блокчейну та перспективи його імплементації в транспортній галузі України для вирішення нагальних проблем.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Перша робота над криптографічно захищеним ланцюгом блоків була описана в 1991 році Стюартом Хабером та У. Скоттом Сторнеттою [5]. Вони хотіли запровадити систему, у якій неможливо змінити часові позначки документів або відновлювати їх. У 1992 році Байер, Хабер і Сторнетта змогли покращити ефективність системи, дозволяючи включати в один блок декілька документів.

Концепція першого блокчейну була розроблена людиною (або групою людей), відомою як Сатоші Накамото в 2008 році [4]. В наступному році він реалізував систему, як основний компонент крипто валюти Bitcoin, де він служить книгою обліку для всіх транзакцій в мережі. Завдяки використанню блокчейну, Bitcoin став першою цифровою валютою для вирішення проблеми подвійних витрат, не вимагаючи перевірених повноважень та був натхненником багатьох інших застосувань.

Метою статті є дослідження технології блокчейн та визначення перспектив його функціонування та розвитку в Україні, зокрема в транспортній галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. За останні 30 років створюється все більше технологій в різних сферах економіки, які так чи інакше полегшують роботу компаній: спрощуються розрахунки, систематизуються великі масиви даних, забезпечується надшвидкісний обмін даними між компаніями, з'являється можливість скоротити час на надання різного спектру послуг для клієнтів.

Мабуть, найбільшими з таких досягнень є створення сучасного комп'ютера та мережі інтернет. Однак, протягом останніх років все більше у світі починають обговорювати систему Blockchain, а найбільші ТНК та міжнародні банки – використовувати її у своїй діяльності. Тому й не дивно, що і в Україні ця система стала «на слуху».

Що ж таке блокчейн та яку користь він може принести українській економіці?

Блокчейн – розподілена база даних, яка підтримує перелік записів, так званих блоків, що постійно зростає. Його можна порівняти з електронним журналом для записів, реєстраційним документом. У цей «реєстр» можна внести дані про економічні операції, кредити, фінансові звіти, а також будь-яку інформацію про угоди, конкретну людину або підприємство.

Але якщо звичайний електронний журнал можна змінити або видалити, то в Blockchain всі дані пов'язані між собою і знаходяться на мільйонах комп'ютерів. Крім того, вся інформація в базі децентралізована – у кожного користувача свій індивідуальний ключ до свого блоку даних.

Кожен новий власник інформаційного блоку отримує ключ до нього. Якщо передати цей ключ комусь ще, то він отримає грошову суму або інформацію блоку. Інформацію в блоці не можна змінити. Кожна зміна записується як нова інформація, яка стає окремим блоком і отримує свій ключ. Всі блоки мають всередині себе посилання на попередній, тому, якщо хтось вирішить втрутитися в цілісність ланцюга, порушити порядок включення або ж змінити набір даних, то в системі відразу ж станеться масовий запит інформації у сотні учасників системи, який покаже, що нова інформація не відповідає старій, значить структура порушена і таке клопотання не буде оброблене.

Докладніше процес роботи технології блокчейн зображено на рис. 1.

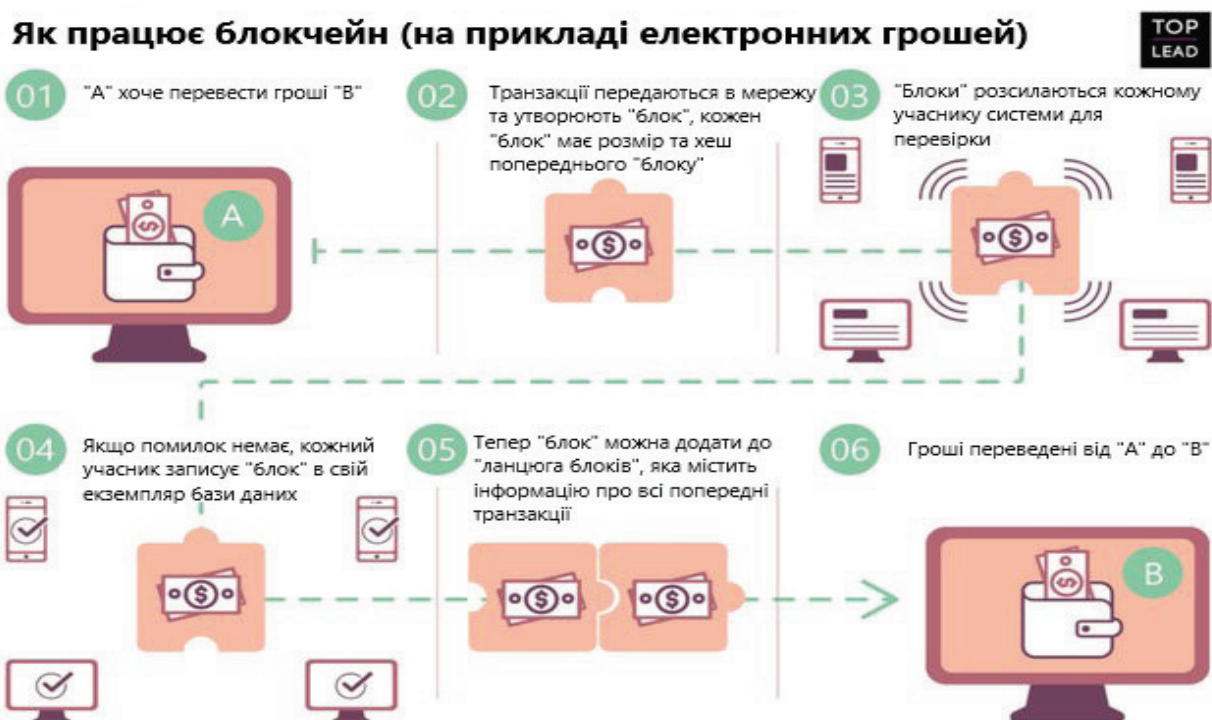


Рисунок 1 – Принцип роботи технології блокчейн [2]

Figure 1 – The principle of the work of the blockchain- technology [2]

Процес шифрування (хеширування) виконується на величезній кількості різних комп'ютерів. Коли результат обчислень на всіх комп'ютерах виходить однаковий, то процес вважається завершеним, а сформованому блоку присвоюється цифровий підпис.

Далі блоки зв'язуються в хронологічний ланцюжок. Кожен блок пов'язаний з попереднім. Нові блоки завжди додаються строго в кінець ланцюга. Як тільки блок потрапив в ланцюжок - його не можна змінити. Кожна нова зміна буде отримувати нову підпис.

Звичайно, блокчейн – це не теоретична концепція, а реально існуюча технологія, яка використовується все більше і більше світовими компаніями та урядами багатьох країн. Blockchain використовують для електронного голосування, державного управління та операцій з товарами (купівля/продаж). Наприклад, у 2017 році Blockchain використовувала компанія Louis Dreyfus Group - один з лідерів зернового ринку. Компанія уклала угоду з китайською Shandong Bohi Industry з купівлі та доставки з Китаю в США партії сої на підставі блокчейн-технології. Всі документи, які раніше підписувалися вручну - були автоматизовані. Це підвищило рівень безпеки та скоротило час на обробку інформації.

Блокчейн використовують такі відомі компанії, як: Apple, Google, Amazon, IBM, Wal-Mart, Coca-Cola. Величезна кількість компаній різних секторів економіки впроваджує або випробовує дану технологію.

Відома компанія з розробки програмного забезпечення BlackBerry планує використовувати блокчейн для збереження та обміну медичної інформації.

З 2019 року планується запустити перший в світі блокчейн-університет. Він забезпечить доступ до навчання студентів з усього світу, застосовуючи індивідуальну програму для кожного студента.

Ще один спосіб застосування технології - це збереження авторських прав або ж персональних даних. Наприклад, застосовуючи її з біометричним захистом, користувач може створити персональний ID, який неможливо буде підробити і це може стати заміною паспортних даних в майбутньому.

Блокчейн використовують також і в торгівлі активами, і в голосуваннях (в деяких реаліях досить актуальними є чесні результати голосувань, наприклад, вибори в парламенті або президента). Враховуючи такий необмежений потенціал розвитку блокчейн, інвестиції в дану технологію зростають величезними темпами [3]. Докладніше з цим можна ознайомитися на рис. 2.



Рисунок 2 – Обсяги інвестицій в технологію блокчейн на 2016-2024 рр. [3]
Figure 2 – Volumes of investments in blockade technology for 2016-2024 years [3]

Не можна не згадати про основне досягнення блокчейну, таке як смарт-контракт.

Смарт-контракт – це електронний алгоритм або умова, при виконанні якої сторони можуть обмінюватися грошима, нерухомістю, акціями та іншими активами. Для його реалізації необхідно мати децентралізовану мережу, де всі учасники мають рівні права. Основна його особливість в тому, що контракт містить в собі інформацію, а точніше, правила його виконання. Поки одна сторона не виконає всі умови контрагента, він не буде виконаний.

Об'єктами смарт-контракту виступають:

- андеррайтери (від 2х сторін) - учасники договору, які підтверджують свою участь електронним підписом;
- предмет договору - об'єкт, який знаходиться всередині системи розумного контракту, наприклад, криптовалюта, до якої програма має безперешкодний доступ без участі людини. У майбутньому все більша кількість предметів і речей будуть підключатися до інтернету.
- умови - алгоритм у вигляді чіткого математичного опису, який має ясну логіку і послідовність.

У 2015 році в Україні була запущена децентралізована електронна система аукціонів держмайна E-Auction 3.0. Система стала першим в світі прикладом використання державою децентралізованої системи для приватизації і оренди державного майна і ліцензій.

Сьогодні до E-Auction 3.0 планують приєднатися Фонд гарантування вкладів фізичних осіб, обласні адміністрації і Державного комітету із земельних відносин.

До «освоєння технології» в жовтні 2017 року приєдналася і Державна служба України з питань геодезії, картографії та кадастру (Госгеокадастр). Блокчейн був впроваджений для транзакцій

«Реєстрація земельної ділянки» та «Надання відомостей з земельного кадастру» і повинен виключити можливість підміни даних в реєстрі. Крім того, всі операції в кадастрі можна відстежувати в онлайн режимі. Стежити за порядком використання технології в кадастрі громадська міжнародна організація по боротьбі з корупцією Transparency International. Всі документи прав на землю отримують свій QR-код. У ньому зашифрована інформація про власника ділянки, розмір та місцезнаходження земельної наділу. Перейшов на блокчейн і Open Market (CETAX) - державне підприємство, створене Міністерством юстиції для торгів арештованим майном. У 2016 році Фонд державного майна почав продаж майна, що перебуває у державній власності через систему електронних торгів Open Market. Після переходу на блокчейн, кожен бажаючий зможе перевірити хронологію дій, здійснених під час аукціону, і що нічого не було зроблено заднім числом.

На основі технології планується створити реєстр інвестиційних об'єктів у сфері інфраструктури, перевести на технологію реєстр автобусних маршрутів і запустити на його основі національну систему бронювання поїздок. У перспективі - додати авіа та залізничні перевезення.

У 2017 році в Києві відбулася перша в світі операція з купівлі квартири за допомогою технології блокчейн. Квартиру поміняли на суму в крипто валюті згідно з договором міні, уклавши смарт-контракт. Адреса смарт-контракту відобразився в договорі, який був внесений безпосередньо в реєстр нерухомості України і в блокчейн Ethereum.

Потенціал технології блокчейн безмежний, проте існують певні перепони до його розповсюдження в Україні. Головною складністю в цьому є підгонка законодавства під єдиний стандарт і той факт, що для підтримки блокчейну потрібна наявність величезної кількості обчислювальних потужностей і електроенергії.

Технічні ризики, такі як можлива відсутність достатньої кількості ресурсів, масштабованість, надійність системи ідентифікації, управління доступом, захист системи, в тому числі і від людського фактору і т.д. Підміна даних в реєстрі не така велика проблема, як внесення завідомо неправдивих даних. «Більш критичні питання - помилки (неправильно занесена інформація - координати, площі, кілька реєстрацій на один і той же ділянку) і злив даних (купити персональну інформацію можна відносно дешево і просто, тому і рейдерство, як правило, заздалегідь підготовлено за рахунок такої аналітики). «Блокчейн не захищає від помилок і не захищає від зливу», – пояснює реалії земельного бізнесу в Україні Артем Беленко, CEO компанії Smart Farming, яка спеціалізується на інноваційних рішеннях в сільському господарстві, в тому числі – в сфері управління земельним банком. Тобто на даному етапі технологія не вирішує головних проблем держави.

За задумом блокчейн повинен допомогти в подоланні так званої кризи довіри суспільства до державних реєстрів, який виник через випадки рейдерства, коли чиновники могли змінювати дані про власника землі або бізнесу. Традиційні українські банки, працюючи над рішеннями в сфері FinTech, поки не використовують технологію блокчейн і самі криптовалюти. Питання в тому, скільки часу пройде, перш ніж блокчейн знайде реальне застосування в українському банку. Чи не буде створювати складнощів для банкірів і споживачів, і провокувати питання з боку регулюючих органів.

Висновки. Блокчейн - це однозначно прорив. Але в ньому є й невеликий негативний відтінок. Щоб його впровадити необхідно провести реструктуризацію величезних систем і величезну кількістю учасників. Одночасно ввести його в усіх сферах діяльності - неможливо. Більше того, до централізованого регулювання блокчейну державою ще дуже далеко. Сам по собі блокчейн - не панацея від бід української держави, а лише спосіб більш надійного зберігання інформації. Дуже багато злочинів скоюється шляхом підміни документів. Зараз можна стверджувати лише те, що держава прагне бути в світовому тренді. Блокчейн підвищує довіру до інформації, і на це є великий запит у громадян і світової спільноти. Але реальні плоди, як і більше відомостей для їх оцінки, блокчейн принесе в міру поглиблення інтеграції технології та поширення на інші сфери.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ

1. Bitcoin Tax Guide: Trading Gains And Losses – Fair Market Value [Електронний ресурс]- Режим доступу: <http://www.investopedia.com/university/definitive-bitcoin-tax-guide-dont-let-irs-snow-you/definitive-bitcoin-tax-guide-chapter-2-trading-gains-and-losses-fair-market-value.asp>

2. Блокчейн в Україні: Що це за технологія і чим вона корисна [Електронний ресурс]- Режим доступу: <https://112.ua/statji/blokcheyn-v-ukraine-chto-eto-za-tehnologiya-i-chem-ona-polezna-417161.html>

3. Исследование: в 2018 году блокчейн-стартапы привлекут рекордное количество инвестиций [Електронний ресурс]- Режим доступу: <https://ain.ua/2018/03/05/crypto-investments-in-2018/>

4. Satoshi Nakamoto. Bitcoin: A Peer-to-Peer Electronic Cash System. [Електронний ресурс]– Режим доступу: <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf>.
5. Сатоши не первый: Технология блокчейн оказалась старше, чем принято считать [Електронний ресурс]– Режим доступу: https://altcoin.info/news/satoshi_ne_pervyj_tehnologija_blokchejn_okazalas_starshe_chem_prinjato_schitat-3808.html
6. Christidis Konstantinos, Michael Devetsikiotis. Blockchains and Smart Contracts for the Internet of Things. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ieeexplore.ieee.org/iel7/6287639/6514899/07467408.pdf?arnumber=7467408>.
7. Brody, Paul. Device democracy: Saving the future of the Internet of Things / Paul Brody, Pureswaran Veena // IBM, September, 2014.
8. Veena P. Empowering the Edge-Practical Insights on a Decentralized Internet of Things. Empowering the Edge-Practical Insights on a Decentralized Internet of Things / P. Veena, S. Panikkar, S. Nair, P. Brody // IBM Institute for Business Value, 17 Apr. 2015. [Electronic resource]. – Mode of access <http://www-01.ibm.com/common/ssi/cgi-bin/ssialias?infotype=PM&subtype=XB&htmlfid=GBE03662USEN#loaded>.
9. Про стимулювання ринку криптовалют та їх похідних в Україні : Проект Закона України від 10.10.2017, № 7183-1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/view/jh5jj1ai>
10. Конституція України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>
11. Кодекс України про адміністративні правопорушення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>
12. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг : Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2664-14>
13. Про запобігання та протидію легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, фінансуванню тероризму та фінансуванню розповсюдження зброї масового знищення : Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1702-18>
14. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/222-19>

REFERENCES

1. Bitcoin Tax Guide: Trading Gains And Losses – Fair Market Value [Electronic resource] - Access: <http://www.investopedia.com/university/definitive-bitcoin-tax-guide-dont-let-irs-snow-you/definitive-bitcoin-tax-guide-chapter-2-trading-gains-and-losses-fair-market-value.asp> [in English]
2. Blokchein v Ukraini: Shcho tse za tekhnolohiia i chym vona korysna [Electronic resource] - Access: <https://112.ua/statji/blokcheyn-v-ukraine-chto-eto-za-tehnologiya-i-chem-ona-polezna-417161.html> [in Ukraine]
3. Issledovanie: v 2018 godu blokcheyn-startapyi privlekut rekordnoe kolichestvo investitsiy [Electronic resource] - Access: <https://ain.ua/2018/03/05/crypto-investments-in-2018/> [in Russian]
4. Satoshi Nakamoto.(2018) Bitcoin: A Peer-to-Peer Electronic Cash System. [Electronic resource] – Access: <https://bitcoin.org/bitcoin.pdf>. [in English]
5. Satoshi ne pervyy: Tehnologiya blokcheyn okazalas starshe, chem prinyato schitat [Electronic resource] - Access: https://altcoin.info/news/satoshi_ne_pervyj_tehnologija_blokchejn_okazalas_starshe_chem_prinjato_schitat-3808.html
6. Christidis Konstantinos, Michael Devetsikiotis.(2016) Blockchains and Smart Contracts for the Internet of Things. [Electronic resource] - Access: <http://ieeexplore.ieee.org/iel7/6287639/6514899/07467408.pdf?arnumber=7467408>. [in English]
7. Brody, Paul.(2014) Device democracy: Saving the future of the Internet of Things / Paul Brody, Pureswaran Veena // IBM, September, 2014. [in English]
8. Veena P.(2015) Empowering the Edge-Practical Insights on a Decentralized Internet of Things. Empowering the Edge-Practical Insights on a Decentralized Internet of Things / P. Veena, S. Panikkar, S. Nair, P. Brody // IBM Institute for Business Value, 17 Apr. 2015. [Electronic resource]. –Access <http://www-01.ibm.com/common/ssi/cgi-bin/ssialias?infotype=PM&subtype=XB&htmlfid=GBE03662USEN#loaded>. [in English]
9. Pro stymulyuvannia rynku kryptovaliut ta yikh pokhidnykh v Ukraini : Proekt Zakona Ukrayiny vid 10.10.2017 [About stimulation of the market of cryptovolume and their derivatives in Ukraine: Draft

Law of Ukraine dated 10.10.2017], # 7183-1. ips.ligazakon.net/document/view/jh5jj1ai Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/view/jh5jj1ai>

10. Konstytutsiia Ukrainy [The Constitution of Ukraine]. zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-vr Retrieved from: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-vr>

11. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia [Code of Ukraine on Administrative Offenses]. zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10 Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>

12. Pro finansovi posluhy ta derzhavne rehulyuvannya rynkiv finansovykh posluh : Zakon Ukrainy [On financial services and state regulation of financial services markets : The Law of Ukraine]. zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2664-14 Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2664-14>

13. Pro zapobihannia ta protydiu lehalizatsii (vidmyvanniu) dokhodiv, oderzhanykh zlochynnym shliakhom, finansuvanniu teroryzmu ta finansuvanniu rozpovsiudzhennia zbroi masovoho znyschennia Zakon Ukrainy [On Prevention and Counteraction to Legalization (Laundering) of the Proceeds from Crime, Terrorist Financing and Financing the Proliferation of Weapons of Mass Destruction: The Law of Ukraine]. zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1702-18 Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1702-18>

14. Pro litsenzuvannya vydiv hospodars'koyi diyal'nosti : Zakon Ukrainy [On Licensing of Types of Economic Activities: The Law of Ukraine]. zakon2.rada.gov.ua/laws/show/222-19 Retrieved from: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/222-19>

РЕФЕРАТ

Назаренко Я.Я. Блокчейн-технологія: переваги та перспективи використання у транспортній галузі / Я.Я.Назаренко, М.А.Яворенко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. –К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

Метою дослідження є визначення перспективи використання блокчейн-технологій.

Методи дослідження – порівняльний та експертний аналіз, діалектичний метод, методи економічного, історичного, логічного та системного аналізу і синтезу.

Технологія блокчейн побудована на раціональному використанні класичної системи блоків без витрат на ланки, які можуть класифікуватися як нераціональні, непотрібні. Технології сьогодні розвиваються швидше, ніж держава встигає адаптувати до світових тенденцій своє регулювання. Революційні зміни світу технологій, фінансів та інвестицій, коли породжуються нові фінансові інструменти та принципово інші бізнес-моделі, що створюються також на основі технологій блокчейн, потребують від різних галузей економіки відповідної реакції. Технологія блокчейн може виявитися дуже корисною поза сектором фінансових послуг при укладанні контрактів, яка може використовувати для зберігання будь-який вид цифрової інформації, включаючи комп'ютерний код. Цей фрагмент коду можна запрограмувати так, щоб він виконувався, тільки коли обидві сторони вводять свої ключі, тим самим погоджуючись на укладення контракту. Цей же код може отримувати інформацію з зовнішніх потоків даних (ціни на акції, метеорологічні зведення, заголовки новин і все інше, що може бути проаналізовано комп'ютером) і складати контракти, які будуть автоматично реєструватися при виконанні певних умов. У той же час, транспортна галузь, як доволі традиційна індустрія, поки що не має багато прикладів застосування блокчейну, але ця технологія здатна суттєво змінити цю галузь.

На основі технології доцільним є створення реєстру інвестиційних об'єктів у сфері інфраструктури, переведення на технологію реєстру автобусних маршрутів і запустити на його основі національну систему бронювання поїздок.

Висновки. Блокчейн - це однозначно прорив. Але в ньому є й невеликий негативний відтінок. Щоб його впровадити необхідно провести реструктуризацію величезних систем і величезну кількістю учасників. Одночасно ввести його в усіх сферах діяльності - неможливо. Більше того, до централізованого регулювання блокчейну державою ще дуже далеко. Сам по собі блокчейн - не панацея від бід української держави, а лише спосіб більш надійного зберігання інформації. Дуже багато злочинів скоюється шляхом підміни документів. Зараз можна стверджувати лише те, що держава прагне бути в світовому тренді. Блокчейн підвищує довіру до інформації, і на це є великий запит у громадян і світової спільноти. Але реальні плоди, як і більше відомостей для їх оцінки, блокчейн принесе в міру поглиблення інтеграції технології та поширення на інші сфери.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГІЯ, ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ, ІНФОРМАЦІЯ, СМАРТ-КОНТРАКТ, BLOCKCHAIN

ABSTRACT

Nazarenko I.I., Yavorenko M.A. Blockchain-technology: advantages and perspectives for use in the transport industry. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The purpose of the study is to determine the prospect of using BlockChain technologies.

Methods of research - comparative and expert analysis, dialectical method, methods of economic, historical, logical and system analysis and synthesis.

The blockchain technology is based on the rational use of the classical system of blocks without costs for the links, which can be classified as non-rational, unnecessary. Technologies today are developing faster than the state has time to adapt to the world trends its regulation. Revolutionary changes in the world of technology, finance, and investment, when new financial instruments and fundamentally different business models are created, also based on blockchain technologies, require different responses from different sectors of the economy. The blockchain technology may prove to be very useful outside of the financial services sector when contracting, which can be used to store any kind of digital information, including computer code. This code snippet can be programmed so that it is executed only when both parties enter their keys, thereby agreeing to a contract. The same code can receive information from external data streams (stock prices, meteorological summaries, news headlines, and everything else that can be analyzed by the computer) and make contracts that will automatically be logged under certain conditions. At the same time, the transport industry, as a rather traditional industry, does not yet have many examples of block cubicles, but this technology can significantly change this industry.

On the basis of technology it is expedient to create a register of investment objects in the field of infrastructure, transfer to the technology of the register of bus routes and launch on its basis the national system of travel reservations.

KEY WORDS: BLOCKCHAIN-TECHNOLOGY, TRANSPORT, INFORMATION, SMART-CONTRACT, BLOCKCHAIN

РЕФЕРАТ

Назаренко Я.Я. Блокчейн-технология: преимущества и перспективы использования в транспортной отрасли / Я.Я.Назаренко, М.А.Яворенко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып.2 (44).

Целью исследования является определение перспективы использования блокчейн-технологий.

Методы исследования - сравнительный и экспертный анализ, диалектический метод, методы экономического, исторического, логического и системного анализа и синтеза.

Технология блокчейн построена на рациональном использовании классической системы блоков без затрат на звенья, которые могут классифицироваться как нерациональные, не нужные. Технологии сегодня развиваются быстрее, чем государство успевает адаптировать к мировым тенденциям свое регулирования. Революционные изменения мира технологий, финансов и инвестиций, когда порождаются новые финансовые инструменты и принципиально другие бизнес-модели, создаются также на основе технологий блокчейн, требующие от различных отраслей экономики соответствующей реакции. Технология блокчейн может оказаться очень полезной вне сектора финансовых услуг при заключении контрактов, которая может использовать для хранения любой вид цифровой информации, включая компьютерный код. Этот фрагмент кода можно запрограммировать так, чтобы он выполнялся, только когда обе стороны вводят свои ключи, тем самым соглашаясь на заключение контракта. Этот же код может получать информацию из внешних потоков данных (цены на акции, метеорологические сводки, заголовки новостей и все остальное, что может быть проанализировано компьютером) и составлять контракты, которые будут автоматически регистрироваться при выполнении определенных условий. В то же время, транспортная отрасль, как довольно традиционная индустрия, пока не много примеров применения блокчейну, но эта технология способна существенно изменить эту отрасль.

На основе технологии целесообразно создание реестра инвестиционных объектов в сфере инфраструктуры, перевод на технологию реестра автобусных маршрутов и запустить на его основе национальную систему бронирования поездок.

Выводы. Блокчейн - это однозначно прорыв. Но в нем есть и небольшой негативный оттенок. Чтобы его внедрить необходимо, провести реструктуризацию огромных систем и огромным количеством участников. Одновременно ввести его во всех сферах деятельности - невозможно. Более того, до централизованного регулирования блокчейна государством еще очень далеко. Сам по себе

блокчейн - не панацея от бед украинского государства, а лишь способ более надежного хранения информации. Много преступлений совершается путем подмены документов. Сейчас можно утверждать лишь то, что государство стремится быть в мировом тренде. Блокчейн повышает доверие к информации, и на это есть большой запрос у граждан и мирового сообщества. Но реальные плоды блокчейн принесет по мере углубления интеграции технологии и распространения на другие сферы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: БЛОКЧЕЙН-ТЕХНОЛОГИЯ, ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ, ИНФОРМАЦИЯ, СМАРТ-КОНТРАКТ, BLOCKCHAIN

АВТОРИ:

Назаренко Ярослава Ярославівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: serrena@ukr.net, тел. +380679479956, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424.

Яворенко Максим Андрійович, Національний транспортний університет, студент групи ФТ-1-1м, e-mail: yavorenko@ukr.net, тел. +380665117393, Україна, 01103, м. Київ, вул. Киквідзе 40а

AUTHORS:

Nazarenko Iaroslava I., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: serrena@ukr.net, tel. +380679479956, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 424.

Yavorenko Maksim A., National Transport University, student of group FT-1-1m, e-mail: yavorenko@ukr.net, тел. +380665117393, Ukraine, 01103, m. Kyiv, vul. Kikvidze 40a

АВТОРЫ:

Назаренко Ярослава Ярославовна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: serrena@ukr.net, тел. +380679479956, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к.424.

Яворенко Максим Андреевич, Национальный транспортный университет, студент, e-mail: yavorenko@ukr.net, тел. +380665117393 Украина, 01103, г. Киев, ул. Киквидзе 40а

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Лук'яненко І. Г., доктор економічних наук, професор, Національний університет «Києво-Могилянська академія», професор кафедри фінансів, м. Київ, Україна

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

REVIEWER:

Luk'ianenko I.G, D Ph.D., Economics (Dr.), professor, National University "Kyiv-Mogyla Academy", Kyiv, Ukraine

Bazylyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor department of finances, account and audit, Kyiv, Ukraine.

ПИТАННЯ ЗНИЖЕННЯ ШВИДКОСТІ: ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТА ІНЖЕНЕРНІ РІШЕННЯ

Осипов В.О., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, osipov.valentin100@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9284-7919

SPEED REDUCTION QUESTIONS: THEORETICAL BASIS AND ENGINEERING DECISIONS

Osypov V.O., Ph.D in Technical Science, National Transport University, Kyiv, Ukraine, osipov.valentin100@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9284-7919

ВОПРОС СНИЖЕНИЯ СКОРОСТИ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И ИНЖЕНЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ

Осипов В.А., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, osipov.valentin100@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9284-7919

Вступ.

Досвід багатьох країн свідчить, що встановлення дорожніх знаків, які обмежують швидкість руху, не завжди дає бажаного результату без додаткових заходів, подекуди примусових, для зниження швидкості руху на окремих ділянках автомобільних доріг. Дослідження, проведені у деяких Європейських країнах, зокрема у Франції, показали, що доля водіїв, які порушують вимоги дорожніх знаків, що обмежують швидкість руху, при відсутності контролю досягає 70-80% [1]. Тому виникає необхідність прийняття нових альтернативних рішень, що дадуть змогу ефективно вирішувати питання зниження швидкості руху транспорту в умовах великих міст.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

При аналізі публікацій було вивчено роботи низки дослідників: Поліщука В.П., Врубеля Ю.А., Капського Д.В. Окремі тези базувались на власних дослідженнях автора. Для формулювання актуальності проблеми було використано дані з нормативних документів в сфері безпеки руху.

Постановка завдання.

В даному дослідженні вирішується задача зниження швидкості руху транспорту за рахунок впровадження інженерних рішень, а саме зміни типових геометричних параметрів автомобільної дороги. Це дає можливість впливати на транспортний потік в потенційно аварійно-небезпечних місцях вулично-дорожньої мережі. Розглянуто вже реалізовані заходи стримування швидкості у м. Києві. Наведено результати вивчення впливу деяких заходів на рух транспорту та можливості використання методу зон дилеми при прогнозуванні аварійності в місцях впровадження заходів.

Результати досліджень.

За визначенням фахівців, заспокоєння руху (Traffic calming measures) – комплекс заходів, що включають в себе дизайн доріг, утворення звужень, штучних нерівностей на автомобільних дорогах з метою затримання руху або зменшення кількості транспортних засобів, і, як наслідок, підвищення безпеки мешканців міст. Французький медичний центр, спеціалізований на дорожньо-транспортному травматизмі, приводить дані (табл. 1) про залежність тяжкості поранення пішохода від швидкості руху автомобіля на момент здійснення наїзду.

Таблиця 1 – Залежність тяжкості поранення пішоходів від швидкості руху автомобіля на момент здійснення наїзду

Table 1 – Dependence of the severity of injuries pedestrians on the speed of the car on the moment of the incursion

Швидкість руху автомобіля, км/год.	Ступінь тяжкості поранення пішохода та вірогідність його загибелі
20-30	Контузія без тяжких наслідків, вірогідність летального результату 5-10%
30-40	Можливість інвалідності, вірогідність летального результату – 10 – 20%
40-50	Вірогідність летального результату складає 20 – 50%
50-60	Вірогідність летального результату складає 50 – 85%
60-70	Вірогідність летального результату складає 85 – 95%
Більше 70	Летальний результат

Посилаючись на такі дані, залежність вірогідності загибелі пішохода від швидкості руху транспортних засобів буде мати вигляд (рис. 1). Дані [2] показують, що в діапазоні швидкостей 40-60 км/год. відбувається різке збільшення вірогідності летального результату для пішохода. Пояснення полягає в тому, що при екстремому гальмуванні (на сухому покритті) транспортний засіб, що рухається:

- на швидкості 40 км/год. – зупиниться через 20 м;
- на швидкості 60 км/год. – через 20 м автомобіль все ще рухається з швидкістю 55 км/годину.

На підставі цих даних, дозволена швидкість руху в населених пунктах Європейських країн не перевищує 50 км/год. У число таких країн входять Австрія, Бельгія, Великобританія, а з 2018 року – Україна.

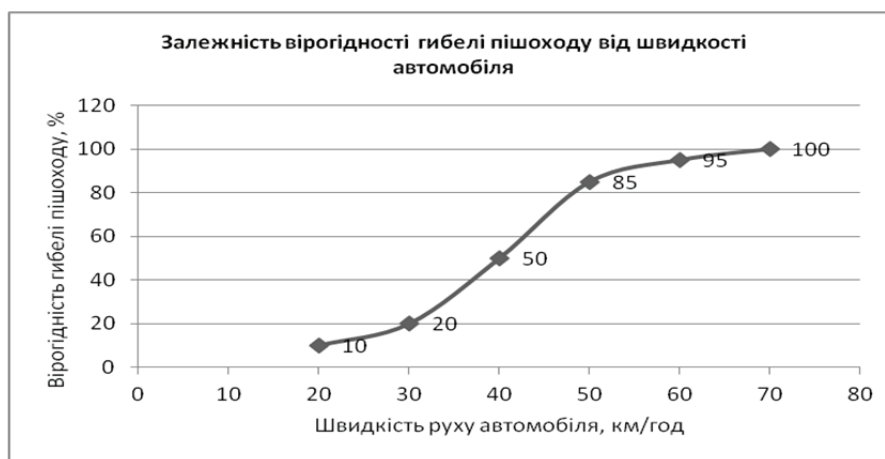


Рисунок 1 – Залежність загибелі пішохода від швидкості автомобіля
Figure 1 – Dependence of the pedestrian's death on the speed of the car

Вплив окремих технічних засобів на рух транспортного потоку.

Швидкі темпи автомобілізації в містах України виявили проблеми пов'язані зі зменшенням швидкості пересування транспортних потоків на основних автодорогах і вулицях великих населених пунктів. Окрім збільшення кількості транспорту існують і інші причини утворення заторів, такі як невідповідність геометричних параметрів існуючих доріг і вулиць сучасним потребам і неможливість їх реконструкції через щільність існуючої забудови.

Автором вивчено вплив пристроїв примусового зниження швидкості (ППЗШ) – «лежачий поліцейський» на втрати в транспортному русі у населених пунктах.

Для вжиття заходів із зниження аварійності за участю пішоходів, на Україні введено в дію норматив – ДСТУ 4123-2006 «Безпека дорожнього руху. Елементи примусового зниження швидкості на вулицях і дорогах. Загальні вимоги. Правила застосування» [3].

З метою визначення впливу ППЗШ на швидкість руху транспортних потоків проведено виміри затримки автомобілів в місцях їх установки перед наземними нерегульованими пішохідними переходами в м. Київ (вулиці Червоноткацька, та вул. Іоанна Павла II, в районі шкіл).

Перший об'єкт згідно [3] відповідає II типу елементу примусового зниження швидкості (висота – 50-70 мм, радіус криволінійної поверхні – 11-15°), другий об'єкт відповідає III типу (висота – 70-80 мм, радіус криволінійної поверхні – 20-25°). При проведенні дослідження був застосований метод [4], розроблений для дослідження затримок автомобілів на перехрестях.

Суть дослідження полягає у визначенні сумарної затримки, накопиченої призупиненими на цих ділянках автомобілями і приведенні її до одного умовного автомобіля, що проїхав через штучну нерівність. В результаті спостерігається наступна теоретична залежність:

1. Загальна затримка, авт./с, по цьому напрямку за період спостереження:

$$T_{zi} = S_1 10, \quad (1)$$

де S_1 – загальне число автомобілів, що проїхали; 10 – кількість секунд;

2. Середня затримка призупиненого автомобіля, що пройшов по цьому напрямку:

$$t_{zi} = \frac{T_{zi}}{S_2}, \quad (2)$$

де S_2 – кількість призупинених автомобілів;

3. Відсоток призупинених автомобілів:

$$K = \frac{S_2}{S_2 + S_3} 100\%, \quad (3)$$

де S_3 – кількість автомобілів, що пройшли без призупинення через кожну хвилину спостереження;

4. Умовна затримка автомобілів, авт./год., по цьому напрямку за 1 год.:

$$T_{ziq} = \frac{\ddot{t}_{zi} \cdot N_i}{3600}, \quad (4)$$

де N_i – годинна інтенсивність по цьому напрямку.

Дослідження затримки виконувалися наступним чином. У спеціально підготовлені таблиці (табл. 2, 3) по числу напрямів руху на обстежуваній ділянці заносяться дані про кількість автомобілів, що пройшли без зупинки, та кількість автомобілів, що призупинилися перед «лежачим поліцейським». Підрахунок робився впродовж 10 хвилин.

Таблиця 2 – Дослідження затримок автомобілів по вул. Червоноткацькій

Table 2 – Investigation of car delays at the street Chervonotkatska

Час, хв.	Число автомобілів, що проїхали через «лежачий поліцейський» в наступні моменти часу, сек.						Загальне число за хв.	Кільк. авт., що призуп. за хв.	Кільк. авт., що пройшли без призуп. за хв.
	10	20	30	40	50	60			
1-а	-	1	2	-	1	1	5	4	1
2-а	1	1	1	-	-	1	4	2	2
3-я	1	1	1	-	1	-	4	4	-
4-а	-	-	-	-	1	-	1	-	1
5-а	-	1	-	-	1	1	3	2	1
6-а	1	-	1	-	1	-	3	2	1
7-а	1	1	1	1	1	1	6	4	2
8-а	-	1	1	1	1	-	4	3	1
9-а	1	1	-	-	-	1	3	1	2
10-а	1	1	1	-	1	1	5	4	1
Разом за 10 хвилин							$S1=38$	$S2=26$	$S3=12$

Таблиця 3 – Дослідження затримок автомобілів по вул. Іоанна Павла II

Table 3 – Investigation of delays of cars on the street John Paul II

Час, хв.	Число автомобілів, що проїхали через «лежачий поліцейський» в наступні моменти часу, сек.						Загальне число за хв.	Кільк. авт., що призуп. за хв.	Кільк. авт., що пройшли без призуп. за хв.
	10	20	30	40	50	60			
1-а	-	-	-	1	1	1	3	3	-
2-а	-	-	1	-	-	-	1	1	-
3-я	1	-	1	1	-	-	3	2	1
4-а	1	1	1	-	1	1	5	4	1
5-а	1	-	-	1	1	-	3	3	-
6-а	-	1	-	-	-	-	1	1	-
7-а	1	-	1	-	1	-	3	2	1
8-а	1	1	-	-	-	-	2	2	-
9-а	1	1	1	1	-	1	5	5	-
10-а							4	3	1
Разом за 10 хвилин							$S1=30$	$S2=26$	$S3=4$

На підставі даних, отриманих з табл. 2, 3 побудовано графіки затримок автомобілів (рис. 2, 3).

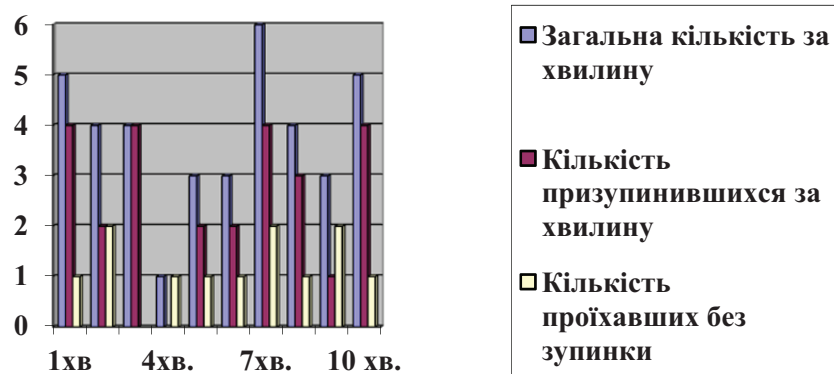


Рисунок 2 – Затримки автомобілів на вул. Червоноткацькій
Figure 2 – Delay of cars on the street Chervonotkatska

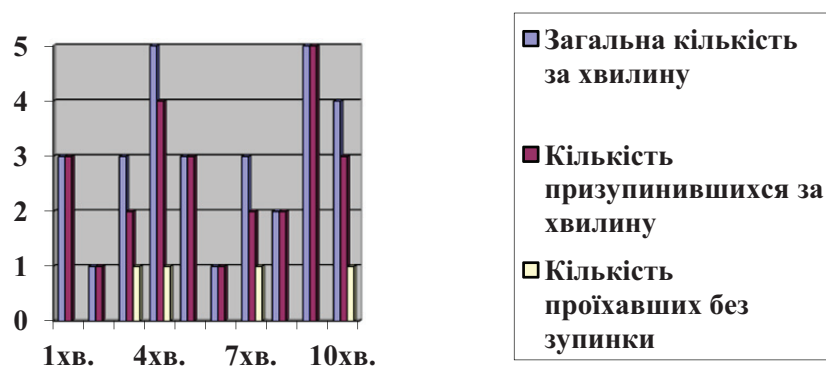


Рисунок 3 – Затримки автомобілів на вул. Іоанна Павла II
Figure 3 – Delay of cars on the street John Paul II

Враховуючи дані з табл. 2 і 3, будується графік залежності затримки транспорту від геометричних параметрів ППЗІІ(рис. 4, 5).

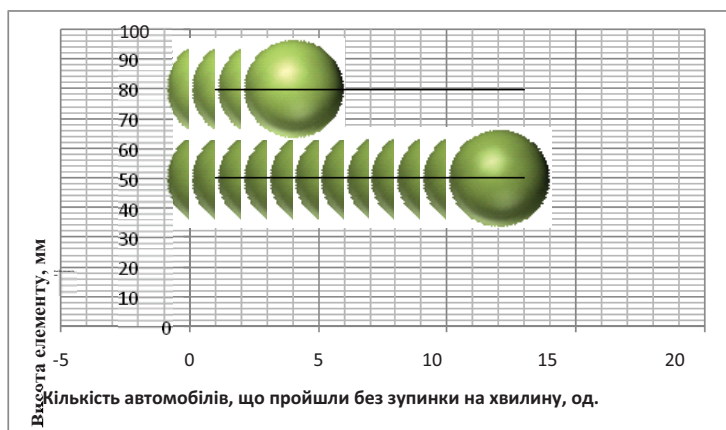


Рисунок 4 – Залежність затримки руху транспортних засобів від висоти елемента
Figure 4 – Dependence of vehicle delay on the height of the element

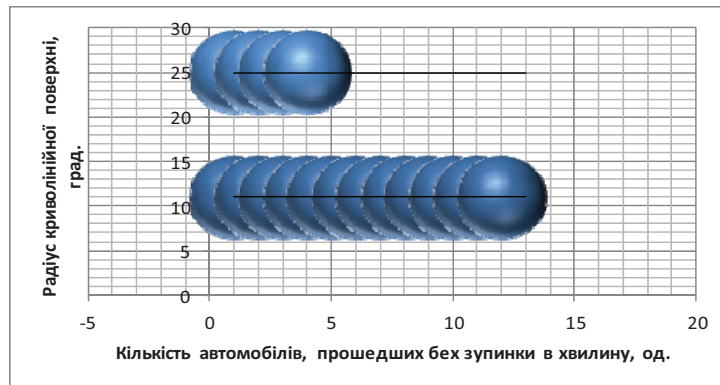


Рисунок 5 – Залежність затримки руху транспорту від радіусу криволінійної поверхні
Figure 5 – Dependence of transport delay on the radius of curvilinear surface

Таким чином встановлено, що затримки транспортних засобів на ППЗШ, встановлених перед нерегульованими наземними пішохідними переходами, несуттєво впливають на швидкість руху потоку, проте швидкість руху може значно знижуватися при збільшенні висоти елементів і кута їх підйому, тобто геометричні параметри дороги мають прямий вплив на швидкість транспорту.

Вивчення можливості використання методу зон дилеми при прогнозуванні аварійності в місцях впровадження заходів по стримуванню швидкості руху.

При вивченні питання впровадження заходів стримування швидкості руху особливу цікавість викликали роботи дослідників Білоруського національного технічного університету (БНТУ), які присвячені розробці методики прогнозування зіткнень з ударом позаду на регульованих об'єктах (метод зон дилеми), запропонованої професором Врубелем Ю.А. Вказана методика дозволяє прогнозувати зіткнення виходячи із низки факторів, що впливають на аварійність – швидкості, щільності транспортного потоку, умов руху, а також часу, який є у водія для ідентифікації перешкоди та прийняття рішень для маневрування. Основна думка полягає у визначенні параметрів так званої зони дилеми, де водії з рівною вірогідністю можуть приймати взаємовиключні рішення – гальмувати або прискоритися.

Проектуючи цей метод на впровадження заходів зі стримування швидкості руху в містах, ми маємо справу з двома потенційними точками прояву зон дилеми. У першому випадку це ділянка безпосередньо перед «перешкодою», водій може прийняти два взаємовиключні рішення – зменшити швидкість або продовжити рухатись із заздалегідь вибраною швидкістю. Друга зона – відразу після перешкоди – водій може продовжувати рух із швидкістю, з якою проходив «небезпечну зону», або різко прискоритись. Тому необхідно виключити навіть невелику можливість непорозуміння водієм дорожньої ситуації. Досягнути цього можливо шляхом використання в зонах заспокоювання руху комплексу технічних засобів регулювання дорожнього руху.

Практичне впровадження заходів стримування швидкості руху.

На сьогодні у м. Києві вже розпочато реалізація різноманітних інженерних рішень, які на думку автора можуть мати значний вплив на стримування швидкості руху. З цією метою на вулично-дорожній мережі міста влаштовано близько 60 підвищених пішохідних переходів (рис. 6).



Рисунок 6 – вул. Новогоспітальна (м. Київ)
Figure 6 – street Novohospitalna (Kyiv)

На відміну від існуючих ППЗШ, влаштування підвищеного пішохідного переходу примушує водіїв істотно знижувати швидкість, що повинно у значній мірі вплинути на зниження кількості ДТП у тому числі і за участю осіб з обмеженими фізичними властивостями. Підвищений пішохідний перехід – особливо результативний засіб стримування швидкості руху транспортних засобів, оскільки автомобілі позбавлені можливості розігнатися на самому переході, на відміну від перехрестя, не обладнаного підвищеними переходами. Особливо ефективним виглядає пропозиція використовувати такий тип переходів на вулицях і дорогах, де дорогу перетинають люди з обмеженими фізичними властивостями (відсутність зору). Існуючі звукові сигналізатори, які встановлюються разом з світлофорами, через розсіювання звуку у просторі, не можуть в повній мірі вказати правильну траєкторію перетину проїзної частини. Через це зростає вірогідність потрапляння у ДТП інвалідів зору. А підвищений пішохідний перехід задає правильну траєкторію, виконуючи роль направляючого бордюру, який використовують інваліди для пересування на дотик паличкою. На вказаний пристрій автором отримано патент на корисну модель [5].

Доведеним фактом є ефективність використання на дорогах так званих «острівців безпеки» – інженерного облаштування, яке дає змогу пішоходам безпечно перетинати занадто широку проїзну частину доріг та технічно звужувати смугу руху. Починаючи з 2017 року у м. Києві розпочата програма з реалізації вказаних технічних рішень (рис. 7, 8).



Рисунок 7 – вул. О. Архипенка (м. Київ)
Figure 7 – street O. Arhipenka (Kyiv)

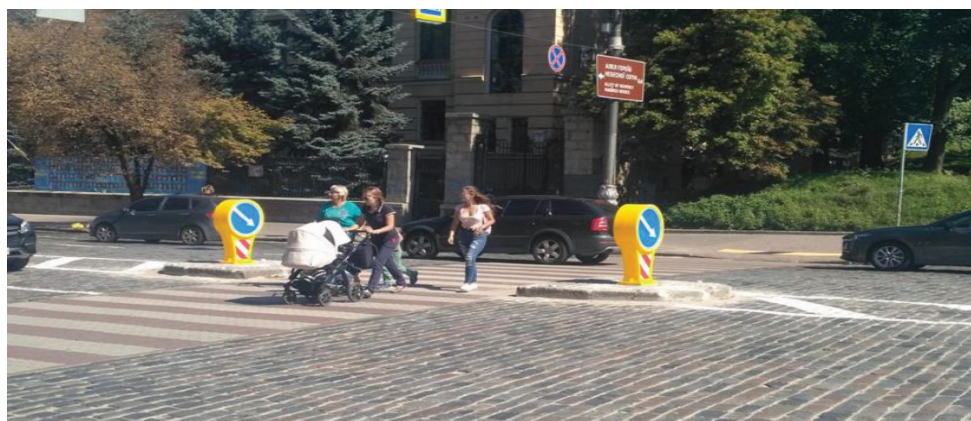


Рисунок 8 – вул. М.Грушевського (м. Київ)
Figure 8 – street M. Hrushevsky (Kyiv)

Влаштування кільцевих розв'язок малого радіусу вирішує питання не стільки примушення водіїв знижувати швидкість, скільки рівномірного розподілу транспортного потоку для зменшення ймовірності скоєння ДТП та підвищення пропускної спроможності транспортного вузла (рис. 9). До речі, при влаштуванні вказаних острівців вперше було використано новий тип світлоповертального елемента – кільцевий світлоповертач, розроблений спеціально для такого типу пересічень.



Рисунок 9 – вул. Труханівська (м. Київ)
Figure 9 – street Trukhanivska (Kyiv)

Портальні конструкції є важливим елементом заспокоєння руху через створення уяви у водія в'їзду в зону з «іншими» умовами руху, які потребують зміни транспортної поведінки (підвищена увага, зменшення швидкості тощо) [6].



Рисунок 10 – Використання портальної конструкції на вул. Академіка Туполева (м. Київ)
Figure 10 – Use of portal construction on the street Academician Tupolev (Kyiv)

Звуження проїзної частини дозволяє досягнути наступних переваг: підвищення комфорту та зручності для пішоходів; зменшення ризику обмеження поля зору через запарковані автомобілі; підвищення рівню благоустрою; зниження швидкості (рис. 11).



Рисунок 11 – вул. Леонтовича (м. Київ)
Figure 11 – street Leontovicha (Kyiv)

Влаштування 3D розмітки – ще один, на даний час експериментальний інструмент впливу на підсвідомість водія з метою примушення його зменшити швидкість перед «зорово уявною» перешкодою. Такий вид заспокоєння руху ще потребує додаткового дослідження, але має певну перспективу (рис. 12, 13).



Рисунок 12 – вул. Мурманська (м. Київ)
Figure 12 – street Murmanska (Kyiv)



Рисунок 13 – вул. Західна (м. Київ)
Figure 13 – street Zahidna (Kyiv)

Висновки.

У результаті проведеного дослідження виявлено, що затримки транспортних засобів на елементах примусового зниження швидкості, встановлених перед нерегульованими наземними пішохідними переходами в населених пунктах, несуттєво впливають на швидкість руху транспортного потоку, проте швидкість руху потоку може значно знижуватися при збільшенні висоти елементів і кута їх підйому. Тобто, можна говорити про стійку залежність зміни швидкості руху водіїв від зміни окремих геометричних параметрів автодороги. Впроваджені вже на сьогодні заходи у м. Києві дають змогу проводити повноцінні дослідження щодо їх впливу на стримування швидкості руху.

Актуальність дослідження підтверджується також тим, що вже на сьогодні ДерждорНДІм. М.П. Шульгіна розпочато розробку нового стандарту – ДСТУ «Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги», який має на меті запровадити комплексний підхід до створення системи безпечних умов руху дорогами та вулицями, яка ґрунтується на керуванні швидкістю.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Ісаєв І.М. Пропозиції щодо влаштування підвищених наземних пішохідних переходів / І.М. Ісаєв, О.П. Кравченко, В.О. Осипов // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки. – 2012. – № 3 (62). – С. 63 – 67.

2. Handboek voor de praktische uitvoering vanvoetgangersoversteekplaatsen. // «Opzoekings centrum voor de Wegenbouw». № 47/0. – Brussel, 2010. – P. 68.
3. ДСТУ 4123-2006 «Безпека дорожнього руху. Елементи примусового зниження швидкості на вулицях і дорогах. Загальні вимоги. Правила застосування»
4. Врубелъ Ю.А. Определение потерь в дорожном движении / Ю.А. Врубелъ, Д.В. Капский и Е.Н. Кот. – Минск: БНТУ, 2006. – 252 с.
5. Патент України на корисну модель № 86208 Україна, МПК (2013.01), E01F11/00. Спосіб влаштування безпечного перетину інвалідами зору проїзної частини автодоріг / Осипов В.О. Дата реєстрації 25.12.2013 р.
6. Капский Д.В. Меры сдерживания скорости движения и их эффективность / Д.В. Капский, А.В. Коржова, Д.В. Мозалевский, И.Г. Гамульский, Н.В. Артюшевская //Международная юбилейная научно-техническая конференция «Автомобильные дороги: безопасность и надежность», посвященная 90-летию Белорусской дорожной науки. Сборник докладов. Часть 1. 22-23 ноября 2018 г. – Минск, БелдорНИИ, 2018. – С. 55 – 61.

REFERENCES

1. Isaev I.M. (2012) Offers for high ground pedestrian crossings. [An experiment was conducted to introduce a new type of transition]. Bulletin of the Zhytomyr State Technological University. Series: Engineering, No. 3 (62), 63 – 67 [in Ukrainian].
2. Handboek voor de praktische uitvoering vanvoetgangersoversteekplaatsen (2010) [solutions to reduce road acciden] «Opzoekings centrum voor de Wegenbouw». № 47/0. – Brussel, 68. [in Dutch].
3. DSTU 4123-2006 "Road Safety. Elements of forced reduction of speed on streets and roads. General requirements. Application rules» [in Ukrainian].
4. Vrubel Yu.A. (2006) Determination of losses in road traffic [Given calculations of losses in traffic]. Minsk: BNTU, 252 [in Russian].
5. Patent of Ukraine for utility model No. 86208 Ukraine, IPC (2013.01), E01F11 / 00. The method of arrangement of safe intersection of the visually impaired viewers of the roadway / Osypov V.O. Registration date 25.12.2013 [in Ukrainian].
6. Kapsky D.V. (2018) Measures of restraint and their efficiency [Studied engineering solutions to reduce the speed]. International Jubilee Scientific-Technical Conference "Roads: Safety and reliability "dedicated to the 90th anniversary of the Belarusian road science. Collection of reports. Part 1. November 22-23, 2018 – Minsk, BeldorNII, 55 – 61 [in Russian].

РЕФЕРАТ

Осипов В.О. Питання зниження швидкості: теоретичні основи та інженерні рішення / В.О. Осипов //Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

У статті представлені результати дослідження впливу впроваджених інженерних рішень на швидкість руху транспортного потоку у великих населених пунктах. Проведені теоретичні та експериментальні дослідження дали змогу сформулювати основні критерії до окремих елементів автомобільних доріг, які мають вплив на заспокоєння руху транспорту. Вивчено можливість використання методу зон дилеми при прогнозуванні аварійності в місцях впровадження інженерних рішень. Наведено конкретні приклади впроваджених заходів у м. Києві, які на сьогодні вже вирішують поставлені завдання, за деякими ще проводиться спостереження з метою більш глибокого вивчення їх впливу на швидкість та внесення деяких інженерних поправок.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ШВИДКІСТЬ РУХУ, ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ, ПІДВИЩЕНИЙ ПЕРЕХІД, ОСТРІВЕЦЬ БЕЗПЕКИ, КІЛЬЦЕВЕ ПЕРЕСІЧЕННЯ, ПОРТАЛ, РОЗМІТКА, ЗВУЖЕННЯ ПРОЇЗНОЇ ЧАСТИНИ.

ABSTRACT

Osypov V.O. Speed reduction questions: theoretical basis and engineering decisions. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article presents the results of the study of the impact of implemented engineering solutions on the speed of traffic flow in large settlements. The conducted theoretical and experimental studies have made it possible to formulate the main criteria for individual elements of highways, which have an effect on the calming of traffic. The possibility of using the method of zones of dilemma in forecasting of accidents in the

places of implementation of engineering decisions is studied. There are concrete examples of implemented measures in Kyiv, which are already solving the tasks, while others are still being monitored to further study their impact on speed and the introduction of some engineering modifications.

KEY WORDS: TRAFFIC FREIGHT, TRANSPORTATION, ENHANCED TRANSITION, SAFETY EQUIPMENT, ROLLING, PORTAL, DETAILS, RECORDING OF THE TRANSMISSION PART.

РЕФЕРАТ

Осипов В.А. Вопрос снижения скорости: теоретические основы и инженерные решения / В.А. Осипов // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье представлены результаты исследования влияния внедренных инженерных решений на скорость движения транспортного потока в крупных населенных пунктах. Проведенные теоретические и экспериментальные исследования позволили сформулировать основные критерии к отдельным элементам автомобильных дорог, которые влияют на успокоение движения транспорта. Изучена возможность использования метода зон дилеммы при прогнозировании аварийности в местах внедрения инженерных решений. Приведены конкретные примеры внедренных мероприятий в г. Киеве, которые сегодня уже решают поставленные задачи, по некоторым еще проводится наблюдение с целью более глубокого изучения их влияния на скорость и внесения некоторых инженерных поправок.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО, ПОВЫШЕННЫЙ ПЕРЕХОД, ОСТРОВК БЕЗОПАСНОСТИ, КОЛЬЦЕВОЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ, ПОРТАЛ, РАЗМЕТКА, СУЖЕНИЕ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ.

АВТОР:

Осипов Валентин Олександрович, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортних технологій, e-mail: osipov.valentin100@gmail.com, тел. (099) 777-24-88, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.

AUTHOR:

Osypov Valentyn, National Transport University, Associate Professor, Transport Technologies Department, e-mail: osipov.valentin100@gmail.com, tel. (099) 777-24-88, 01010, Kyiv, street M. Omeljanovich-Pavlenko, 1.

АВТОР:

Осипов Валентин Александрович, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортных технологий, e-mail: osipov.valentin100@gmail.com, тел. (099) 777-24-88, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленко, 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Дмитрієв М.М., перший проректор, проректор з наукової роботи Національного транспортного університету, доктор технічних наук, професор, Київ, Україна

Рутковська І.А., кандидат технічних наук, професор, завідувача аспірантурою та докторантурою НТУ, Київ, Україна

REVIEWER:

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

Rutkovskaya I.A., Candidate of Technical Science, Professor, Postgraduate Student and NTU Doctorate, Kyiv, Ukraine

**ДИНАМІКА ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СФЕРИ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ
ТРАНСПОРТНИМИ ПОСЛУГАМИ УКРАЇНИ**

Павлюк В.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0001-8301-8385

Муленко В.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, zetghost@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0950-6449

**DYNAMICS AND PROSPECTS DEVELOPMENT OF UKRAINE'S
TRANSPORT SERVICES INTERNATIONAL TRADE**

Pavliuk V.I., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0001-8301-8385

Mulenko V.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, zetghost@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0950-6449

**ДИНАМИКА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ТОРГОВЛИ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ УКРАИНЫ**

Павлюк В.И., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, orcid.org/0000-0001-8301-8385

Муленко В.Н., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, zetghost@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0950-6449

Постановка проблеми. Швидкий розвиток світового господарства в епоху постіндустріального розвитку призвів до істотного поглиблення відносин між країнами, посиленням їх економічної залежності і взаємодії. Процеси глобалізації та інтернаціоналізації найвідчутніше вплинули на розвиток транспортних систем і мереж, що пов'язано із специфікою транспорту, як ланки господарського процесу та його роллю “судинної системи” країн і регіонів. Сьогодні транспортний сектор – сфера національної економіки, котра демонструє динамічний розвиток. Тому забезпечення сталого розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами стає необхідною умовою забезпечення економічного розвитку країни та зростання світової економіки в цілому. Розвиток сфери торгівлі транспортними послугами особливо актуальний для України, котра наразі перебуває в складному економічному положенні. Україна має значний транспортний і транзитний потенціал. Забезпечення ефективного функціонування та розвитку сектору транспортних послуг дозволить зміцнити позиції держави на міжнародних ринках, повною мірою використати потенціал країни в даній сфері та отримати абсолютні та відносні переваги в глобальному поділі праці.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми. Дослідженню питання стану, проблематики та перспектив розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами, в тому числі і послугами транзиту, присвячено широке коло наукових праць таких авторів, як І. Амеліна, А. Брайковська, В. Буркун, Р. Веприцький, Л. Ковальська, А. Іваненко, К. Михайличенко, А. О कोरोков, К. Петренко, М. Постан та ін.

Метою даної статті є аналіз динаміки розвитку торгівлі транспортними послугами України, визначення проблематики її здійснення та перспективи розвитку в умовах глобалізаційних процесів.

Виклад основного матеріалу. Одразу з набуттям незалежності Україна почала розвиток власного транспортного потенціалу та процес становлення як транзитної держави. Вигідне географічне положення України на перетині осей Схід – Захід та Північ – Південь, а також наявність транспортної інфраструктури створили необхідні передумови для розвитку сектору транспортних послуг [1]. Сьогодні транспортний сектор України є значним сегментом національної економіки. Україна володіє 21,7 тис. км залізниць, 169,7 тис. км автомобільних доріг, майже 2,7 тис. км внутрішніх водних шляхів, 19 морських та 10 річкових портів, 187 аеропортів [2]. Територією України проходять 36,7 тис. км газопроводів та 4,5 тис. км нафтопроводів [3]. Економіко-географічне положення України створює передумови для активного розвитку зовнішньої торгівлі транспортними послугами як з країнами Європи, так і з іншими країнами світу. Геостратегічне положення між

країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Це створило сприятливі умови для розвитку торгівлі транспортними послугами та збільшення їх частки у зовнішній торгівлі України.

Однак, на сьогодні Україна повною мірою не використовує увесь наявний потенціал у сфері торгівлі транспортними послугами. Згідно даних Державної служби статистики міжнародна торгівля транспортними послугами України перебуває в кризовому стані, що пов'язано з економічною нестабільністю та негативним впливом зовнішніх факторів. В структурі загального експорту експорт транспортних послуг займав близько 10%, в структурі імпорту імпорт транспортних послуг становив лише 2% загального обсягу імпорту. За період 2013-2017 років не спостерігалось стійких тенденцій експорту транспортних послуг. До 2015 року спостерігалось стабільне та істотне щорічне скорочення обсягів експорту (в середньому на 18% в рік), що було викликане впливом низки негативних внутрішніх та зовнішніх факторів. Починаючи з 2016 року спостерігається незначний ріст обсягів експорту (в середньому на 5% на рік), що викликане незначним покращенням економічної ситуації, ростом обсягів вантажних перевезень і кількості наданих транспортних послуг. Аналогічно імпорт транспортних послуг демонстрував тенденцію до зменшення, лише в 2017 році продемонструвавши зростання. Стабільне падіння обсягів імпорту 2013-2016 років (в середньому на 16%) було обумовлено економічною кризою в Україні, спадом ділової активності, військовими діями на території України і як наслідок втратою контролю над частиною шляхів, загальним падінням рівня життя населення та його зубожінням, високою інфляцією. В 2017 році обсяги імпорту зросли на 22,6%, що зумовлено коливанням курсу національної валюти (рис. 1).

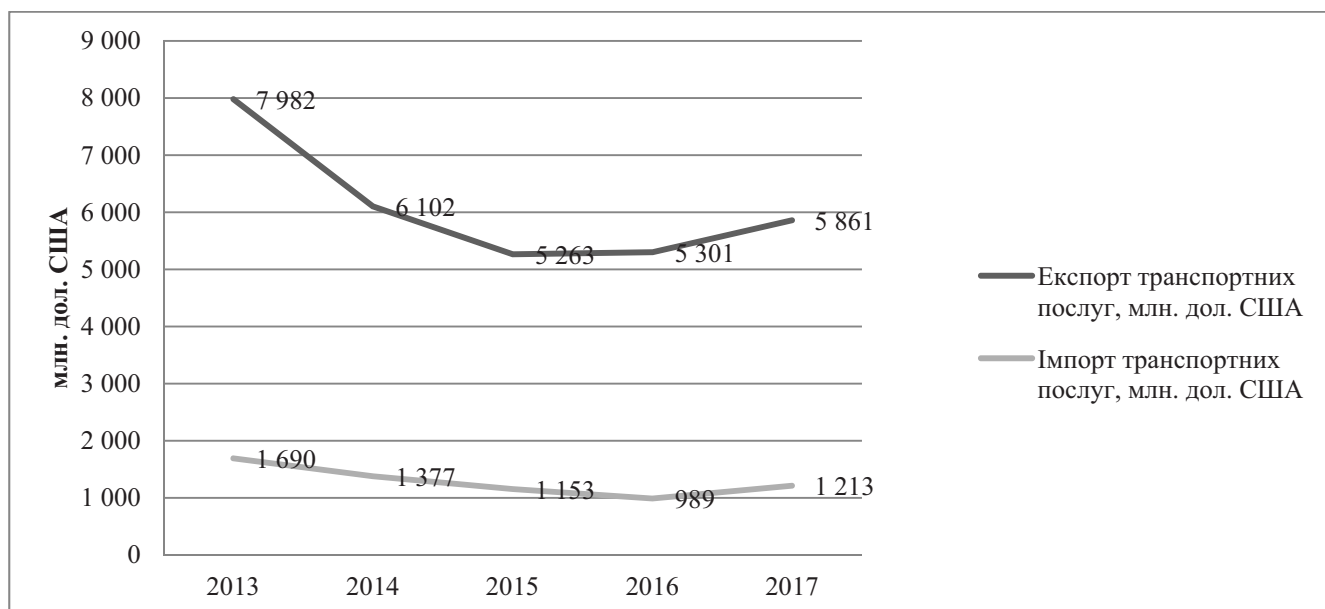


Рисунок 1 - Динаміка експорту та імпорту транспортних послуг за період 2013-2017 років, млн. дол. США [Розроблено на основі джерела 4]

Figure 1 - Dynamics of transport services export and import for the period of 2013-2017, million dollars [Developed on the basis of source 4]

Наявні тенденції зумовлені політичною та економічною нестабільністю, частими змінами в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, низькою якістю внутрішньої транспортної мережі, а також низкою негативних зовнішніх чинників та факторів. Знижуються обсяги перевезень не лише через тривалу фінансово-економічну кризу, військові дії на сході країни та економічну агресію Росії, але й внаслідок неефективної роботи підприємств транспортного сектору, які не можуть забезпечити належний рівень сервісу, швидкість перевезень, збереження вантажів, привабливі тарифні умови [5, с.87].

Виходячи із даних рис. 2 в структурі експорту транспортних послуг переважає трубопровідний транспорт. Його частка в структурі експорту знаходиться на рівні 51,4%. Подібне домінування в структурі транспортних послуг обумовлене тим, що основна частина вантажних перевезень Україною здійснюється саме трубопровідним транспортом. Значними в даному році були надходження від експорту послуг повітряного (18,7%), залізничного (10%) і морського (10,5%) транспорту. Це зумовлено значними обсягами пасажирських перевезень, що здійснюються авіатранспортом та

залізничним транспортом, а також істотними обсягами перевезення вантажів залізничним транспортом. Виходячи із структурного аналізу експорту транспортних послуг можна стверджувати, що обсяги експорту транспортних послуг у 2013-2017 роках значною мірою були зумовлені коливанням обсягів експорту послуг трубопровідного транспорту. Ускладнення відносин з Росією і, як наслідок, скорочення обсягів транспортування газу трубопровідним транспортом чинили значний негативний вплив на обсяги експортованих транспортних послуг. Налагодження реверсу газу з країн Європейського Союзу та Молдови в останні роки позитивно вплинуло на стан торгівлі транспортними послугами та дозволило забезпечити її зростання.

Згідно даних рис. 2 найбільше Україною імпортувалися послуги повітряного (37,3%), залізничного (24,5%), морського (18,4%) та автомобільного (10,9%) транспорту. Подібні обсяги зумовлені тим, що здебільшого Україною для вантажоперевезень та пасажироперевезень використовуються дані види транспорту. Значна частка імпорту саме послуг повітряного транспорту пов'язана з поглибленням в останні роки співпраці з Європейським Союзом та активізацією економічної діяльності України. Активізація співробітництва України та ЄС зумовило також зміну обсягів імпорту послуг залізничного транспорту, оскільки українські колії не адаптовані до європейських стандартів.

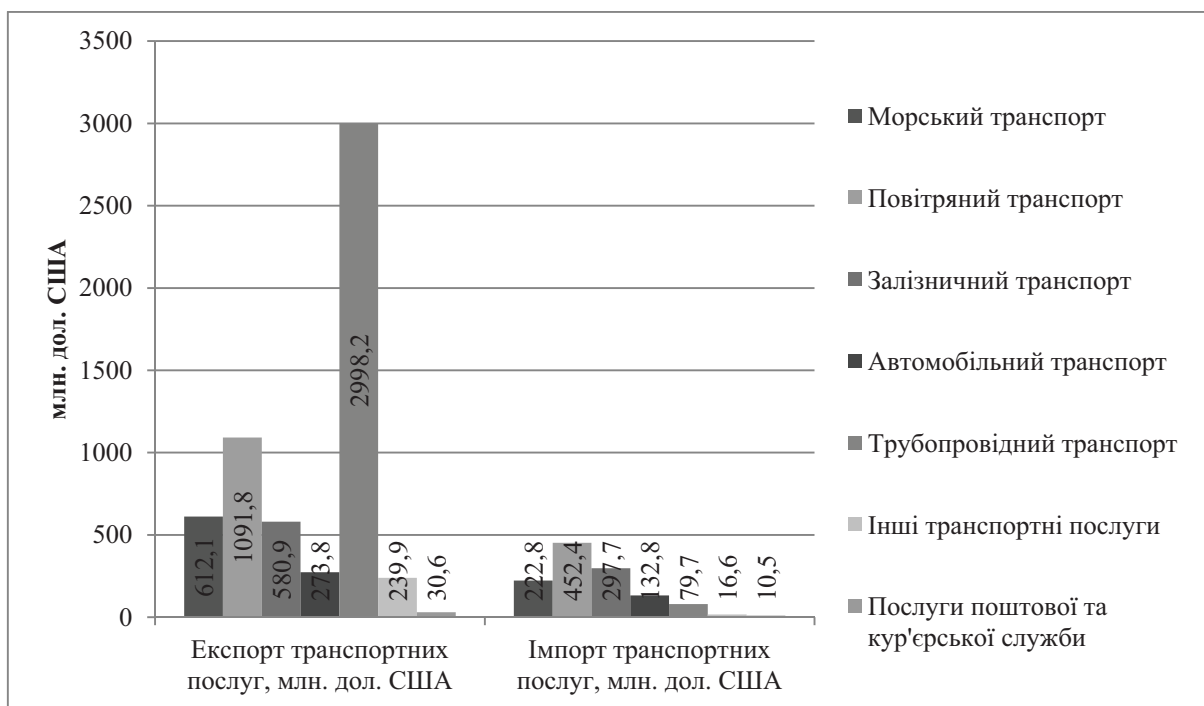


Рисунок 2 – Структура експорту та імпорту транспортних послуг у 2017 році
[Розроблено на основі джерела 4]

Figure 2 - The transport services export and import structure in 2017 [Developed on the basis of source 4]

Згідно даних таблиці 1 основними торговельними партнерами України в галузі експорту транспортних послуг були країни СНД. В структурі експорту частка даних країн складає більше 50% і демонструє стабільне зростання. Значним імпортером українських транспортних послуг на сьогодні також є країни Європи, частка яких в структурі експорту становить близько 25% і демонструє щорічне скорочення. Частка країн Азії за досліджуваний період була на рівні 12%, країн Америки – 6%. В структурі експорту частки країн Африки та Австралії були незначними (1 та 0,5% відповідно). Подібна географічна структура та тенденції зміни географічної структури пов'язані з тісними економічними зв'язками України та країн СНД та географічною близькістю до даних країн. Скорочення частки країн Європи зумовлено нестабільними темпами росту обсягів експорту, а також переважним використанням у торговельних відносинах України з даними країнами європейських транспортних послуг.

Відповідно до таблиці 1 Україна імпортувала найбільше транспортних послуг із країн Європи. Їх частка в структурі імпорту була на рівні 56-62%. Це пов'язано з поглибленням торговельних зв'язків України та країн ЄС. Значною в географічній структурі була також частка країн СНД (вона була на рівні 22%), що викликано значними торговельними відносинами з даними країнами. Частка

країн Азії в структурі імпорту в даному періоді демонструвала стабільне зростання і збільшилась із 11% у 2015 році до 13% у 2017 році. Це викликано збільшенням обсягів перевезень морським транспортом та активним використанням Україною азійського транспорту, котрий є більш дешевим. Найменшими в структурі імпорту були долі країн Америки (2-3%), Африки (близько 0,5%) та Австралії (менше 0,1%).

Таблиця 1 – Географічна структура торгівлі транспортними послугами України за період 2015-2017 років, тис. дол. США [Розроблено на основі джерела 4]

Table 1 - Geographical structure of Ukraine's transport services trade for the period 2015-2017, thousand dollars [Developed on the basis of source 4]

	2015		2016		2017	
	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт	Експорт	Імпорт
СНД	2721016,89	259105,32	2968929,85	236892,67	3331802,53	259284,81
Європа	1373124,5	722847,16	1282733,12	577187,24	1414083,67	689716,11
Азія	653099,07	128852,06	626877,94	143971,41	712678,67	231017,37
Африка	76677,24	2927,37	54647,7	2311,03	72836,36	6843,06
Америка	400370,36	39343,19	333031,8	28680,98	303902,82	25953,4
Австралія та Океанія	37735,65	251,9	33619,55	215,59	25567,01	238,87

Отримані данні свідчать про неповноту використання транспортного потенціалу України та часткову втрату Україною своїх позицій на світовому ринку. Подібні негативні тенденції зумовлені низькою якістю внутрішньої транспортної мережі України, застарілим рухомим складом, відставанням в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів, низьким рівнем розвитку інфраструктури державного кордону та низькою пропускною спроможністю прикордонних пунктів пропуску, частими змінами в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, недостатньо гнучкою тарифною політикою, а також зростанням міждержавної конкуренції за транспортні та транзитні потоки [6].

Подолання вказаних вище проблем потребує розроблення урядом довготривалої стратегії розвитку сектору торгівлі транспортними послугами. На сьогодні в Україні для покращення роботи транспортного сектору діє Національна транспортна стратегія до 2030 року (далі - Стратегія). Стратегія передбачає виконання завдань за чотирма основними векторами.

Напрямок «Конкурентоспроможна та ефективна транспортна система» передбачає створення в Україні ефективно функціонуючого та конкурентного транспортного комплексу, шляхом внесення необхідних змін до законодавчої бази, відновлення транспортної інфраструктури та заохочення діяльності підприємств транспорту. Основними завданнями за цим напрямом є:

- удосконалення системи збору, аналізу та використання статистичних даних;
- забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС;
- підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод та вдосконалення відповідної інфраструктури;
- забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів;
- створення конкурентного середовища та сприятливого бізнес-клімату на ринку надання транспортних послуг;
- забезпечення створення рівних та прозорих умов (на ринку) надання транспортних послуг;
- забезпечення розвитку залізничного, автомобільного, водного та повітряного транспорту;
- впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення [7].

Напрямок «Інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти» спрямований на забезпечення впровадження новітніх технологій в транспортному секторі, стимулювання інноваційної діяльності та новаторства на транспорті, а також реалізацію масштабних транспортних проектів в Україні, таких як проект українського аналога Гіперлупу. Реалізація напрямку передбачається шляхом виконання наступних завдань:

- запровадження механізму стимулювання поетапної модернізації та розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів для потреб галузі;
- запровадження дієвого механізму оподаткування для залучення приватного капіталу;

- розроблення та виконання програми оновлення залізничного рухомого складу;
- удосконалення законодавства з метою розвитку морських торговельних портів, перехід до європейської моделі управління “порт-лендлорд”;
- удосконалення процедури валютного регулювання для підприємств цивільної авіації з метою зменшення собівартості їх послуг та підвищення конкурентоспроможності на міжнародних ринках авіаперевезень;
- удосконалення законодавства та економічного механізму сприяння локалізації кращих інноваційних технологій будівництва транспортної інфраструктури, виробництва та оновлення рухомого складу на базі вітчизняних підприємств;
- підтримка та практичне впровадження результатів досліджень у транспортній галузі [7].

Напрямок «Безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт» передбачається зниження смертності та травматизму в наслідок транспортних аварій та дорожньо-транспортних пригод, зменшення шкідливих викидів у повітря та забруднення водойм і навколишнього середовища внаслідок діяльності транспорту, поширення використання альтернативних видів палива та електродвигунів та інші. Досягнення вказаних цілей буде здійснюватися шляхом реалізації наступних завдань:

- удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів;
- приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки у відповідність з регламентами та директивами ЄС стосовно врахування вимог щодо безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу;
- впровадження СМАРТ-тахографів на вантажних автомобілях та автобусах;
- захист від актів несанкціонованого втручання у діяльність транспорту;
- підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- підвищення рівня екологічної безпеки на транспорті;
- підвищення рівня безпеки перевезень [7].

Напрямок «Безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція» повинен забезпечити безперешкодне здійснення пасажирських перевезень в межах України, підвищити мобільність населення шляхом поліпшення сполучення між регіонами. Даний напрямок передбачає вирішення наступних завдань:

- забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту;
- забезпечення ефективного державного нагляду (контролю) за якістю надання транспортних послуг з перевезення пасажирів;
- протидія нелегальним перевезенням, створення умов для виходу перевізників з “тіні” та забезпечення легалізації доходів автомобільних перевізників;
- удосконалення структури та механізму управління вузькоколійними залізницями;
- впровадження контрактної форми взаємовідносин перевізників з місцевими органами виконавчої влади щодо замовлення соціальних зобов’язань та суспільно важливих послуг з перевезень пасажирів;
- лібералізація та дерегуляція ринку пасажирських автомобільних перевезень;
- підвищення якості пасажирських перевезень відповідно до законодавства ЄС;
- запровадження системи моніторингу дотримання прав пасажирів та критеріїв оцінювання якості послуг пасажирських перевезень;
- стимулювання розвитку транспортних перевезень пасажирів між регіонами країни, зокрема шляхом відміни податку на додану вартість, державного збору з пасажирів [7].

Планується, що реалізація Стратегії сприятиме підвищенню ефективності внутрішніх вантажоперевезень, завдяки вдосконаленню відповідної інфраструктури та об’єднання її з міжнародною і Транс’європейською транспортною мережею. В результаті реалізації планується досягти створення десяти автобанів і мережі сучасних автошляхів по всій країні, 50 аеропортів із 350 напрямками польотів, повністю електричного громадського транспорту і неолайнерів замість маршруток, 100% оновлення рухомого складу на залізниці і євроколії по ключових напрямках. Українські морські порти увійдуть у ТОП-100 найбільших контейнерних портів світу з 30% часткою вантажопотоку у Чорноморському басейні. 50 млн. тон вантажів будуть перевозитися Дніпром та іншими річками. Обсяг інвестицій у транспортну сферу України становитиме 60 млрд. дол. США. Україною пройдуть 5 з 11 глобальних гілок надшвидкісного наземного транспорту Hyperloop і три з них через Київ. Вони з’єднають країни Азії, Європи та Північної Америки [8].

Однак Стратегія спрямована на розвиток транспортного комплексу в цілому, лише частково охоплюючи питання забезпечення міжнародної торгівлі транспортними послугами. Крім того, стратегія не передбачає заходів вдосконалення функціонування трубопровідного транспорту, послуги якого є основою експорту транспортних послуг України. В зв'язку з цим виникає необхідність доповнення стратегії або створення окремої стратегії розвитку торгівлі транспортними послугами.

Виходячи із реалій функціонування та наявних проблем у сфері міжнародної торгівлі транспортними послугами України, стратегія розвитку сектору транспортних послуг має включати заходи, спрямовані на формування стійкого та сприятливого для розвитку торгівлі транспортними послугами законодавства; створення умов для залучення інвесторів та розвитку торгівлі транспортними послугами; вдосконалення, оновлення та розвиток транспортної інфраструктури; стимулювання оновлення рухомого складу усіх видів транспорту; створення позитивного іміджу та забезпечення безпеки функціонування транспорту в Україні; залучення України до міжнародних ініціатив зі створення транспортних коридорів через територію країни; використання новітніх технологій для створення конкурентних переваг українських послуг; розвиток людського потенціалу тощо.

Реалізація зазначених заходів потребуватиме значних державних вкладень та залучення інвестиційних ресурсів. Міністерству інфраструктури України необхідно буде реалізовувати низку масштабних інвестиційних проєктів, серед яких проєкт автоматизації портової інфраструктури, проєкт оновлення дорожнього господарства, проєкт створення пунктів дорожнього сервісу, проєкт реконструкції злітно-посадкових смуг та модернізації інфраструктури аеропорту, проєкт розвитку припортової та прикордонної інфраструктури, проєкт створення мультимодальних логістичних комплексів, проєкт оновлення рухомого складу залізниць і гармонізації українських та європейських колійних систем тощо. Крім того, необхідно створити та забезпечити реалізацію нової ефективної тарифної політики, активізувати участь України у регіональних проєктах розвитку транспорту, в тому числі в проєктах розвитку річки Дніпро.

Враховуючи значну роль транзитних послуг у міжнародній торгівлі транспортними послугами, Міністерству енергетики та вугільної промисловості України необхідно здійснити ряд проєктів, спрямованих на модернізації українських газотранспортної та нафтотранспортної систем. Забезпечити можливість рівного доступу наявних і потенційних постачальників та споживачів до газотранспортної та нафтотранспортної інфраструктури, переглянути тарифну систему для забезпечення конкурентоздатності українських транспортних систем, здійснити реформи для оптимізації кількості та структури персоналу обслуговування систем. Міністерству необхідно активно проводити переговори з питань приєднання України до створення нових газових та нафтових шляхів в обхід території Росії, здійснювати пошук можливостей диверсифікації поставок газу та нафти тощо.

Висновки. Реалізація наявного транспортного потенціалу та підвищення конкурентних позицій України на світовому ринку транспортних послуг в сучасних умовах функціонування транспортного сектору України потребує вдосконалення українського транспортного законодавства, впровадження інновацій на транспорті, оновлення та модернізації рухомого складу та інфраструктури, пришвидшення розбудови української частини вже існуючих та приєднання України до створення нових транспортних коридорів, удосконалення функціонування української ГТС та НТС, приєднання та ініціації регіональних проєктів розвитку транспорту.

Проте дані заходи потребують значного фінансування та активної участі держави, що обумовлює необхідність створення повноцінної окремої стратегії розвитку торгівлі транспортними послугами України, яка б передбачала конкретні цілі та поетапні кроки влади, з широким та дієвим залученням бізнесу, фахівців, науковців та громадськості для пошуку внутрішніх та зовнішніх інвесторів галузі. Це дозволить нашій державі та вітчизняному транспортному сектору в найближчій перспективі зайняти достойне місце в сучасній системі глобального поділу праці та підняти рівень життя українського народу.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Михайличенко К.М. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг : аналітична записка / К.М. Михайличенко, Є.В. Белашов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>.
2. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>.

3. Міністерство енергетики та вугільної промисловості України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mpe.kmu.gov.ua>.
4. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
5. Михайличенко К.М. Транспортна стратегія у національних інтересах України / К.М. Михайличенко // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. - 2017. - № 2. - С. 82–94.
6. Джулай С.В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та проблеми використання [Електронний ресурс] / С.В. Джулай, С.С. Шаповал – Режим доступу: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=2406>.
7. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>.
8. Омелян В.В. Транспортна стратегія Drive Ukraine 2030: квиток у нову реальність [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/columns/2018/06/26/638169/>.

REFERENCES

1. Mykhailychenko K. Restoration of transit potential in the context of increasing Ukraine's competitiveness in the international transport services market: analytical note / K. Mikhailichenko, Ye. Belashov [Electronic resource]. Access: <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>.
2. Ministry of Infrastructure of Ukraine [Electronic resource]. Access: <https://mtu.gov.ua>.
3. Ministry of Energy and Coal Industry of Ukraine [Electronic resource]. Access: <http://mpe.kmu.gov.ua>.
4. State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource]. Access: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
5. Mikhailichenko K. Transport strategy in the national interests of Ukraine / K. Mikhailychenko // Foreign Trade: Economics, Finance, Law. - 2017. - No. 2. - P. 82-94.
6. Dzhulay S. Transit potential of Ukraine: the current state and problems of use/ S. Dzhulay, S. Shapoval [Electronic resource]. Access: <http://nauka.kushnir.mk.ua/?p=2406>.
7. National transport strategy of Ukraine 2030 [Electronic resource]. Access: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>.
8. Omelyan V. Transport Strategy Drive Ukraine 2030: A Ticket to a New Reality [Electronic Resource]. - Access: <https://www.epravda.com.ua/columns/2018/06/26/638169/>.

РЕФЕРАТ

Павлюк В.І. Динаміка та перспективи розвитку сфери міжнародної торгівлі транспортними послугами України / В.І. Павлюк, В.М. Муленко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. –К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

У статті досліджено стан міжнародної торгівлі транспортними послугами України, розглянуто проблеми та перспективи розвитку.

Об'єкт дослідження – процес розвитку торгівлі транспортними послугами України на сучасному етапі.

Мета роботи – аналіз динаміки міжнародної торгівлі транспортними послугами України, визначення наявних в даній сфері проблем та перспектив подальшого розвитку в умовах глобалізації.

Метод дослідження - методи економічного, системного, табличного та графічного аналізу.

На сучасному етапі економічного розвитку забезпечення зростання сектору міжнародної торгівлі транспортними послугами для України є особливо важливим питанням, від якого значною мірою залежить подальший розвиток нашої держави. Однак на сьогодні потенціал України в даній галузі не використовується в повному обсязі, що обумовлено низкою внутрішніх проблем і негативним впливом зовнішніх факторів. Для подолання наявних недоліків функціонування транспортного сектору на сьогодні в Україні діє Національна транспортна стратегія до 2030 року, проте вона лише частково охоплює питання міжнародної торгівлі транспортними послугами.

З метою вдосконалення функціонування сфери міжнародної торгівлі транспортними послугами необхідним є розроблення окремої стратегії розвитку, котра буде врахувати об'єктивні умови функціонування української економіки, реалії та тенденції розвитку світового ринку транспортних послуг. Виходячи із об'єктивних умов функціонування транспортного сектору, стратегія має включати заходи, спрямовані на формування сприятливого для розвитку торгівлі транспортними послугами законодавства, розвиток транспортної інфраструктури, ініціацію створення нових транспортних коридорів через територію України, використання новітніх технологій, реформування ГТС і НТС та диверсифікацію джерел поставок нафти та газу. Реалізація

створеної стратегії дасть змогу Україні збільшити експорт транспортних послуг, створити нові конкурентні переваги транспортного сектору України, забезпечити стабільний розвиток та економічне зростання, а також зміцнити позиції України на світовому ринку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ, ТРАНСПОРТНИЙ СЕКТОР, ТРАНСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ.

ABSTRACT

Pavlyuk V.I., Mulenko V.M. Dynamics and prospects development of Ukraine's transport services international trade. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

This article provides analyses of Ukraine's transport services international trade state, examines the problems and prospects of development.

The object of the research is Ukraine's transport services trade development process on the modern stage.

The purpose of the work is to analyze the dynamics of Ukraine's transport services international trade, to determine the problems and prospects of this area's further development in the globalization context.

The method of investigation - methods of economic, system, table and graphical analysis.

At the present stage of economic development ensuring the growth of Ukraine's transport services international trade sector is a particularly important issue on which further development of our state depends largely. However Ukraine's potential in this area is not fully used nowadays, due to a number of internal problems and the negative influence of external factors. National Transport Strategy 2030 currently exist to overcome the present drawbacks in the functioning of Ukraine's transport sector, but it only partially covers the issue of international trade in transport services.

It is necessary to develop a separate strategy that takes into account the objective conditions of functioning of the Ukrainian economy, the realities and trends of the world market of transport services development in order to improve the functioning of international trade in transport services. The strategy should include measures aimed at the development of conducive for transport services trade development legislation, the development of transport infrastructure, the initiation of new transport corridors through the territory of Ukraine creation, the use of advanced technologies, the reforming of the Gas Transmission System and Oil Transmission System and the diversification of oil and gas supplies sources. Realization of the created strategy will allow Ukraine to increase export of transport services, create new competitive advantages of Ukraine's transport sector, ensure stable development and economic growth, and also strengthen Ukraine's position on the world market.

KEYWORDS: TRANSPORT SERVICES, INTERNATIONAL TRADE, TRANSPORT SECTOR, TRANSPORTATION POTENTIAL, STRATEGY OF DEVELOPMENT.

РЕФЕРАТ

Павлюк В.И. Динамика и перспективы развития сферы международной торговли транспортными услугами Украины / В.И. Павлюк, В.Н. Муленко // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып.2 (44).

В статье исследовано состояние международной торговли транспортными услугами Украины, рассмотрены проблемы и перспективы развития.

Объект исследования - процесс развития торговли транспортными услугами Украины на современном этапе.

Цель работы - анализ динамики международной торговли транспортными услугами Украины, определения имеющихся в данной сфере проблем и перспектив дальнейшего развития в условиях глобализации.

Метод исследования - методы экономического, системного, табличного и графического анализа.

На современном этапе экономического развития обеспечение роста сектора международной торговли транспортными услугами для Украины является особенно важным вопросом, от которого в значительной степени зависит дальнейшее развитие нашего государства. Однако на сегодня потенциал Украины в данной отрасли не используется в полном объеме, что обусловлено рядом внутренних проблем и негативным влиянием внешних факторов. Для преодоления имеющихся недостатков функционирования транспортного сектора на сегодня в Украине действует

Национальная транспортная стратегия до 2030 года, однако она лишь частично охватывает вопросы международной торговли транспортными услугами.

С целью совершенствования функционирования сферы международной торговли транспортными услугами необходимо разработать отдельную стратегию развития, которая будет учитывать объективные условия функционирования украинской экономики, реалии и тенденции развития мирового рынка транспортных услуг. Исходя из объективных условий функционирования транспортного сектора, стратегия должна включать меры, направленные на формирование благоприятного для развития торговли транспортными услугами законодательства, развитие транспортной инфраструктуры, инициацию создания новых транспортных коридоров через территорию Украины, использование новейших технологий, реформирования ГТС и НТС и диверсификации источников поставок нефти и газа. Реализация созданной стратегии позволит Украине увеличить экспорт транспортных услуг, создать новые конкурентные преимущества транспортного сектора Украины, обеспечить стабильное развитие и экономический рост, а также укрепить позиции Украины на мировом рынке.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ, МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ, ТРАНСПОРТНЫЙ СЕКТОР, ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ.

АВТОРИ:

Павлюк Василь Іванович, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0001-8301-8385.

Муленко Володимир Миколайович, Національний транспортний університет, e-mail: zetghost@gmail.com, тел. +380957424256, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0003-0950-6449.

AUTHOR:

Pavliuk Vasyl I., Ph.D., National Transport University, associate professor, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 313, orcid.org/0000-0001-8301-8385.

Mulenko Volodymyr M., National Transport University, e-mail: zetghost@gmail.com, tel. +380957424256, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, orcid.org/0000-0003-0950-6449.

АВТОРЫ:

Павлюк Василий Иванович, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313, orcid.org/0000-0001-8301-8385.

Муленко Владимир Николаевич, Национальный транспортный университет, e-mail: zetghost@gmail.com, тел. +380957424256, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0003-0950-6449.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

Gurnak V.M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, department of Transport Law and Logistic, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Полонський В.Г., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, vpolonskiy@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0831-3963

Тарануха О.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, e.taranukha@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6787-0877

INNOVATIVE APPROACHES TO QUALITY MANAGEMENT IN THE FIELD OF TRANSPORT SERVICES

Polonskiy V.G., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, vpolonskiy@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0831-3963

Taranukha O.M., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e.taranukha@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6787-0877

ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ КАЧЕСТВОМ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Полонский В.Г., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, vpolonskiy@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0831-3963

Тарануха О.М., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, e.taranukha@ukr.net, orcid.org/0000-0001-6787-0877

Постановка проблеми. Успіх сучасного підприємства на ринку залежить у великому ступені від його здатності до створення і дифузії інновацій. Створення інновації, а також впровадження її на ринок є одним з найбільш складних процесів. Організація підприємства повинна не лише обмежувати інноваційні процеси, що у ньому відбуваються, але також їх стимулювати, що дозволить будувати свою конкурентну перевагу, покращуючи швидкість, знижуючи витрати і підвищуючи якість інновацій. Постійна робота над досягненням високої якості продукції і послуг є одним з основних інструментів, що забезпечують конкурентоспроможність підприємств у сфері транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У роботах засновників кібернетики Н. Вінера, Р. Ешбі були реалізовані спроби використовувати системний підхід до управління різними аспектами діяльності організацій, у тому числі якістю продукції і послуг [2]. Найбільшу популярність у теорії і практиці управління якістю одержали роботи відомих американських і японських фахівців. Зокрема А. Фейгенбаум, що проводив роботи на базі фірми «General electric», не тільки ввів поняття «total quality management», а й розробив концепцію механізмів управління якістю, в основі якої лежить попередження можливих дефектів продукції і формування заходів для профілактики відхилень від заданої якості [9]. Ф. Кросбі виокремлював особливу роль персоналу вищої ланки управління і визначав якість як відповідність установленим вимогам. На думку Кросбі, досягнення вищої якості неминує знижує витрати. У. Е. Демінг є одним з визнаних основоположників сучасної концепції управління якістю, який визначив якість продукції і послуг як якість проекту, якість відповідності вимогам і якість функцій сервісу й продажів. У. Е. Демінг вважав, що гарантіями виживання, конкурентоспроможності і розвитку будь-якої компанії є досягнення цілей підвищення якості. Значний внесок у розвиток теорії і практики управління якістю внесли японські дослідники М. Імаї, К. Ісікава, М. Тагуті та ін., що дозволяє говорити про японський підхід до сучасного управління якістю.

Постановка завдання. Метою дослідження є узагальнення теоретичних підходів до управління якістю та формування основних принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств транспортної сфери в сучасних умовах господарювання з застосуванням концепції комплексного управління якістю наданих послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження. В управлінні інноваційним процесом все більшого значення набирає чинник якості, адже інновація є однією зі сфер діяльності підприємства, в якій якість – поруч із ефективністю – є особливо важливою. Оточення, що швидко змінюється, створює додаткові труднощі у конкуруванні на відкритих, глобальних ринках. Одним зі способів отримання конкурентних переваг є прискорення процесів, які відбуваються на підприємстві, у тому

числі інноваційних процесів. Збільшення швидкості впровадження продуктових інновацій, швидкий пошук ринкових ніш і їх швидке заповнення відповідним чином створеною пропозицією – це сучасні атрибути успіху. Сучасним підприємствам слід концентруватись на доставці вартості клієнтам. Для реалізації цієї мети, необхідно прямувати до оптимізації витрат діяльності, а також збільшення інноваційності. Це означає для управління інноваційним процесом полегшення працівникам підприємства доступу до засобів знань, а також вдосконалення процесів співпраці між працівниками, та вдосконалення методів групової праці. Кожний з працівників має власний набір неявних знань, якими може – якщо захоче – поділитися з іншими. Отже, надзвичайно важливим є налагодження процесів співпраці, які заохочують до трансферу знаннями між працівниками підприємства, обміну досвідом, взаємного самонавчання, а також інспірації новими задумами або ідеями. Для цього підприємство повинно оволодіти вмінням створення формальних або неформальних колективів, які інтегрують різні функціональні сфери. Такі міжфункціональні колективи здатні до відкриття нових бізнес-можливостей у так званих білих плямах, які знаходяться між існуючими бізнес-одиницями підприємства. [4]

Важливим елементом в управлінні інноваційними процесами є швидка ідентифікація нових продуктів або послуг і доставка їх на ринок. Для реалізації цього завдання необхідним є створення постійних механізмів (процесів), які оцінюють і перетворюють задуми і концепції нових продуктів та послуг у ринкові продукти та послуги. Щоб процес управління інноваціями закінчився успіхом, потрібно включити до нього тих, хто будуть потенційними покупцями розроблюваної інновації. Це здійснюється у великому ступені завдяки розвитку інформаційної технології, а також виникнення комп'ютерних мереж, які дають підстави для розвитку сучасних моделей управління інноваціями. Завдяки інформаційно-комунікаційним технологіям сучасні інноваційні процеси є не автономними, а комплексно пов'язані як з науково-дослідним підґрунтям, процесами всередині підприємства, так і процесами що відбуваються у зовнішньому оточенні (ринок, конкуренти, кооперанти тощо). Сильна конкуренція змушує сучасні підприємства до більшої креативності і гнучкості у стосунках з клієнтами, так щоб швидше доставляти їм ті продукти і послуги, яких вони очікують. З цією метою підприємства прямують до встановлення партнерських стосунків з клієнтами, щоб легше інформувати їх про свої продукти, і також, щоб заохочувати їх до творчої співпраці при створенні і розвитку нових продуктів та послуг. При розгляді сучасного стану підходів до управління якістю доцільно виділяти чотири еволюційних етапи:

1. Індивідуальний і цеховий контроль якості продукції.
2. Контроль якості на основі статистичних методів, що застосовувались спеціальними підрозділами з оцінки якості.
3. Комплексне управління якістю продукції і послуг.
4. Загальне управління якістю (TQM – Total Quality Management).

Сучасний підхід до управління якістю (заснований на TQM і застосуванні міжнародних стандартів ISO серії 9000) є досить широкою концепцією управління якістю товарів і послуг, що вимагає удосконалення усіх внутрішньофірмових процесів і зосередження ресурсів підприємства на задоволенні потреб клієнтів. Відповідно до цієї концепції, вартість, якість продукції (послуги) і продуктивність компанії взаємодоповнюють, а не виключають один одного. У тих випадках, коли підприємство не приділяє уваги питанням безупинного удосконалення якості, неминує збільшується час, і витрачаються ресурси на ліквідацію невідповідності вимогам споживачів. У результаті, за рівних економічних умов, компанії, що відрізняються високою якістю продукції і послуг, одержують більше можливостей охопити значну частку ринку.

Аналіз діяльності 687 європейських компаній, проведений науковцями [10], показав, що організації, які використовують практику TQM, досягають кращих результатів і характеризуються більшою задоволеністю як своїх службовців, так і клієнтів. На сьогодні вимоги споживачів, підкріплені відповідною законодавчою базою (законами про захист прав споживачів), стають усе більш стійкими щодо вимог безпеки і екологічності, надійності одержуваної ними продукції та послуг, і, відповідно, до їхньої якості. Тому керівники підприємства, що бажають забезпечити свою конкурентоспроможність, повинні докладати значних зусиль щодо удосконалення підходів забезпечення якості виробленої ними продукції чи запропонованих послуг. При цьому важливо враховувати, що концепцію TQM не слід сприймати як визначену програму, це скоріше процес постійного вдосконалення й інновацій в сфері якості.

У США відповідальність виробників за якість дуже висока, що призводить, як правило, до значного скорочення випуску дефектної продукції і поліпшення діяльності, що стосується гарантійного обслуговування і сервісу.

Характерною особливістю американських фірм на сьогодні є наявність чітко оформлених систем управління якістю. У таких системах передбачене виконання ефективно структурованих і відпрацьованих програм щодо впровадження комплексу заходів схеми «людина – машина – інформація», що забезпечують необхідний рівень якості і зниження витрат на неї. У всіх розвинених країнах з ринковим типом економіки за останні 10–15 років чітко простежується посилена увага до управління якістю не тільки на основі міжнародного стандарту ISO серії 9000, а й на базі їх істотного розвитку. Це виявляється у формуванні нового управлінського світогляду, в основі якого лежить сучасна філософія якості – так зване загальне управління якістю. Проведений аналіз світових систем менеджменту якості дозволяє визначити особливості кожної системи. Дослідження показало, що у всіх закордонних системах управління якістю їх сутнісні характеристики багато в чому визначаються особливостями національного законодавства та економічними умовами на ринках продукції (послуг).

При дослідженні і вирішенні проблем управління якістю для умов ринкових відносин важливим є вивчення і обґрунтоване використання передового зарубіжного досвіду. У теоретичному плані інтерес викликають послідовно розроблені моделі Фейгенбаума, Еттінгера – Ситтіга і Джурана та модель, що представлена в стандартах ISO. Вказані моделі стали за кордоном основою для розробки систем управління і забезпечення якості. Особливих успіхів у створенні таких ефективних систем і виготовлення продукції високого рівня якості домоглися Японія і США.

Інновації завжди були і будуть ризикованим, і в той час дуже прогресивним способом для підвищення ефективності діяльності підприємства. Спираючись на досвід таких могутніх і продуктивних держав як Японія і США, стає очевидним, що якість продукції насправді є важливим чинником для ефективної роботи підприємства і підвищення якості продукції (наданих послуг) однозначно веде до покращення фінансового стану підприємства. Тому цей інноваційний підхід до управління є варіантом до застосування на виробництві.

Відповідно до сучасних уявлень про управління якістю у сфері транспортних послуг на транспортних підприємствах повинні застосовуватися наступні принципи.

1. Якість стосується кожного елемента процесу діяльності організації. Одним з найважливіших принципів системного підходу стосовно менеджменту підприємства є взаємозалежність і взаємозумовленість усіх процесів діяльності транспортної організації («усе зв'язано з усім»), що працюють на загальний кінцевий результат – задоволення потреб клієнтів. Відповідно, витрати і втрати у тому чи іншому процесі, що передують безпосередній взаємодії з клієнтом при наданні послуг, можуть негативно позначитися на кінцевому результаті. Чим вищий ступінь взаємодії з клієнтом та ефективної індивідуалізації послуги, тим вища трудомісткість процесу надання послуги і складніше забезпечити його високу ефективність.

2. Основні процеси проектування і надання послуг мають бути сертифіковані. Під сертифікацією варто розуміти процедуру, за допомогою якої третьою (незалежною) стороною дається письмова гарантія того, що продукція, процес чи послуга в цілому та система якості підприємства відповідає установленим вимогам.

Сертифікація може носити як обов'язковий (для однорідних видів продукції і послуг, що однозначно повинні відповідати вимогам), так і добровільний характер. Добровільна сертифікація, що є ознакою зрілості і солідності фірми, сприяє встановленню довірчих партнерських відносин між постачальниками і споживачами та перспективною формою для оцінки і гарантії якості у сфері транспортного сервісу.

3. На кожному етапі діяльності варто визначати потреби клієнта й оцінювати кінцеві результати відповідно до його задоволення. Іншими словами, варто не тільки постійно вивчати потреби клієнта, їхню динаміку, а й переводити їх на мову транспортних процесів, що стосуються не тільки діяльності, пов'язаної з безпосереднім обслуговуванням клієнтів, а й з попередніми етапами (замовлення, партійність вантажу, тип транспортних засобів, вибір маршруту, прискорення, оформлення і т. п.).

4. Висока якість продукції (послуг) вимагає безупинно роботи, залучення кожного співробітника і встановлення персоніфікованої відповідальності за якість результату своєї діяльності. Забезпечення високої якості продукції і послуг вимагає єдності трьох складових – створення, функціонування і розвиток системи управління якістю (сюди можна віднести питання регламентації роботи з досягнення якості результатів діяльності, стандартизації робіт і процесів на основі впровадження системи стандартів ISO серії 9000, сертифікації продукції, процесів і послуг і т. д.) і забезпечення безупинних процесів з удосконалення методів і підходів до діяльності (на основі реалізації принципів TQM й інших сучасних підходів до менеджменту, стимулювання інноваційної активності персоналу).

5. Принципи збереження і нарощування якості та вартості. Суть даного принципу заснована на тому, що кожне транспортне підприємство може у процесі своєї діяльності зберегти чи поліпшити якість наданих транспортних послуг, або навпаки, знизити, понести збитки. При цьому кожне підприємство й одночасно його структурні ланки виконують потрібну роль: постачальника, перетворювача і споживача продукції. Через це, підприємство та його структурні ланки повинні боротися за збереження та поліпшення якості виробленої продукції чи наданих послуг, що відповідає збільшенню вартості.

6. Інтеграція функцій і процесів взаємодії постачальників і споживачів. У цьому випадку фірми-постачальники, фірми-виробники і фірми-споживачі інтегруються в загальну систему взаємодії, основним детермінантом якої є максимально ефективне і якісне задоволення потреб клієнтів (споживачів кінцевої продукції і послуг). Цьому рівню відносин властива не функціональна незалежність фірм чи процесів (відкрита конкуренція), а утворення різного роду стратегічних союзів і альянсів, що виявляються вигідною формою партнерства. Подібна інтеграція відповідає найбільш сучасним парадигмам як логістики (інтегральна парадигма логістики), так і маркетингу (інтегральна парадигма маркетингу).

У такій ситуації споживач не тільки фактично стає головним контролером якості, а й налагоджує більш тісні зв'язки з транспортним підприємством, стаючи його постійним клієнтом (можливо з відповідними пільгами).

7. Принцип підтримки балансу «якість – вартість» послуг. Відповідно до традиційного погляду передбачається, що зростання якості і мінімізація дефектів продукції чи послуг призводить до підвищення витрат. Клієнти лояльні до подібної ситуації, виявляючи готовність платити більше за гарантовано забезпечену якість.

Висновки. Підвищення якості транспортних послуг є одним з важливих факторів збільшення доходів підприємств галузі, що в сучасних умовах, поряд з їхньою доступністю, стало основною запорукою успіху в конкурентній боротьбі за додаткові залучення грошових коштів для підтримки розвитку інноваційних процесів на транспорті. Забезпечення високої якості перевезень пов'язане з тим, щоб сповна врахувати інтереси споживачів послуг і бути підготовленим для пропонування нових видів сервісу, які користуються попитом, і на основі маркетингових досліджень прогнозувати перспективні потреби, вишукувати способи і методи залучення власників вантажів до різних видів перевезень. Для транспортних підприємств у сучасних умовах нема іншого варіанта виходу з кризи і забезпечення виживання галузі, як на основі підвищення якості виконання послуг, розширення їхньої номенклатури, уміння професійно та цивілізовано працювати з клієнтами.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бабець Є.К. Теорія економічного аналізу: Навчальний посібник. – К.: ВД "Професіонал", 2016.
2. Британский стандарт BS 6143:1992. "Руководство по экономике качества" ч. 1 Модель затрат на процесс пер. с англ. Москва : НТК Трек, 2015 г. – 471 с.
3. Верепенников В.А., Тарасенко Л.М., Гевлич Г.М. Управление проектами: Навчальний посібник. – К.: ЦНЛ, 2016.
4. Волков О., Денисенко М., Гречан Л. Економіка та організація інноваційної діяльності. — К.: ЦУЛ, 2015.
5. Кучерук Г. Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та ефективність: Монографія. – К.: ДЕДУТ, 2014. – 208 с.
6. Полонский В.Г. Проблемы экономической оценки эффективности инвестиций в человеческий капитал. Монография. Lublin, 2014, Стр. 53-62
7. Сич . М. Законы экономики транспорта: монография/ Сич . М., Кислий В. М. – Ніжин: Видавництво «Аспект-Поліграф», 2016.
8. Чухрай Н., Патора Р. Товарна інноваційна політика: управління інноваціями на підприємстві: Підручник. – К.: КОНДОР, 2016. – 398 с.
9. Фейгенбаум А. Контроль якості продукції. М.: Экономика, 2012. — 471 с.
10. ISO 9000:2015. Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь – М.: Изд-во «Бизнес-книга», - 2015.

REFERENCES

1. Babets Y.K. Theory of economic analysis: A manual. - K.: VD "Professional", 2016. (Ukr)
2. British standard BS 6143: 1992. "Quality Economics Manual" Part 1 Model Cost Per Process. from english Moscow: NTK Track, 2015 - 471 p. (Rus)

3. Verepennikov VA, Tarasenko LM, Gevlich G.M. Project Management: Tutorial. - K.: CNL, 2016. (Ukr)
4. Volkov O., Denisenko M., Grechan L. Economics and organization of innovation activity. - Q: ZUL, 2015. (Ukr)
5. Kucheruk G.Yu. Quality of transport services: management, development and efficiency: Monograph. - K.: DIE, 2014 - 208 p. (Ukr)
6. Polonsky V.G. Problems of economic evaluation of the efficiency of investments in human capital. Monograph Lublin, 2014, p. 53-62 (Ukr)
7. Sich. M. Laws of Transport Economics: Monograph / Sich. M., Kislyi V. M. - Nizhyn: Publishing House "Aspect-Polygraph", 2016. (Ukr)
8. Chuhray N., Patora R. Commodity Innovation Policy: Innovation Management at the Enterprise: Textbook. - K.: CONDOR, 2016. - 398 p. (Ukr)
9. Figienbaum A. Product quality control. M.: Economy, 2012. - 471 pp. (Rus)
10. ISO 9000: 2015. Quality management systems. Basic Statements and Dictionary - M.: Publishing Business Books, 2015. (Rus)

РЕФЕРАТ

Полонський В.Г. Інноваційні підходи до управління якістю у сфері транспортних послуг / В.Г. Полонський, О.М. Тарануха // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

В статті розглянуті інноваційні підходи до управління якістю та сформовані основні принципи комплексного управління якістю у сфері транспортних послуг.

Об'єкт дослідження - процес управління якістю у сфері транспортних послуг.

Мета дослідження - узагальнення теоретичних підходів до управління якістю та формування основних принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств транспортної сфери в сучасних умовах господарювання з застосуванням концепції комплексного управління якістю наданих послуг.

Методи дослідження – теоретичне узагальнення, системний аналіз інноваційних підходів до управління якістю.

У сучасних умовах розвитку економіки України залишається актуальною проблема якісного і своєчасного задоволення потреб підприємств і населення у перевезеннях та одержання прибутку підприємством-перевізником внаслідок своєї діяльності. Основними завданнями, які необхідно вирішити автомобільному транспорту є повне забезпечення потреб замовників, підвищення якості транспортних послуг, рівня безпеки перевезень та ефективності роботи автотранспортного підприємства. Сучасні підходи до управління якістю вимагають удосконалення усіх внутрішньофірмових процесів і зосередження ресурсів підприємства на задоволенні потреб клієнтів, поєднуючи і взаємодоповнюючи вартість, якість продукції чи послуги і продуктивність компанії.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЇ, УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ, ІННОВАЦІЙНИЙ ПРОЦЕС.

ABSTRACT

Polonskiy V.G., Taranukha O.M. Innovative approaches to quality management in the field of transport services. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

In the article the innovative approaches to quality management are considered and the basic principles of integrated quality management in the field of transport services are formed.

Object of research - the process of quality management in the field of transport services.

Purpose of the research - synthesize theoretical approaches to quality management and to formulate the basic principles of ensuring efficient operation of transport industry enterprises in the modern conditions of management using the concept of integrated quality management of the services rendered.

Methods of research - theoretical generalization, systematic analysis of innovative approaches to quality management.

In today's conditions of the development of the Ukrainian economy the problem of qualitative and timely satisfaction of the needs of enterprises and the population in transportation and the profit of the enterprise-carrier as a result of its activity remains topical. The main tasks that need to be resolved by road transport are the full satisfaction of the needs of customers, the improvement of the quality of transport services, the level of transportation safety and the efficiency of the operation of the motor transport enterprise. Modern approaches to quality management require the improvement of all intra-firm processes and the concentration of enterprise resources to meet customer needs, combining and complementing the cost, quality of products or services, and productivity of the company.

KEYWORDS: INNOVATION, QUALITY MANAGEMENT, INNOVATION PROCESS.

РЕФЕРАТ

Полонский В.Г. Инновационные подходы к управлению качеством в сфере транспортных услуг / В.Г.Полонский, Е.Н. Тарануха // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье рассмотрены инновационные подходы к управлению качеством и сформированы основные принципы комплексного управления качеством в сфере транспортных услуг.

Объект исследования - процесс управления качеством в сфере транспортных услуг.

Цель исследования - обобщение теоретических подходов к управлению качеством и формирование основных принципов обеспечения эффективной деятельности предприятий транспортной сферы в современных условиях хозяйствования с применением концепции комплексного управления качеством предоставляемых услуг.

Методы исследования - теоретическое обобщение, системный анализ инновационных подходов к управлению качеством.

В современных условиях развития экономики Украины остается актуальной проблема качественного и своевременного удовлетворения потребностей предприятий и населения в перевозках и прибыли предприятием-перевозчиком вследствие своей деятельности. Основными задачами, которые необходимо решить автомобильному транспорту является полное обеспечение потребностей заказчиков, повышение качества транспортных услуг, уровня безопасности перевозок и эффективности работы автотранспортного предприятия. Современные подходы к управлению качеством требуют усовершенствования всех внутрифирменных процессов и сосредоточение ресурсов предприятия на удовлетворении потребностей клиентов, сочетая и объединяя стоимость, качество продукции или услуг и производительность компании.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИННОВАЦИИ, УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ, ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОЦЕСС.

АВТОРИ:

Полонський Вячеслав Григорович, к.т.н., доцент, Національний транспортний університет, професор кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел.. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 313.

Тарануха Олена Миколаївна, к.е.н., доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Економіка», e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. . +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314.

AUTHOR:

Polonskiy Vyacheslav G., PhD, National Transport University, professor, department of Economics, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 313.

Taranukha Olena M., PhD, National Transport University, associate professor, department of Economics , e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, tel. . +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 314.

АВТОРЫ:

Полонский Вячеслав Григорьевич, к.т.н., доцент, Национальный транспортный университет, профессор кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. . +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка 1, к.313.

Тарануха Елена Николаевна, к.э.н., доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, e-mail: kaf-ekonomika_ntu@bigmir.net, тел. . +380442803016, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Заплітна Т.В., кандидат економічних наук, доцент кафедри «Економіка» Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWER:

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

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

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ УКРАЇНИ

Турпак Т.Г., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, tasya64@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Гошовська В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, argonita@yandex.ru, orcid.org/0000-0002-5942-5690

Корольова О.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, korolyovaokiv@meta.ua, orcid.org/0000-0002-3871-0636

STATE REGULATION OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF UKRAINE

Turpak T.G., Ph.D. in Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, tasya64@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Hoshovska V.V., Ph.D. in Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, argonita@yandex.ru, orcid.org/0000-0002-5942-5690

Korolyova O.I., Ph.D. in Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, korolyovaokiv@meta.ua, orcid.org/0000-0002-3871-0636

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ УКРАИНЫ

Турпак Т.Г., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, tasya64@ukr.net, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Гошовская В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, argonita@yandex.ru, orcid.org/0000-0002-5942-5690

Королева О.И., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина, korolyovaokiv@meta.ua, orcid.org/0000-0002-3871-0636

Постановка проблеми. На даному етапі розвитку України здійснення стратегії курсу відродження економіки України вимагає величезних коштів, а також значної підтримки державою вітчизняних виробників. Сьогодні джерелом необхідних грошових коштів можуть бути інвестиції, які дадуть змогу запобігти спаду виробництва, подолати надмірну залежність вітчизняної промисловості від світової ринкової кон'юнктури, зменшити розрив між фінансовим і виробничим секторами економічної системи, а також забезпечити відродження науково-технічного і виробничого потенціалу країни.

Інвестиційна діяльність відіграє значну роль в економічних процесах будь-якої країни, оскільки завдяки залученню інвестицій створюються нові підприємства, з'являються нові робочі місця, модернізується обладнання на діючих підприємствах, запроваджуються інновації, розвивається інфраструктура.

Для дослідження необхідності інвестування розглянемо динаміку інвестування прямих іноземних інвестицій та вплив на економічний розвиток держави.

Прямі іноземні інвестиції (скор. ПІІ, англ. Foreign direct investment, FDI) – це довгострокові вкладення матеріальних засобів компаніями-нерезидентами в економіку країни (наприклад, з метою організації і будівництва підприємств). Розраховуються в млн. доларів США. За даними Держстату у 2017 році надходження прямих іноземних інвестицій в економіку України складало (Табл.1).

Таблиця 1 – Прямі іноземні інвестиції в Україні в 2017 р. (млн. дол. США)
Table 1 – Foreign Direct Investment in Ukraine in 2017 (million USD)

2017	ПІІ в Україну		ПІІ з України		Сальдо	
I кв.	462	309	-2	-12	+464	224.5%
II кв.	1037	575	8	10	+1029	121.8%
III кв.	349	-688	2	-6	+347	-66.3%
IV кв.	354	5	0	-2	+354	2.0%
за рік	2202		8		+2194	

Прямі іноземні інвестиції – найбільш бажана форма капіталовкладень для економік, що розвиваються, тому що вона дозволяє реалізовувати великі проекти; крім того в країну надходять нові технології, нові практики корпоративного управління, тощо.

Проаналізуємо динаміку прямих іноземних інвестицій в Україні за останні 10 років (Рис. 1).

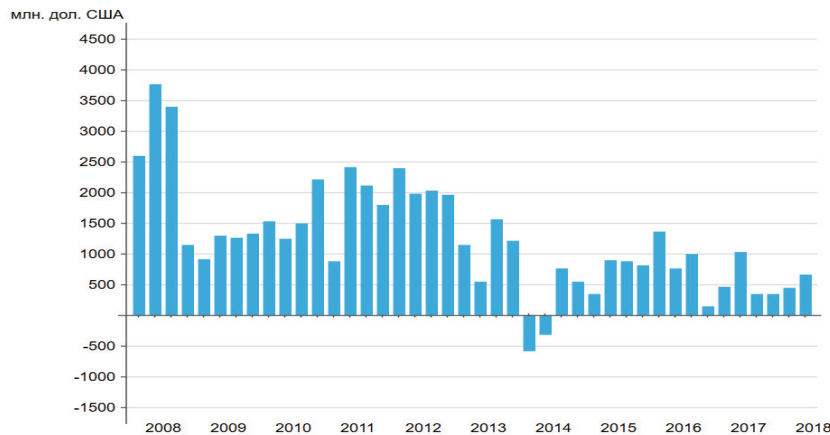


Рисунок 1 – Надходження прямих іноземних інвестицій в економіку України за останні 10 років

Figure 1 – Receipt of direct foreign investments into the Ukrainian economy over the past 10 years

На даному етапі економічного розвитку рівень іноземних інвестицій не достатньо високий для стимулювання підвищення рівня економіки в країні.

Для України одною з основних перешкод для успішного залучення інвестицій є відсутність відповідного інвестиційного клімату в країні

Під інвестиційним кліматом розуміємо стан правового, фінансового, соціально-економічного та суспільно-політичного середовища в межах держави, яке зумовлює ту чи іншу ступінь привабливості для інвестицій.

Аналізуючи інвестиційний потенціал України (інвестиційну ємність території), який складається як сума об'єктивних передумов для інвестицій, що залежить як від наявності і розмаїтості сфер і об'єктів інвестування, так і від їх економічного “здоров'я”, то він – величезний. Але проблема в тому, що і інвестиційний ризик, який характеризує ймовірність втрати інвестицій і доходу від них, в Україні теж дуже великий. Він показує, чому не варто (або варто) інвестувати в певне підприємство, галузь, регіон або країну.

Проте на даний момент, враховуючи великий рівень попиту та безперечні переваги України як перспективної держави, спостерігається поступове зростання рівня інвестування.

За даними Держстату у 2017 році в економіку України іноземними інвесторами з 76 країн світу вкладено 1630,4 млн. дол. США прямих інвестицій (акціонерного капіталу) (Рис. 2). У січні-березні 2018 року – 1151,0 млн. дол. США.

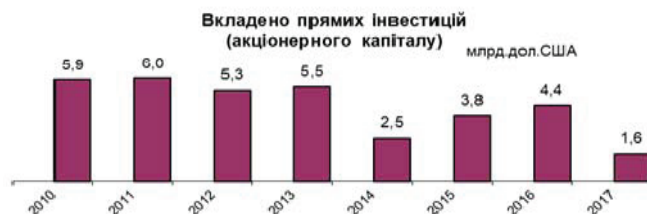


Рисунок 2 – Вкладено прямих інвестицій (акціонерного капіталу), млрд. дол. США

Figure 2 – Direct investment is invested (share capital)

Обсяг залучених з початку інвестування прямих іноземних інвестицій (акціонерного капіталу) в економіку України на 31.12.2017 року становив 39144,0 млн.дол. США (Рис. 3). За період 01.01–01.04.2018 року становив 32751 млн. дол. США.



Рисунок 3 – Обсяг прямих іноземних інвестицій, млрд. дол. США

Figure 3 – Volume of direct foreign investments, bn. USD

Інвестиції спрямовуються у вже розвинені сфери економічної діяльності.

Станом на 31.12.2017 найвагоміші обсяги надходжень прямих інвестицій були спрямовані до установ та організацій, що здійснюють фінансову та страхову діяльність – 26,1% та підприємств промисловості – 27,3 %. Станом на 01.04.2018 найвагоміші обсяги надходжень прямих інвестицій були спрямовані до підприємств промисловості – 33,6 % та установ та організацій, що здійснюють оптову та роздрібну торгівлю; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів – 15,6%.

До основних країн-інвесторів належать Кіпр – 28,1 %, Нідерланди – 20,6%, Велика Британія – 6,1%, Німеччина – 5,5 %, Австрія – 3,4%, Віргінські Острови (Брит.) – 4,1%, і Швейцарія – 4,7%.

Обсяги освоєння капітальних інвестицій підприємств України у 2017 році складають 412,8 млрд. грн., що на 22,1 % більше від обсягу капітальних інвестицій за відповідний період 2016 року (Рис. 4). У січні – березні 2018 року – 89,0 млрд. грн., що на 37,4 % більше від обсягу капітальних інвестицій за відповідний період 2017 року.



Рисунок 4 – Капітальні інвестиції, млрд. грн.

Figure 4 – Capital Investments, bln. UAH

Провідними сферами економічної діяльності, за обсягами освоєння капітальних інвестицій, у 2017 році залишаються: промисловість – 33,1%, будівництво – 12,3%, сільське, лісове та рибне господарство – 14,0 %, інформація та телекомунікації – 4,1%, оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів – 7,0%, транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність – 8,7%, державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування – 7,4% (Рис. 5).

Головним джерелом фінансування капітальних інвестицій, як і раніше, залишаються власні кошти підприємств та організацій, за рахунок яких у 2017 році освоєно 69,9 відсотка капіталовкладень, а січні-березні 2018 року – 76,2 відсотка капіталовкладень. Частка кредитів банків та інших позик у загальних обсягах капіталовкладень становила 8,4 відсотка.

За рахунок державного та місцевих бюджетів освоєно 4,2 відсотка капітальних інвестицій. Частка коштів іноземних інвесторів становила 0,3 відсотка усіх капіталовкладень, частка коштів населення на будівництво житла – 8,2 відсотка. Інші джерела фінансування становлять 2,7 відсотка.

Україна залишається привабливою для інвестицій, вона не знаходиться осторонь світових процесів, є достатньо інтегрованою у світове господарство і порушення макростабільності на зовнішніх ринках має також свій відголос в Україні.



Рисунок 5 – Розподіл освоєних капітальних інвестицій за видами економічної діяльності, (у % до загального обсягу)

Figure 5 – Mastering of capital investments in different types of economic activity, (in% to the total volume)

У рейтингу Doing Business 2018 Україна піднялась на +4 пункти і посіла 76 позицію зі 190 країн світу. Найбільший прогрес Україна продемонструвала у таких складових рейтингу: по компоненту "одержання дозволів на будівництво"; по "сплаті податків" – за зменшення та уніфікацію ставки ЄСВ. [3]

У рейтингу агентства Moody's Investors Service Україна покращила свій кредитний рейтинг в міжнародному економічному списку. Він змінився з Caa2 до Caa1, що означає зміна прогнозу з "позитивний" на "стабільний".[4]

Дані дослідження «Індекс інвестиційної привабливості», яке Європейська Бізнес Асоціація (ЄБА) проводить кожні півроку свідчать, що Індекс інвестиційної привабливості України у першій половині 2018 р. зріс у порівнянні з 2017 роком і становив 3,10 з 5 можливих балів, що означає позитивні зрушення (Індекс складається з трьох компонентів: оцінка інвесторами попереднього періоду, прогнози на майбутнє, оцінка станом на зараз.). В ЄБА підкреслили, що вже другий рік поспіль індекс тримається на рівні вище трьох. Це означає, що індекс вийшов з негативної площини та перейшов в нейтральну. Так, в кінці 2017 року він складав 3,03, в кінці 2016 – 2,85, в кінці 2015 – 2,57. Найбільшого значення індекс досягав у 2011 році і складав 3,39. За всю історію вимірювання – з 2008 року – Індекс жодного разу не сягнув позитивної зони – вище 4 балів. [5]

Дослідження показало, що незадоволених інвесткліматом в 2017 році було 58%, зараз їх кількість на 20% зменшилась – 38% інвесторів досі незадоволені бізнес-кліматом. Найбільша причина незадоволення – високий рівень корупції. Про це говорить 46,1% підприємців. На другому місці – відсутність довіри до судової системи (40,6%), на третьому – відсутність земельної реформи (35,9%). Також мали місце такі негативні явища як: контрабанда, яка заважає вести легальний бізнес в країні, посилення тиску контролюючих органів, загострення конфлікту на Сході країни та початок передвиборчої кампанії.

Але слід відмітити, що 28% вважають «клімат» привабливим для інвестування. Всього 11% вважали так само у 2017 році. Позитивним інвестори оцінюють прийняття низки Законів – «Про валюту», «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» та «Про антикорупційний суд», стабільність гривні, помітний розвиток електронних сервісів та діджиталізацію економіки – котрі є запорукою прозорості та відкритості. Крім того, прихід на ринок України нових іноземних інвесторів, зокрема, у сфері рітейлу, автоматичне відшкодування ПДВ та скасування печатки, початок реформування системи охорони здоров'я.

На основі коментарів було зазначено, що потрібно зробити для покращення ситуації: запустити роботу Антикорупційного суду, реформувати судову систему та повернути довіру до неї, відкрити ринок землі, знизити податковий тиск на фонд оплати праці, детінізувати економіку, більше комунікувати позитивні зміни та кейси, скоротити державний апарат, розвивати та втілювати інновації, ввести другий рівень обов'язкового накопичувального пенсійного страхування.

Для подальшого покращення інвестиційного клімату України актуальним на сьогодні є питання удосконалення правової та організаційної бази для підвищення дієздатності механізмів забезпечення сприятливого інвестиційного клімату й формування основи збереження та підвищення конкурентоспроможності вітчизняної економіки.

Ряд позитивних кроків у цьому напрямі вже здійснено: [6,7]

1. На сьогодні в Україні створене правове поле для інвестування та розвитку державно-приватного партнерства (ДПП). Законодавство України визначає гарантії діяльності для інвесторів, економічні та організаційні засади реалізації державно-приватного партнерства в Україні, що дозволить залучити в державний сектор економіки додаткові інвестиційні ресурси та сприятиме розвитку партнерських відносин держави та бізнесу, яке сьогодні є актуальною формою співробітництва між державними та приватними партнерами. Основними перевагами використання механізму ДПП для держави та суспільства є: підвищення якості та своєчасності надання публічних послуг; підвищення ефективності використання бюджетних коштів; залучення додаткових фінансових ресурсів у створення/модернізацію інфраструктурних об'єктів; підвищення зайнятості населення, стимулювання економічного зростання з широким використанням інновацій та сучасних технологій; залучення всіх груп інтересів до реалізації стратегій соціально-економічного розвитку, посилення довіри та порозуміння у суспільстві.

Станом на 01 липня 2018 року на засадах ДПП було укладено 192 договори, з яких реалізується 66 (41 договір концесії, 24 договори про спільну діяльність, 1 договір державно-приватного партнерства), 126 договорів не реалізується (4 договори – закінчено термін дії, 9 договорів – розірвано, 113 договорів – не виконується). Найбільше проектів реалізуються в таких сферах господарської діяльності як збір, очищення та розподілення води і виробництво, транспортування і постачання тепла, відповідно 47% (31 проектів) і 12.1% (8 проектів) від загальної кількості проектів. Найпоширеніша форма ДПП – концесія (62% договорів від загальної кількості)

2. На території України до іноземних інвесторів застосовується національний режим інвестиційної діяльності, тобто надано рівні умови діяльності з вітчизняними інвесторами. Іноземні інвестиції в Україні не підлягають націоналізації.

3. Для підвищення захисту іноземних інвестицій Законом України від 16.03.2000 № 1547 ратифікована Вашингтонська Конвенція 1965 року про порядок вирішення інвестиційних спорів між державами та іноземними особами.

Вирішенню проблемних питань інвесторів покликані сприяти комісії із сприяння досудовому врегулюванню спорів з інвесторами, які можуть створюватися органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування як тимчасові консультаційно-дорадчі органи з метою сприяння досудовому врегулюванню спорів між інвестором і органом виконавчої влади (місцевого самоврядування).

4. Підписано та ратифіковано Верховною Радою України міжурядові угоди про сприяння та взаємний захист інвестицій з більше ніж 70 країнами світу.

5. З метою спрощення порядку залучення іноземних інвестицій та унеможливлення прояв ознак корупції при їх державній реєстрації 31.05.2016 прийнято Закон України № 1390-VIII "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо скасування обов'язковості державної реєстрації іноземних інвестицій".

6. 23.05.2017 Верховною Радою України прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення бар'єрів для залучення іноземних інвестицій». Законом врегульовано базові аспекти оформлення дозволу на застосування праці іноземців та посвідки на тимчасове проживання, що спростить залучення іноземних менеджерів та іноземних кваліфікованих працівників, що необхідно на перших етапах розвитку дочірнього підприємства в Україні.

7. 26.05.2017 у Відні (Республіка Австрія) підписано Угоду про заохочення та захист інвестицій між Україною та Фондом Міжнародного розвитку ОПЕК. Угода передбачає надання режиму найбільшого сприяння щодо розпорядження інвестиціями та прогнозовано сприятиме збільшенню обсягів іноземних інвестицій в ключові галузі економіки України.

8. 15 березня 2017 року було підписано Угоду (у формі обміну листами) між Урядом України та Організацією економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) щодо приєднання до Декларації про міжнародні інвестиції і багатонаціональні підприємства та набуття членства в Інвестиційному комітеті ОЕСР, що надає такі суттєві переваги для країни як: запровадження Україною міжнародних стандартів здійснення інвестиційної діяльності; сприятиме залученню прямих іноземних інвестицій шляхом усунення обмежень щодо секторів, в яких іноземне інвестування заборонено та забезпечення

національного режиму для транснаціональних корпорацій (далі – ТНК) відповідно до системи розвитку міжнародних стандартів у регулюванні відносин ТНК із країнами, що приймають їхні інвестиції; сприятиме поліпшенню конкурентного середовища та впливу на впровадження та розповсюдження інновацій; сприятиме реалізації принципів та стандартів соціальної відповідальності бізнесу згідно з керівними принципами ОЕСР щодо ведення відповідального бізнесу.

9. Здійснюються заходи в напрямі розвитку інвестиційної інфраструктури. Відповідно до Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року питання створення регіональної мережі індустріальних парків і надання державної підтримки суб'єктам, які створюють такі парки, визначені як один із пріоритетних напрямів розвитку регіонів. Розвиток індустріальних парків сприятиме активізації інвестиційної та інноваційної діяльності, стимулюванню промислового виробництва, створенню нових високотехнологічних виробництв та десятків тисяч високопродуктивних робочих місць, збільшенню обсягів та асортименту випуску експортоорієнтованої продукції та, як наслідок, підвищенню конкурентоспроможності економіки та добробуту громадян України.

Станом на 06.08.2018 до Реєстру індустріальних (промислових) парків вже включено 31 індустріальних парків (у 2017 році – 13 індустріальних парків, за перше півріччя 2018 року – 3 індустріальні парки).

Суб'єкти ІП можуть скористатися інструментами та механізмами, передбаченими законодавством, зокрема: звільнення від сплати ввізного мита з метою інвестування на підставі зареєстрованих договорів (контрактів) або як внесок іноземного інвестора до статутного капіталу підприємства з іноземними інвестиціями; ввезення за пільговими ставками ввізного мита (до 0%) товарів, що походять з держав – членів Світової організації торгівлі, або з держав, з якими Україна уклала двосторонні або регіональні угоди щодо режиму найбільшого сприяння, в т.ч. з ЄС і Канадою; ввезення без сплати ввізного мита устаткування, яке працює на відновлюваних джерелах енергії, енергозберігаючого обладнання і матеріалів, засобів вимірювання, контролю та управління витратами паливно-енергетичних ресурсів, обладнання та матеріалів для виробництва альтернативних видів палива або для виробництва енергії з відновлюваних джерел енергії.

10. Від 9 серпня 2017 року утворено міжвідомчу робочу групу щодо розгляду проблемних питань про порушення правоохоронними органами прав суб'єктів господарювання.

11. Від 21 березня 2018 року утворено міжвідомчу робочу групу з питань підготовки пропозицій щодо розв'язання системних проблем і налагодження ефективної співпраці та діалогу з іноземними інвесторами для реалізації їх пропозицій щодо поліпшення інвестиційного клімату.

12. 25 травня 2018 року відбулося перше засідання Національної інвестиційної ради, основним завданням якої є: розроблення пропозицій щодо стимулювання та розвитку інвестиційної діяльності в Україні, формування привабливого інвестиційного іміджу України, у тому числі з урахуванням найкращої міжнародної практики; сприяння формуванню основних напрямів державної політики щодо поліпшення інвестиційного клімату в Україні; напрацювання пропозицій щодо стратегічних напрямів розвитку інвестиційного потенціалу України, стимулювання іноземних та національних інвестицій в розвиток економіки держави; вивчення ініціатив та потенційних пропозицій щодо інвестиційних проєктів, а також практики взаємодії суб'єктів інвестиційної діяльності з державними органами; аналіз та узагальнення проблем, які перешкоджають інвестуванню в економіку України, підготовка пропозицій щодо шляхів їх вирішення, зокрема щодо заходів зі сприяння захисту прав інвесторів; участь в опрацюванні проєктів актів законодавства з питань інвестиційної діяльності.

13. 17.06.2018 р. набув чинності Закон України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю», який, надає низку можливостей для здійснення інвестицій шляхом придбання корпоративних прав у ТОВ. Зокрема, передбачено механізми укладання корпоративного договору, надання безвідкличної довіреності, можливість утворення наглядової ради, зменшення кількості відомостей, які обов'язково вказуються у статуті, забезпечення інтересів міноритаріїв у разі внесення змін до ключових положень у статуті.

14. 21.06.2018 р. прийнято Закон України «Про валюту», головним принципом якого є свобода здійснення валютних операцій, яка по суті забезпечує правомірність усіх операцій, що прямо не заборонені законом. Під регулювання підпадають «валютні цінності» (гривня, іноземні валюти та банківські метали). Серед іншого, в законопроекті пропонується спростити систему валютного ліцензування та закріпити лише два види ліцензій НБУ: банківську, яка містить право на проведення операцій з валютою, та ліцензію на операції з валютою для небанківських фінансових установ.

15. 07.06.2018 р. було прийнято Закон України «Про Вищий антикорупційний суд». Його наявність дасть змогу іноземним інвесторам захистити свої права. Головний принцип є те, що

правоохоронні органи, що ведуть боротьбу з корупцією, будуть за допомогою антикорупційного суду безумовно притягувати до відповідальності тих, хто буде протиправно заважати іноземним інвесторам.

Отже, у 2016-2018 рр. спостерігається впевнена тенденція до лібералізації законодавства в контексті покращення інвестиційної привабливості України та надання інвесторам механізмів для реалізації власних інтересів. Проте ефективність наданих механізмів буде залежати від дієвості судової системи та рівня економічної свободи.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Податковий кодекс: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>.
2. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.org.ua>. – 2018
3. Doing Business [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.doingbusiness.org.ua>
4. Moody's [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.moody's.com.ua>
5. European Business Association [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://eba.com.ua>
6. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mfa.gov.ua>
7. Юридична газета [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://yur-gazeta.com.ua>
8. AgroPortal ЄБА: Інвестиційний клімат в Україні вийшов з негативної площини [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agroportal.ua>
9. Герзанич В. М. Основні недоліки та проблеми залучення іноземних інвестицій в Україні [Електронний ресурс] Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua>.

REFERENCES

1. Tax Code: Law of Ukraine dated 02.12.2010 № 2755-VI. [Electronic resource]. – Available at: <http://zakon1.rada.gov.ua>
2. Official site of the State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource]. – Available at: <http://www.ukrstat.org.ua> – 2018.
3. Doing Business [Electronic resource]. – Available at: <http://www.doingbusiness.org.ua>
4. Moody's [Electronic resource]. – Available at: <https://www.moody's.com.ua>
5. European Business Association [Electronic resource]. – Available at: <https://eba.com.ua>
6. Official site of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine [Electronic resource]. – Available at: <https://mfa.gov.ua>
7. Iurydychna hazeta [Electronic resource]. – Available at: <http://yur-gazeta.com.ua>
8. AgroPortal EBA: Investytsiyniy klimat v Ukraini vyishov z nehatyvnoi ploshchyny [Electronic resource]. – Available at: <http://agroportal.ua>
9. Gerzanich V. M. The main disadvantages and problems of attracting foreign investments in Ukraine [Electronic resource] / VM Gerzanych // Effective economy: elect. sciences profession. kind. – 2014. – Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua>

РЕФЕРАТ

Турпак Т.Г. Державне регулювання інвестиційної привабливості України / Т.Г. Турпак, В.В. Гошовська, О.І. Корольова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

У статті розглянуто стан інвестиційних процесів в економіці України. З'ясовані сучасні перспективи і проблеми здійснення інвестиційної діяльності. Обґрунтована необхідність активізації інвестиційних процесів та перспективи розвитку інвестиційних процесів на території української держави.

Визначено, що на інвестиційну привабливість значно впливає не лише загальний стан економіки країни, а й умови ведення бізнесу, зокрема ступінь втручання держави та рівень корупції.

Виявлено, що Україна має значний природний потенціал, кваліфіковану робочу силу, має значний науково-технічний потенціал, наявну інфраструктуру, потужну виробничу базу, величезний внутрішній ринок збуту продукції та успішну інтеграцію у світовий фінансовий та товарний ринок, і потенційно може бути однією з провідних країн за залученням інвестицій.

Об'єкт дослідження – процес державного регулювання інвестиційними процесами в Україні

Мета роботи – дослідження сучасних тенденцій в динаміці та структурі інвестицій в Україні,

виявлення переваг та недоліків, обґрунтування основних причин зниження інвестиційної активності, перспектив інвестування в національну економіку.

Метод дослідження – неформалізований аналіз впливу зовнішніх та внутрішніх факторів на процес інвестування

Використано комплексний підхід до обґрунтування подальших перспектив інвестування в національну економіку.

Результати статті можуть бути використанні компаніями, що активно займаються інвестиційною діяльністю при розробці моделі оптимізації процесів інвестування.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЇ, ДЕРЖАВА, ЕКОНОМІКА УКРАЇНИ, ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ, ІНВЕСТИЦІЙНИЙ КЛІМАТ.

ABSTRACT

Turpak T.G., Hoshovska V.V., Korolyova O.I. State regulation of investment attractiveness of Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article examines the state of investment processes in the Ukrainian economy. The modern perspectives and problems of carrying out of investment activity are revealed. The necessity of activation of investment processes and prospects of development of investment processes on the territory of the Ukrainian state is substantiated.

It is determined that investment attractiveness is significantly influenced not only by the general the state of the country's economy, but also the conditions for doing business, in particular the degree of state intervention and the level of corruption.

It is revealed that Ukraine has a significant natural potential, a skilled workforce, has significant scientific and technical potential, available infrastructure, a powerful production base, a huge domestic product market and successful integration into the global financial and commodity market, and potentially could be one of the leading countries in attracting investment.

The object of research is the process of investing in the Ukrainian economy

The goal of the work - . the study of current trends in the dynamics and structure of investment in Ukraine, the identification of advantages and disadvantages, substantiation of the main reasons for reducing investment activity, the prospects of investing in the national economy.

The research method is an unformulated analysis of the influence of external and internal factors on the investment process.

An integrated approach to justifying future investment prospects is used into the national economy. The results of the article can be used by companies that are actively engaged in investment activities in developing a model for optimizing investment processes.

KEY WORDS: INVESTMENTS, STATE, ECONOMY OF UKRAINE, INVESTMENT POTENTIAL, INVESTMENT CLIMAT.

РЕФЕРАТ

Турпак Т.Г. Государственное регулирование инвестиционной привлекательности Украины / Т.Г. Турпак, В.В. Гошовская, О.И. Королева // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

В статье рассмотрено состояние инвестиционных процессов в экономике Украины. Выявлены современные перспективы и проблемы осуществления инвестиционной деятельности. Обоснована необходимость активизации инвестиционных процессов и перспективы развития инвестиционных процессов на территории украинского государства.

Определено, что на инвестиционную привлекательность значительно влияет не только общее состояние экономики страны, но и условия ведения бизнеса, в частности степень вмешательства государства и уровень коррупции.

Выявлено, что Украина имеет значительный природный потенциал, квалифицированную рабочую силу, имеет значительный научно-технический потенциал, имеющуюся инфраструктуру, мощную производственную базу, огромный внутренний рынок сбыта продукции и успешную интеграцию в мировой финансовый и товарный рынок, и потенциально может быть одной из ведущих стран по привлечению инвестиций

Объект исследования – процесс инвестирования в экономику Украины

Цель работы – исследования современных тенденций в динамике и структуре инвестиций в Украине, выявление преимуществ и недостатков, обоснование основных причин снижения

инвестиционной активности, перспектив инвестирования в национальную экономику.

Метод исследования – неформализованный анализ влияния внешних и внутренних факторов на процесс инвестирования

Использован комплексный подход к обоснованию дальнейших перспектив инвестирования в национальную экономику.

Результаты статьи могут быть использованы компаниями, активно занимающихся инвестиционной деятельностью при разработке модели оптимизации процессов инвестирования.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНВЕСТИЦИИ, ГОСУДАРСТВО, ЭКОНОМИКА УКРАИНЫ, ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КЛИМАТ.

АВТОРИ:

Турпак Тетяна Григорівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: tasya64@ukr.net, тел. +380676004284, Україна, 01010 м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.к. 424, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Гошовська Валентина Василівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: argonita@yandex.ru, тел. +380936485046, Україна, 01010 м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.к. 424, orcid.org/0000-0002-5942-5690

Корольова Оксана Іванівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: korolyovaokiv@meta.ua, тел.+380505465524, Україна, 01010 м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1.к. 424, orcid.org/0000-0002-3871-0636

AUTHOR:

Turpak Tetyana G., Ph.D. in Economics, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: tasya64@ukr.net, tel. +380676004284 Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 424, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Hoshovska Valentyna V., Ph.D. in Economics, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: argonita@yandex.ru, tel. +380936485046 Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 424, orcid.org/0000-0002-5942-5690

Korolyova Oksana I., Ph.D. in Economics, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: korolyovaokiv@meta.ua, tel. +380505465584, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka str. 1, of. 424, orcid.org/ 0000-0002-3871-0636

АВТОРЫ:

Турпак Татьяна Григорьевна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: tasya64@ukr.net, тел. +380676004284, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, orcid.org/0000-0002-5261-6777

Гошовская Валентина Васильевна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: argonita@yandex.ru, тел. +380936485046, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1.к. 424, orcid.org/0000-0002-5942-5690

Королева Оксана Ивановна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: korolyovaokiv@meta.ua, тел.+380505465524, Украина, 01010, г. Киев, ул. М. Омеляновича-Павленка 1, к. 424, orcid.org/0000-0002-3871-0636

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Загурський О.М., доктор економічних наук, професор, Білоцерківський інститут економіки і управління Університету "Україна", професор кафедри "Фінанси", Україна.

REVIEWER:

Bazyliuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of finances, account and audit, Kyiv, Ukraine.

Zahurskyi O.M., Ph.D., Economics (Dr.), professor, Bila Tserkva Institute of Economics and Management of the University of "Ukraine", Professor of the Department of Finance, Ukraine.

**ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ ТА НАПРЯМКИ
ПОДОЛАННЯ ТІНЬОВОЇ ЕКОНОМІКИ В УКРАЇНІ**

Хоменко І.О., доктор економічних наук, Чернігівський національний технологічний університет, Чернігів, Україна, Innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Горобінська І.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Вовк Є.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, zhenya.vovk11@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4270-6733

**CAUSES OF OCCURRENCE AND DIRECTIONS OF OVERCOMING
SHADOW ECONOMY IN UKRAINE**

Khomenko I.O., Ph.D., Economics (Dr.), Tchernihiv national technological university, Tchernihiv, Ukraine, Innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Gorobinska I.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Vovk Y.A., National Transport University, Kyiv, Ukraine, zhenya.vovk11@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4270-6733

**ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И НАПРАВЛЕНИЯ
ПРЕОДОЛЕНИЯ ТЕНЕВОЙ ЭКОНОМИКИ В УКРАИНЕ**

Хоменко И.А., доктор экономических наук, Черниговский национальный технологический университет, Чернигов, Украина, Innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Горобинская И.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Вовк Е.А., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, zhenya.vovk11@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4270-6733

Постановка проблеми. Тіньова економіка є у всіх країнах світу, незалежно від рівня їх розвитку, відмінність тільки в її обсязі. Однак в Україні спостерігаються надзвичайні масштаби цього явища, що зумовлюють посилену увагу щодо пошуків напрямків її подолання. Глобальні процеси поширення тіньової економіки зумовлюють необхідність проведення наукового дослідження щодо розробки ефективних методів її скорочення. Створення сприятливих умов для впровадження напрямків подолання потребує проведення глибоких теоретичних досліджень та надання наукових рекомендацій, які можуть стати важливим чинником ефективного функціонування національної економіки України. Дослідження механізму зменшення тіньової економіки дозволить знайти шляхи впровадження його в умовах України.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Питанням детінізації економіки було присвячено праці В. Базилевич, О. Барановський, В. Бородюк, А. Базилук, З. Варналій, А. Гальчинський, В. Геєць, П. Єщенко, Я. Жаліло, В. Засанський, Т. Ковальчук, І. Мазур, В. Мандибура, С. Огреба, О. Пасхавер, В. Попович, Т. Приходько, О. Турчинов, Т. Тищук, А. Чухно.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Питання виникнення нелегальної економіки в Україні потребують поглибленого вивчення. Важливими проблемами на сьогодні залишаються розробки комплексних заходів забезпечення детінізації в Україні.

Постановка завдання. Метою дослідження є розробка системи заходів щодо детінізації економіки України.

Виклад основного матеріалу дослідження. У першому випадку, на думку вчених, головною причиною тіньових відносин є недосконалість законів і правоохоронної діяльності, які створюють великі витрати для легального захисту прав власності, в другому випадку – головною причиною виступають культурні норми, які розглядають конкурентну підприємницьку діяльність як маргінальну і таку, що піддається моральному осуду.

Причини зростання тіньової економіки можна класифікувати наступним чином:

- а) економічні (пов'язані з економічною кризою і її наслідками);
- б) соціальні (соціальна несправедливість, несправедливий розподіл доходів, порушення соціальних зобов'язань з боку держави, деградація соціально-психологічних орієнтирів тощо);
- в) правові (прогалини в законодавстві, які мотивують людину до здійснення тіньової діяльності);
- г) політичні (політична нестабільність, відсутність цілеспрямованої політики по впливу на конкретні прояви тіньової економіки, неефективна діяльність, правоохоронних органів щодо боротьби та протидії тіньовій економіці тощо);
- д) історичні (сформовані історично особливості і закономірності конкретного суспільства);
- е) психологічні (здатність членів суспільства до використання нелегальних шляхів для досягнення поставлених цілей);
- є) соціокультурні (відношення суспільства до тіньової економіки).

Негативні наслідки тіньової економіки проявляються в різних соціально-економічних структурах. Зокрема, значний деструктивний вплив вона здійснює на режим конкуренції, ефективність виробництва і поділу праці, на умови відтворення робочої сили, структуру споживання і виробництва, природне середовище [4]. Виділяють такі наслідки тіньової економіки (рис.1):

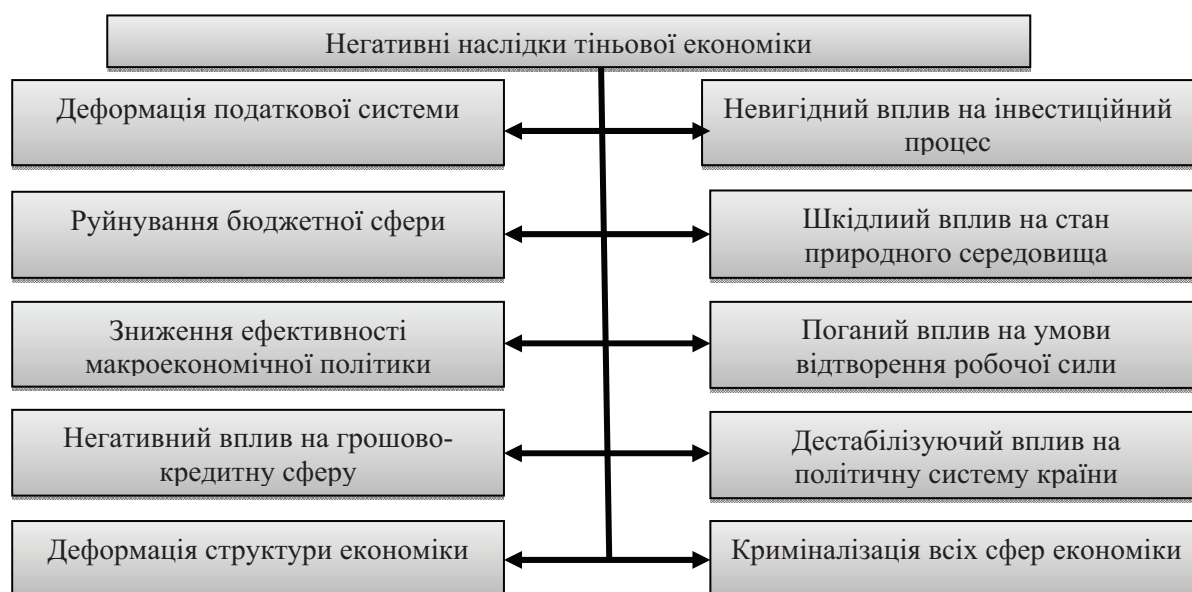


Рисунок 1 – Негативні наслідки тіньової економіки
Figure 1 – Negative effects of the shadow economy

1. Деформація податкової системи проявляється у впливі на розподіл податкового навантаження і, як наслідок, в скороченні бюджетних витрат і деформації її структури.
2. Руйнування бюджетної сфери проявляється в скороченні витрат державного бюджету та деформації його структури.
3. Зниження ефективності макроекономічної політики, яка проявляється, насамперед, у зростанні помилок макроекономічного регулювання, внаслідок неможливості контролю над виконанням макроекономічних рішень і наявності «темної матерії» в економіці, що робить неможливою точну оцінку масштабів економічної діяльності в державі.
4. Негативний вплив на грошово-кредитну сферу проявляється в деформації структури платіжного обороту, стимулювання інфляції, деформації кредитних відносин і збільшенні інвестиційних ризиків, нанесенні шкоди кредитним інститутам, інвесторам, вкладникам, акціонерам, суспільству в цілому.
5. Деформація структури економіки. Кримінальна економічна діяльність є не тільки наслідком деформацій економічної структури, а й її фактором.
6. Невигідний вплив на інвестиційний процес – високий рівень тіньової економіки зменшує міжнародну довіру до країни з боку потенційних інвесторів.

7. Шкідливий вплив на стан природного середовища. Злочинні організації можуть завдати серйозної екологічної шкоди (особливо слабо розвиненим країнам). Найяскравішим прикладом для України є вирубка лісів в Карпатах або добування бурштину на Поліссі.

8. Поганий вплив на умови відтворення робочої сили. Наслідки підпільної роботи негативні для працівників, оскільки в разі нещасного випадку робітник залишається наодинці зі своїми проблемами. Крім того, тіньова зарплата не передбачає відрахувань в пенсійний фонд, що в подальшому вплине на розмір пенсії працівника.

9. Дестабілізуючий вплив на політичну систему країни. Такий вплив здійснюється на державному рівні і проявляється в основному через лобіювання інтересів суб'єктів тіньової економіки в представницьких органах влади.

10. Ще одним із численних наслідків впливу тіньової економіки на економічне життя суспільства є криміналізація всіх сфер економіки.

Складається унікальна структура економіки, яка живиться за рахунок інфляції, нееквівалентного обміну результатів праці між суб'єктами ринкових відносин, перерозподілу і захоплення чужої власності, постійного зубожіння переважної частини населення. Ця структура перетворює корупцію та «тіньові» принципи підприємництва на реальні чинники економічного розвитку. По суті, на наших очах майже миттєво сформувався найгірший різновид «ринкового» підприємництва, що існує лише за умов розквіту корупції, відвертої криміналізації господарсько-комерційних зв'язків між суб'єктами ринкових відносин і домінування абсолютної та відвертої неповаги до закону.

«Тіньова» економіка існує в усьому світі, однак усюди проявляється в різних масштабах і формах, а отже, чинить й різний вплив на всі соціально-економічні та політичні процеси в державі. Загалом у світовій економічній практиці прийнято вважати, що контрекономіка у розмірі 5-10% від ВВП суттєво не впливає на соціально-економічні процеси у суспільстві, натомість її частка в 30-50% є критичною, таке перевищення свідчить про функціонування у країні відтворювальної системи «тіньових» економічних відносин [7].

За попередніми розрахунками Міністерства економічного розвитку і торгівлі рівень тіньової економіки у I кварталі 2018 року склав 33% від офіційного ВВП, що на 4 % менше за показник I кварталу 2017 року (рис.2).

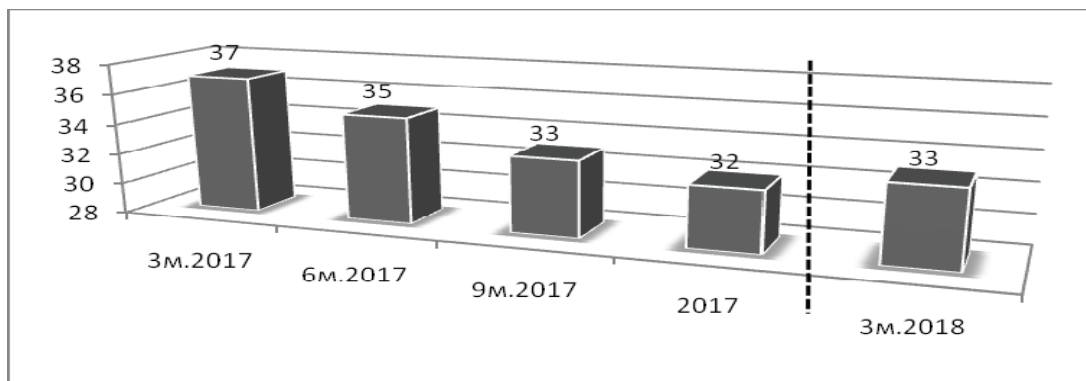


Рисунок 2 – Рівень тіньової економіки, % від обсягу офіційного ВВП [3]

Figure 2 – The level of the shadow economy, % of the official GDP [3]

Нещодавно міжнародна Асоціація присяжних сертифікованих бухгалтерів (ACCA) оприлюднила результати дослідження, в якому стверджується, що українська тіньова економіка становить майже 46% від офіційного ВВП [2].

Під впливом різних факторів почалася ланцюгова реакція, яка призвела до поширення тіньового сегмента і, як наслідок, зміни соціальної структури суспільства.

Внаслідок зміни соціальної культури з'явився особливий вид тіньової економіки – тінізація оплати праці. Високий рівень тінізації оплати праці пояснюється наступним (рис.3):

1) значним розривом між вартістю трудових ресурсів для роботодавця та фактичною сумою, яку працюючий отримує за свою працю;

2) толерантним ставленням працюючих до практики виплати неофіційних заробітних плат та, відповідно, позбавлення їх гарантій щодо пенсійного та соціального забезпечення;

3) відчуттям невідповідності сплачених податків та внесків якості державних послуг, що призводить до необхідності значних додаткових витрат з боку населення з метою отримання цих послуг на належному рівні;

4) відчуттям несправедливості системи розподілу пенсій, пов'язаної з наявністю великої кількості спеціальних, професійних, особливих та пільгових професійних режимів;

5) наявністю механізмів, які забезпечують легке та дешеве вилучення коштів підприємств у нелегальний сектор економіки з метою виплати тінювих заробітних плат;

6) фактичною безкарністю порушень у сфері оплати праці.



Рисунок 3 – Причини тінізації оплати праці

Figure 3 – Causes of wage shadowing

Ефективність боротьби з тіньовою економікою безпосередньо залежить від розробки та впровадження державних заходів детінізації, які повинні бути комплексними і поєднувати політичні, правові, організаційні та регулятивні заходи. Серед них: створення більш привабливих, ніж в інших державах, умов для інвестування й залучення фінансових ресурсів; прийняття законодавчих актів, що посилюють захист приватної власності, комерційної та банківської таємниці, забезпечують правову захищеність підприємств; посилення відповідальності правопорушників; реорганізація системи державного управління з метою збільшення оперативності реагування на швидкі зміни макроекономічної ситуації; здійснення комплексної податкової реформи, що передбачає розширення оподаткованої бази, з одночасним скороченням розмірів податкових ставок; реформування національної системи бухгалтерської звітності з метою її спрощення й уніфікації; активізація державного контролю за результатами господарської діяльності [5].

Загалом у контексті проблеми зменшення обсягів тіньового сектору в Україні необхідно продовжити комплекс реформ у податковій сфері, при цьому основна увага має бути приділена таким напрямкам: зміцненню податкової системи та податкової служби на основі змін у податковому законодавстві; підвищенню прозорості у податковій сфері та належному контролю операцій органів державного управління; створенню правового механізму та відповідної інфраструктури для протидії відмиванню коштів, отриманих незаконним шляхом, і поверненню незаконно вивезених з України капіталів; зміцненню методів управління у державному секторі, а також удосконаленню функціонування державної влади в цілому [6].

Механізм реалізації системи заходів скорочення тіньової економіки представлено на рис.4.

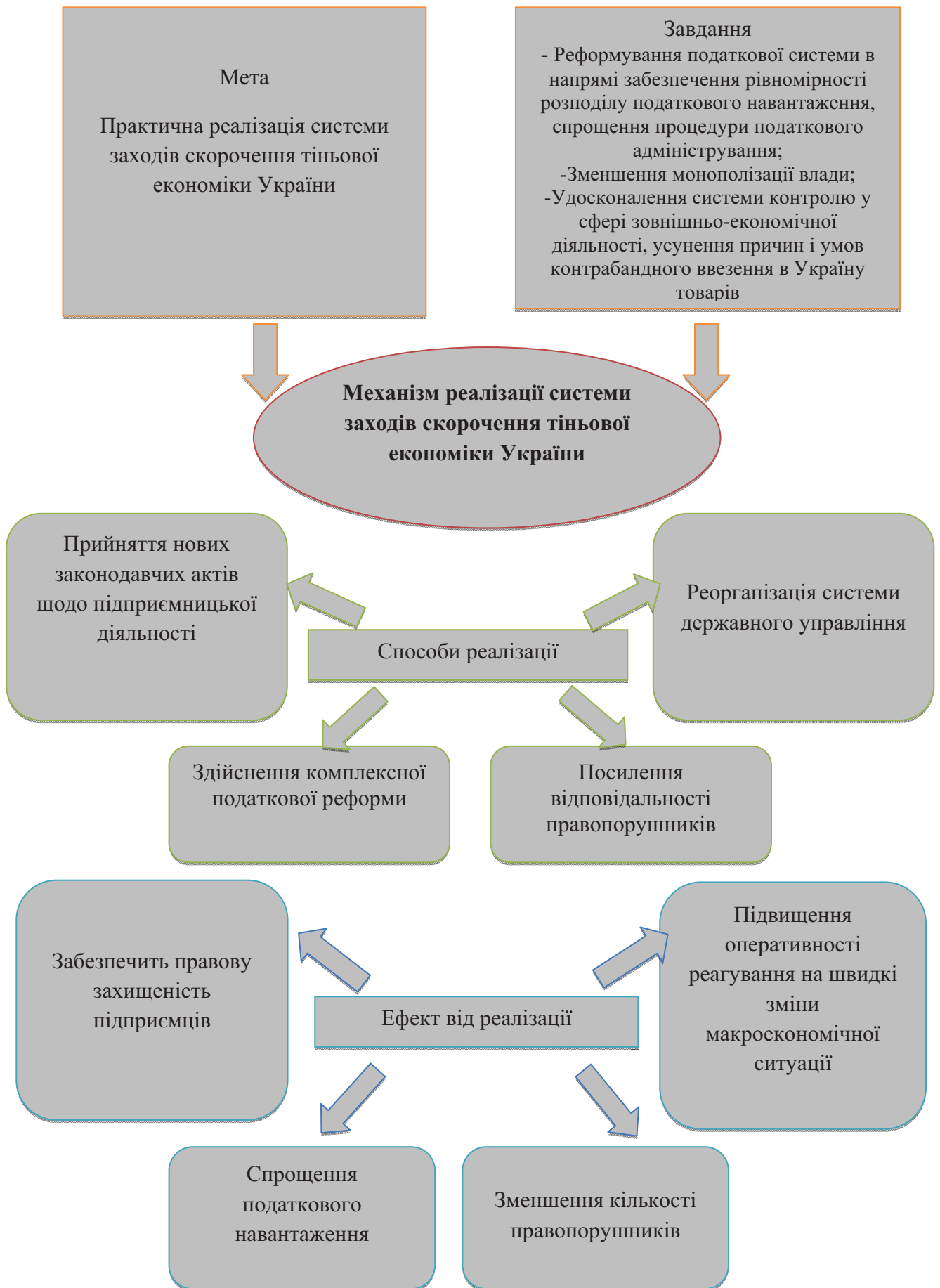


Рисунок 4 – Механізм реалізації системи заходів скорочення тіньової економіки в Україні
Figure 4 – Mechanism for implementing a system of measures to reduce the shadow economy in Ukraine

Висновки. Тінізація економічних відносин має специфічний вплив на економіку України. Зовнішні кризові явища швидко призводять до масштабного вилучення капіталів з офіційної економіки, що поглиблює її кризовий стан. У контексті ризиків розбалансованості світової економіки та загроз чергової економічної кризи руйнування механізмів та інструментів тінізації економічної діяльності є передумовою забезпечення стійкості економіки до кризових явищ. До найістотніших чинників тінізації національної економіки належать: суперечливість та дублювання законодавчої та нормативно-розпорядчої бази, недовіра організаційно-інституціональних механізмів антикорупційного законодавства, неефективність функціонування судової та правоохоронної системи, неефективне адміністрування податків, відсутність історичної практики дотримання норм та моральних стандартів законослухняної поведінки у суб'єктів господарювання та громадян [8].

Для подолання надмірної тінізації економіки України варто реалізувати такі заходи: зробити легальні умови ведення бізнесу конкурентними з тіньовими, акцентувавши увагу на перегляді ставок податків, оптимізувати податкове навантаження на платників; полегшити адміністрування податків; полегшити умови ведення бізнесу (зокрема, спростити дозвільну систему, передати частину регулюючих функцій від держави до об'єднань підприємців); посилити боротьбу з тіньовою економічною діяльністю та корупційними проявами; зробити прозорішим процес витрачання бюджетних коштів. З метою подолання негативних наслідків процесу тінізації економіки України, значного зменшення його рівня, необхідно розробити та реалізувати низку заходів щодо протидії тінізації: заходи щодо детінізації економіки; заходи щодо декриміналізації економіки; заходи щодо запобігання непродуктивного відтоку капіталів з України.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Офіційний сайт Державного комітету статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Офіційний сайт Державної фіскальної служби [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua>
3. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua>
4. Бабина О.Є. Розвиток економічної системи як процес реалізації її потенціалу / О.Є. Бабина, О.О. Карпенко // Економіка розвитку. – 2013. – № 4 (68). – С. 57–62. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecro_2013_4_13
5. Волошин О.Р. До питання впливу тіньового сектора економіки на економічну безпеку держави / О.Р. Волошин // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – 2018 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www2.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvse/nvse_01_2018/05.pdf
6. Корягіна Т.В., Якименко К.А. Проблема ухилення від податків та наслідки цього явища для бюджету України. Молодий вчений. – 2017. – № 1(41) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2017/1/148.pdf>
7. Розпутенко І. Тіньова економіка: сприйняття державою і громадою [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://matrix-info.com/2018/04/12/tinova-ekonomika-spryjnyattya-derzhavoyu-i-gromadoyu/>
8. Шматковська Т.О., Тверда І.В. Тіньова економіка: дефініція, структура, причини виникнення та шляхи мінімізації. Вісник Запорізького національного університету: збірник наукових праць. Економічні науки. Запоріжжя: Запорізький національний університет. – 2014. С. 177–185.

REFERENCES

1. The official website of the State Statistics Committee [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
2. Official Website of the State Fiscal Service [Electronic resource]. – Access mode: <http://sfs.gov.ua> [in Ukrainian].
3. Official website of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.me.gov.ua> [in Ukrainian].
4. Babina O.E., Karpenko O.O. (2013) Rozvytok ekonomichnoi systemy yak protses realizathii ii potentshialu [Development of the economic system as a process of realizing its potential]. Development

Economics, 4(68), 57-62 [Electronic resource]. – Access mode: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecro_2013_4_13 [in Ukrainian].

5. Voloshyn O.R. (2018) Do pytannya vplyvu tinyovogo sektoru ekonomiky na ekonomichnu bezpeku derzhavy [On the issue of the influence of the shadow economy sector on the country's economic security]. Scientific Bulletin of the Lviv State University of Internal Affairs [Electronic resource]. – Access mode: http://www2.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvse/nvse_01_2018/05.pdf [in Ukrainian].

6. Koryagina T.V., Yakimenko K.A. (2017) Problemy uhyleniya vid podatkov ta naslidku tsyogo yavuscha dlya byudzhety Ukrainy [The problem of tax evasion and the consequences of this phenomenon for the budget of Ukraine]. Young scientist, 1(41) [Electronic resource]. – Access mode: <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2017/1/148.pdf> [in Ukrainian].

7. Rozputenko I. (2018) Tinyova ekonomika: spryynyattya derzhavoyu i gromadoyu [Shadow economy: perceptions by the state and the community]. [Electronic resource]. – Access mode: <https://matrix-info.com/2018/04/12/tinova-ekonomika-sprynyattya-derzhavoyu-i-gromadoyu/> [in Ukrainian].

8. Shmatkovska T.O., Tverda I.V. (2014) Tinyova ekonomika: definitsiya, struktura, prychyny vynykennya ta shlyahy minimizatsii [Shadow economy: definition, structure, causes of occurrence and ways of minimization]. Bulletin of the Zaporizhzhya National University: a collection of scientific works. Economic sciences, Zaporizhzhya, 177-185 [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Хоменко І.О. Причини виникнення та напрямки подолання тіньової економіки в Україні / І.О. Хоменко, І.В. Горобінська, Є.А. Вовк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

Стаття присвячена аналізу тіньової економіки, причин її виникнення, дослідженню наслідків її існування, розробці заходів зменшення обсягів тіньової економіки та шляхів її подолання в Україні.

Об'єкт дослідження – тіньова економіка України.

Мета дослідження – розробка системи заходів скорочення тіньової економіки України на основі аналізу сучасних тенденцій її розвитку.

Методи дослідження – метод пізнання, метод системного аналізу, метод аналізу та синтезу, а також метод порівняння.

В ході дослідження проаналізовано причини виникнення тіньової економіки та фактори, що викликають тінізацію оплати праці. Доведено, що значний деструктивний вплив тіньова економіка здійснює на режим конкуренції, ефективність виробництва і поділу праці, на умови відтворення робочої сили, структуру споживання і виробництва. Досліджено негативні наслідки тіньової економіки: деформація податкової системи, нерівномірний розподіл податкового навантаження, зниження ефективності макроекономічної політики, деструктуризація платіжного обороту, стимулювання інфляції, деформація кредитних відносин і збільшення інвестиційних ризиків, зниження міжнародної довіри до країни з боку потенційних інвесторів, дестабілізуючий вплив на політичну систему країни, криміналізація всіх сфер економіки.

Ефективність боротьби з тіньовою економікою безпосередньо залежить від розробки та впровадження державних заходів детінізації, які повинні бути комплексними і поєднувати політичні, правові, організаційні та регулятивні заходи. Серед них: створення більш привабливих, ніж в інших державах, умов для інвестування й залучення фінансових ресурсів; прийняття законодавчих актів, що посилюють захист приватної власності, комерційної та банківської таємниці, забезпечують правову захищеність підприємців; посилення відповідальності правопорушників; реорганізація системи державного управління з метою збільшення оперативності реагування на швидкі зміни макроекономічної ситуації; здійснення комплексної податкової реформи, що передбачає розширення оподаткованої бази; активізація державного контролю за результатами господарської діяльності.

Висновки – з метою подолання негативних наслідків процесу тінізації економіки України, значного зменшення її рівня, необхідно розробити та реалізувати низку заходів щодо детінізації та декриміналізації економіки та щодо запобігання непродуктивного відтоку капіталів з України. За результатами дослідження розроблено систему заходів скорочення тіньової економіки в Україні, основними з яких є: створення легальних умов ведення бізнесу, конкурентних з тіньовими; оптимізація податкового навантаження на платників; спрощення адміністрування податків; полегшення умов ведення бізнесу; посилення боротьби з тіньовою економічною діяльністю та корупційними проявами; підвищення прозорості процесу витрачання бюджетних коштів.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТІНЬОВА ЕКОНОМІКА, ДЕТИНІЗАЦІЯ ЕКОНОМІКИ, ЗАХОДИ ПОДОЛАННЯ ТІНЬОВОЇ ЕКОНОМІКИ.

ABSTRACT

Khomenko I.O., Gorobinska I.V., Vovk E.A. Causes of occurrence and direction of overcoming the shadow economy in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article is devoted to the analysis of the shadow economy, the reasons for its occurrence, the study of the consequences of its existence, the development of measures to reduce the size of the shadow economy and ways to overcome it in Ukraine.

The object of research is the shadow economy of Ukraine.

The purpose of the study is to develop a system of measures to reduce the shadow economy of Ukraine based on an analysis of current trends in its development.

Research methods - the method of cognition, the method of system analysis, the method of analysis and synthesis, as well as the method of comparison.

During the study, the causes of the emergence of the shadow economy and factors causing wage shadowing are analyzed. It has been proved that the shadow economy has a significant destructive effect on the mode of competition, the efficiency of production and division of labor, on the conditions of reproduction of the labor force, the structure of consumption and production. The negative effects of the shadow economy are analyzed: deformation of the tax system, uneven distribution of tax burden, reduction of the efficiency of macroeconomic policies, the restructuring of payment transactions, stimulation of inflation, deformation of credit relations and increase of investment risks, decrease of international trust on the part of potential investors, destabilizing influence on the political system country, criminalization of all spheres of the economy.

The effectiveness of combating the shadow economy is directly dependent on the development and implementation of state-level shadowing measures, which must be comprehensive and combine political, legal, organizational and regulatory measures. Among them: the creation of conditions for investment and attraction of financial resources more attractive than in other countries; adoption of legislative acts that strengthen the protection of private property, commercial and banking secrets, provide legal protection for entrepreneurs; increasing the responsibility of offenders; reorganization of the public administration system in order to increase the responsiveness to rapid changes in the macroeconomic situation; the implementation of a comprehensive tax reform, which involves the expansion of the tax base; intensification of state control over the results of economic activity.

Conclusions – in order to overcome the negative consequences of the process of shadowing of the Ukrainian economy, a significant reduction of its level, it is necessary to develop and implement a number of measures aimed at the shadowing and decriminalization of the economy and to prevent the unproductive outflow of capital from Ukraine. According to the results of the study, a system of measures to reduce the shadow economy in Ukraine, the main of which are: the creation of legal conditions for doing business, competitive with the shadow; optimization of tax burden on payers; simplification of tax administration; facilitating business conditions; strengthening the fight against shadow economic activity and corrupt manifestations; increasing the transparency of the budget spending process.

KEY WORDS: SHADOW ECONOMY, SHADOWING OF THE ECONOMY, MEASURES TO OVERCOME THE SHADOW ECONOMY.

РЕФЕРАТ

Хоменко И.А. Причины возникновения и направления преодоления теневой экономики в Украине / И.А. Хоменко, И.В. Горобинская, Е.А. Вовк // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

Статья посвящена анализу теневой экономики, причин ее возникновения, исследованию последствий ее существования, разработке мероприятий уменьшения объемов теневой экономики и путей его преодоления в Украине.

Объект исследования – теневая экономика Украины.

Цель исследования – разработка системы мер сокращения теневой экономики Украины на основе анализа современных тенденций ее развития.

Методы исследования – метод познания, метод системного анализа, метод анализа и синтеза, а также метод сравнения.

В ходе исследования проанализированы причины возникновения теневой экономики и факторы, вызывающие тенезации оплаты труда. Доказано, что значительное деструктивное влияние теневая экономика оказывает на режим конкуренции, эффективность производства и разделения труда, условия воспроизводства рабочей силы, структуру потребления и производства. Исследованы негативные последствия теневой экономики: деформация налоговой системы, неравномерное распределение налоговой нагрузки, снижение эффективности макроэкономической политики, деструктуризация платежного оборота, стимулирование инфляции, деформация кредитных отношений и увеличение инвестиционных рисков, снижения международного доверия к стране со стороны потенциальных инвесторов, дестабилизирующее влияние на политическую систему страны, криминализация всех сфер экономики.

Эффективность борьбы с теневой экономикой напрямую зависит от разработки и внедрения государственных мероприятий детенизации, которые должны быть комплексными и сочетать политические, правовые, организационные и регулятивные меры. Среди них: создание более привлекательных, чем в других государствах, условий для инвестирования и привлечения финансовых ресурсов; принятие законодательных актов, усиливающих защиту частной собственности, коммерческой и банковской тайны, обеспечивают правовую защищенность предпринимателей; усиление ответственности правонарушителей; реорганизация системы государственного управления с целью увеличения оперативности реагирования на быстрые изменения макроэкономической ситуации; осуществление комплексной налоговой реформы, предусматривающей расширение налогооблагаемой базы; активизация государственного контроля за результатами хозяйственной деятельности.

Выводы – с целью преодоления негативных последствий процесса тенезации экономики Украины, значительному уменьшению ее уровня, необходимо разработать и реализовать ряд мер по детенизации и декриминализации экономики и по предотвращению непродуктивного оттока капиталов из Украины. По результатам исследования разработана система мер сокращения теневой экономики в Украине, основными из которых являются: создание легальных условий ведения бизнеса, конкурентных с теневыми; оптимизация налоговой нагрузки на плательщиков; упрощение администрирования налогов; облегчение условий ведения бизнеса; усиление борьбы с теневой экономической деятельностью и коррупционными проявлениями; повышение прозрачности процесса расходования бюджетных средств.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТЕНЕВАЯ ЭКОНОМИКА, ДЕТЕНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ, МЕРЫ ПРЕОДОЛЕНИЯ ТЕНЕВОЙ ЭКОНОМИКИ.

АВТОРИ:

Хоменко Інна Олександрівна, Чернігівський національний технологічний університет, доктор економічних наук, доцент, професор кафедри теоретичної та прикладної економіки, e-mail: Innakhomenko28@gmail.com, тел. +380503703037, Україна, 14035, м. Чернігів, вул. Шевченка, 95, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Горобінська Ірина Владиславівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, тел. +380677822674, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Вовк Євгенія Андріївна, Національний транспортний університет, студентка групи ФТ-І-1м факультету менеджменту, логістику та туризму, e-mail: zhenya.vovk11@gmail.com, тел. +380637114277, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0003-4270-6733

AUTHORS:

Khomenko Inna O., Tchernihiv National Technological University, Ph.D., Economics (Dr.), Associate Professor, Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, e-mail: Innakhomenko28@gmail.com, тел. +380503703037, Ukraine, 14035, Tchernihiv, Shevchenko, 95, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Gorobinska Iryna V., National Transport University, Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, tel. +380442809937, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko, 1, room 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Vovk Eugenia A., Student of the FT-I-1m Faculty of Management, Logistics and Tourism, e-mail: zhenya.vovk11@gmail.com, тел. +380637114277, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0003-4270-6733

АВТОРЫ:

Хоменко Инна Александровна, Черниговский национальный технологический университет, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры теоретической и прикладной экономики, e-mail: Innakhomenko28@gmail.com, тел. +380503703037, Украина, 14035, г. Чернигов, ул. Шевченко, 95, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Горобинская Ирина Владиславовна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, тел. +380442809937, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, к. 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Вовк Евгения Андреевна, Национальный транспортный университет, студентка группы ФТ-I-1м факультета менеджмента, логистики и туризма, e-mail: zhenya.vovk11@gmail.com, тел. +380637114277, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0003-4270-6733

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Ільчук В.П., доктор економічних наук, професор, Чернігівський національний технологічний університет, професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Чернігів, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of Department of Finances, Account and Audit, Kyiv, Ukraine.

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, Tchernihiv National Technological University, Professor of Department of Finances, Banking and Insurance, Tchernihiv, Ukraine.

**УХИЛЕННЯ ВІД ОПОДАТКУВАННЯ ЯК НАСЛІДОК
ФІСКАЛЬНОЇ СПРЯМОВАНOSTІ ПОДАТКОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

Хоменко І.О., доктор економічних наук, Чернігівський національний технологічний університет, Чернігів, Україна, Innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Горобінська І.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Матяш Л.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна liudamatyash@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0064-9120

**AVOIDANCE FROM TAXATION AS A FISCAL
INTEGRATION OF THE TAX SYSTEM IN UKRAINE**

Khomenko I.O., Ph.D., Economics (Dr.), Tchernihiv national technological university, Tchernihiv, Ukraine, Innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Gorobinska I.V., NationalTransportUniversity, Kyiv, Ukraine, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Matiash L.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, liudamatyash@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0064-9120

**УКЛОНЕНИЕ ОТ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ КАК СЛЕДСТВИЕ ФИСКАЛЬНОЙ
НАПРАВЛЕННОСТИ НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ**

Хоменко И.А., доктор экономических наук, Черниговский национальный технологический университет, Чернигов, Украина, Innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Горобинская И.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Матяш Л.М., Национальный транспортный университет, Киев, Украина, liudamatyash@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0064-9120

Постановка проблеми. В умовах ринкової економіки податки служать одним з головних важелів державного регулювання соціальних і економічних процесів, що відбуваються в суспільстві. В Україні значну частину надходжень до національної скарбниці становлять саме податки, а ухилення від їх сплати зменшує суму цих надходжень. Скільки податки не приносили би користі громадянам у вигляді суспільних благ, не всі згодні з їх сплатою. Тому часто трапляються випадки ухилення, уникнення від оподаткування, а також випадки, коли дані дії несуть кримінальну відповідальність. Ухилення від сплати податків та зборів, приховування майна від оподаткування завдає шкоди інтересам держави, підриває принципи економіки і порушує соціальну справедливість.

Аналіз основних досліджень та публікацій. Питанню податкового навантаження та несплати податків було присвячено праці таких науковців: Бойко А.А., Іванов Ю.Б., Новосельська Л.І., Опарін В.М., Соколовська А.М., Іванов Ю.Б., Червінська О.С., Мельник В.Н., Далєвська Т.А.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Питання вирішення проблеми ухилення від оподаткування, розробки заходів боротьби з нею та створення ефективного податкового середовища залишаються актуальними. Важливим моментом є і переорієнтації податкової системи з фіскальної спрямованості на стимулювання процесів розвитку та зміцнення фінансового потенціалу.

Постановка завдання. Метою дослідження є розкриття поняття податкового злочину, а саме ухилення від сплати податків, розкриття причин, які його спричиняють, вивчення проблеми кримінальної відповідальності за податкові злочини, а також визначення заходів вдосконалення податкового і кримінального законодавства.

Виклад основного матеріалу дослідження. За останні роки кількість економічних злочинів в Україні стрімко зросла, що негативно впливає на державу в цілому. Економічна злочинність призупиняє розвиток ринкових відносин в Україні, загрожує національним інтересам, національній безпеці держави. Та особлива частка цих економічних злочинів припадає на фіскальну сферу.

У 2017 році, як і в попередні роки, кримінальні провадження за ст. 212 продовжують залишатись постійними супутниками податкових перевірок, навіть не зважаючи на те, що податкова міліція як єдиний уповноважений раніше орган на проведення досудового розслідування за ст. 212 КК України ще з початку 2017 року позбавлена повноважень.

За 2017 рік за даними офіційної статистики, яка розміщена на сайті Генеральної прокуратури України було зареєстровано 838 кримінальних правопорушень щодо ухилення від сплати податків [3]. У розрізі кварталів 2017 року така статистика виглядає наступним чином (рис. 1).



Рисунок 1 – Поквартальна кількість реєстрованих кримінальних проваджень за даними Генеральної прокуратури України у 2017 році
Figure 1 – The quarterly number of registered criminal proceedings according to the data of the General Prosecutor's Office of Ukraine in 2017

Тобто, у порівнянні з результатами третього кварталу, кількість зареєстрованих кримінальних проваджень у четвертому кварталі зменшилась більш, ніж на 40%.

Якщо ж порівнювати з показниками попереднього року, то у загальній кількості зареєстрованих кримінальних проваджень відбулось зменшення на 24%, яке мало місце, фактично, тільки у порівнянні з першим півріччям 2016-2017 pp. (рис. 2).



Рисунок 2 – Аналіз кримінальних проваджень за 2016-2017 роки
Figure 2 – Analysis of criminal proceedings for 2016-2017 years

Спостерігаючи за статистикою закриття кримінальних проваджень, можна зробити висновок, що закриваються кримінальні провадження активніше в кінці року. Так, із загальом закритих за 2017 рік 239 кримінальних проваджень, 139 – було закрито в 4 кварталі (рис. 3). Тут цікаво зупинитись на порівнянні показників зареєстрованих і закритих проваджень протягом цього кварталу окремо [5]. Як бачимо, якщо аналізувати окремо показники 4 кварталу, виникає багато питань щодо доцільності досудового розслідування за ст. 212 КК України (якщо таке розслідування, фактично, не має результатів), у тому числі і щодо фактичних цілей таких кримінальних проваджень.



Рисунок 3 – Динаміка кримінальних проваджень за IV квартал 2017 року
Figure 3 – Dynamics of criminal proceedings for the fourth quarter of 2017

Так само, і за результатами року, вбачається, що ефективність досудового розслідування є низькою. Так, у 2017 році було передано 29 обвинувальних актів, що відповідає показнику 2016 року. Що ж стосується результатів судового розгляду кримінальних справ, то слід відзначити, що за даними Єдиного державного реєстру судових рішень всього за 2017 рік було постановлено 54 вирокі, з яких майже половину займають угоди про визнання винуватості [3].

Загалом найбільш яскравою тенденцією 2017 року є зміна підходів обвинувачення до формування складу злочинів при наявності «безтоварних» правочинів. Так, на ряду з основною статтею щодо ухилення від сплати податків притягнення до відповідальності здійснюється і за супутніми для ухилення від сплати податків складами злочинів (ст. 205, ст. 364, ст. 366 КК і т. д.). До прикладу, у 4 кварталі 2017 року такий «комплексний підхід» при постановленні вироків відстежується все частіше (у 3 вироків із загальної кількості 3 обвинувальних вироків та 3 вироків на підставі угод про визнання винуватості), де сторона обвинувачення «дивиться далі», враховуючи при цьому підробку документів [4].

Серед категорії обвинувальних вироків у 2017 році з'явився ще один вирок по низці кримінальних проваджень стосовно «схеми» щодо незаконного використання митного режиму переробки. За цією схемою, сукупний збиток, завданий бюджету України, складає понад 8 млрд грн. При цьому розмір загального штрафу, застосованого до винних осіб, склав не більше 1 млн грн. Крім того, цікавим є вирок у справі щодо ухилення від сплати ПДФО через невідображення доходу, отриманого внаслідок надання процентних позик в іноземній валюті [8]. Підсумовуючи результати 2017 року, суттєвого зменшення тиску на бізнес не вбачається, а тенденції попередніх років щодо кримінальних проваджень стосовно ухилення від сплати податків продовжуються, попри заяви високопосадовців щодо неприпустимості тиску правоохоронців на бізнес [3].

Проаналізувавши інформацію по сумі несплачених зборів та платежів за їх категоріями, а саме сумі понесених матеріальних збитків, можна побудувати наступну динаміку (рис. 4). Робота, проведена державними органами, була нерівномірно розподіленою за даними категоріями, адже сума несплаченого акцизного податку значно знизилася, що є позитивною тенденцією, а сума несплаченого ПДВ стрімко зростає, що є абсолютно негативним показником.



Рисунок 4–Динаміка понесених матеріальних збитків за сумою ухилення від сплати обов'язкових платежів
Figure 4 – Dynamics of incurred material losses for the amount of evasion from payment of obligatory payments

Щороку Державна фіскальна служба ставить собі такі завдання, які стосуються боротьби з податковими правопорушеннями: виявлення кримінальних та інших правопорушень у сфері оподаткування, митній та бюджетній сферах, упередження та припинення каналів незаконного переміщення товарів через митний кордон, координація роботи територіальних органів ДФС щодо забезпечення контролю за ризиковими експортно-імпортними операціями, виявлення та руйнування тіньових схем ухилення від сплати податків.

Та усі дії, які наразі провели та проводять уповноважені державні органи практично не дають бажаної ефективності, позитивні результати за ці роки майже не були відчутні.

В Україні існує й чималий неофіційний сектор, який зростає щоразу, коли влада намагається урізати ССО, яка слугує інструментом “компромісної детінізації” й захищає малий бізнес від корумпованих податкових інспекторів, які переслідують офіційно зареєстрований бізнес. Наприклад, на початку 2017 року понад 300 000 приватних підприємців скасували реєстрацію після внесення поправок до закону, згідно з яким приватні підприємці мають сплачувати “мінімальний соціальний внесок” незалежно від того, здійснюють вони діяльність чи ні [8].

У таблиці 1 наведені кількісні дані про реальну структуру тіньової економіки України, які відрізняються від оманливого суб’єктивного сприйняття: основні схеми, які завдають збитків на суму близько 6-10% від офіційного ВВП. Частка податків у ВВП становить близько 32,5%, це означає, що правопорушення, розглянуті в цьому дослідженні, становлять 50-80% від “тіньової” частки. Решта, пов’язана з повністю неофіційною діяльністю, яку ще важче дослідити.

Таблиця 1 – Порівняльний аналіз фіскального ефекту схем уникнення оподаткування в Україні
Table 1 – Comparative analysis of the fiscal effect of tax evasion schemes in Ukraine

Схема (млрд. грн. на рік)	Обіг	Умовні втрати доходів бюджету
Офшорні схеми	260-320	50-65
Конвертаційні центри	40-50	12-15
“Скрутки”	50-60	10-12
«Сірий імпорт», контрабанда	80-230	25-70
Контрафакт	-	10
Виведення прибутку через псевдопідприємництво фізосіб	15-16	до 2,5
ФОП замість найму	10	2,5 – 5
Заниження оборотів	18	1- 1.5

В 2017 році Україна піднялася на 43 місце в рейтингу "Оподаткування-2018" Paying Taxes 2018 (рис. 5), що складається Світовим банком та консалтинговою компанією "PwC".

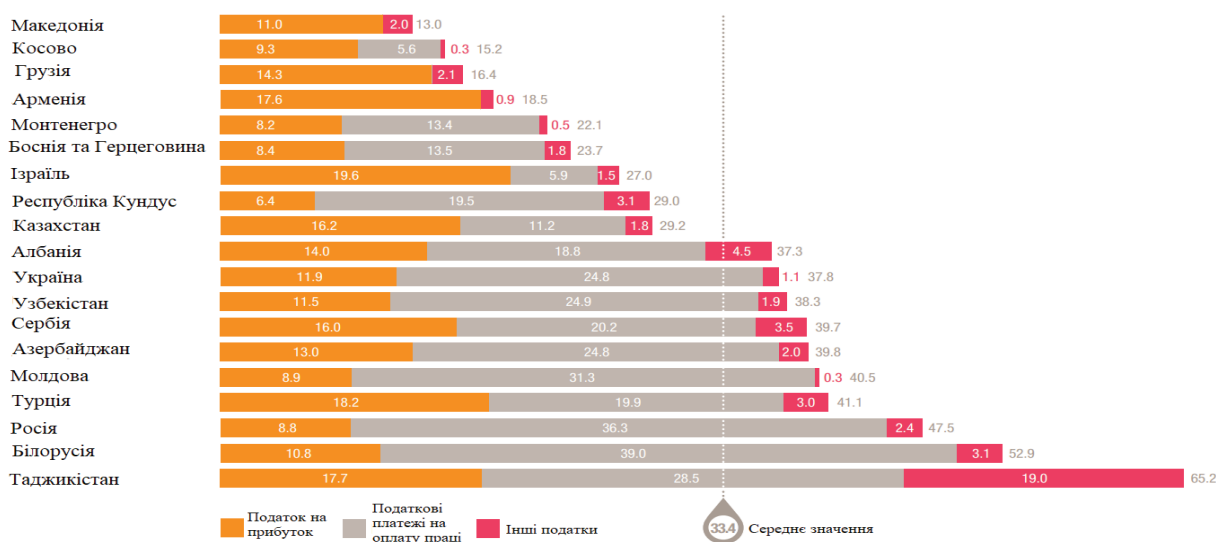


Рисунок 5 – Міжнародний рейтинг оподаткування
Figure 5 – International tax rating

Для порівняння, в 2012 році Україна в цьому рейтингові посідала 181 місце. Згідно з документом, Україні вдалося знизити податкове навантаження до 37,8%, що менше, ніж в Євросоюзі – 40,5% і в середньому по світу – 39,6%.

В Україні малий та середній бізнес забезпечує 79% робочих місць, але створює 15% ВВП. Цей бізнес важливий тому, що здатен забезпечити розвиток економіки та створювати робочі місця навіть після роботів та штучного інтелекту. В Україні малий бізнес може розраховувати на спрощену систему оподаткування, однак підприємці скаржаться, що робочі місця їм важко забезпечувати через податковий тиск. За низької якості податкового адміністрування малий та середній бізнес несе непропорційно великі витрати на дотримання податкового законодавства порівняно з великим. Співвідношення витрат на дотримання податкового законодавства до виручки для малих та середніх підприємств на 117% вище, ніж для великих [6].

Найрадикальніше змінити податкову систему України пропонують в Інституті “Вільна економіка”. Активісти вважають за потрібне скасувати всі податки та збори, які діють в Україні зараз. Натомість ввести лише два податки: податок на витрати (4%) та податок на виведений капітал (10%). До того ж пропонують скасувати поділ на спрощену систему та загальну (таблиця 2).

Таблиця 2 – Податкова система «Вільна економіка»

Table 2 – Free Economic System Tax System

Змінюємо	Отримуємо
Скасовуються всі існуючі податки та збори	Зростання ділової активності та підприємництва
Вводяться два податки: податок на витрати та податок на виведення капіталу	Зростання кількості робочих місць в економіці
Платниками всіх податків стають юридичні та фізичні особи	Зростання доходів і купівельної спроможності громадян
Скасовується обов’язкова реєстрація суб’єктів підприємницької діяльності	Максимальна детінізація економіки
Скасовується податкова звітність платників податків	Зростання інвестицій в економіку
Скасовуються податкові перевірки платників податків	Різне зростання економіки

Великою проблемою української економіки є її залежність від перерозподілу публічних фінансів. У 2018 році держава взяла на себе відповідальність зібрати та перерозподілити 44,5% від ВВП, що навіть більше, аніж минулого року. Ці кошти повинні піти на охорону здоров’я, освіту, соціальні виплати. Для прикладу, $\frac{2}{3}$ зібраного ПДФО залишається в місцевих бюджетах, а 87% від зібраного по країні ЄСВ йдуть до Пенсійного фонду та виплачується пенсіонерам.

Для вирішення проблеми ухилення населення від сплати податків необхідний злагоджений механізм взаємодії як державного правління, так і бажання населення та розуміння важливості сплати податків кожного особисто. Механізм протидії ухилення від податків має бути орієнтованим на зниження податкового навантаження, заохочення населення, зокрема підприємців, до «чистого» ведення бізнесу та зниження відсотку тіньової економіки та виплати заробітної плати у конвертах. Також можемо зробити висновок про необхідність посилення протидії навмисному ухиленню від оподаткування та тінізації економіки в системі податкового адміністрування [2].

Стратегія сталого розвитку "Україна – 2020" визначає вектори розвитку: забезпечення сталого розвитку держави, проведення структурних реформ та, як наслідок, підвищення стандартів життя [1]. Серед реформ, які мають бути реалізовані в першу чергу, названа податкова, що допомагає у нарахуванні та проведенні сплати податків, а не має на меті наповнення бюджету за рахунок фінансових санкцій та переplat; зменшення кількості податків, їх розміру та спрощення порядку розрахунку і сплати; впровадження електронних сервісів для платників податків; зменшення податкового навантаження на заробітну плату з метою її детінізації; удосконалення законодавства України, спрямованого на посилення боротьби зі схемами ухилення від сплати податків, зокрема удосконалення адміністрування податку на додану вартість, формування системи податкового контролю залежно від ступеня ризику діяльності платників податків, забезпечення відкритості доступу до інформації про сплату податків, удосконалення законодавства з питань трансфертного ціноутворення, впровадження контролю за видатками фізичних осіб.

Безпосередньо з податковою реформою пов'язані антикорупційна реформа, децентралізація та реформа державного управління, а також дерегуляція та розвиток підприємництва, без перетворень в цих сферах неможливо впровадити бажані зміни в податкову систему.

Важливим є використання новітніх технологій, зокрема для забезпечення державою доступу до інформації у формі «відкритих даних», а також планується створити ефективну інституційну систему запобігання і протидії корупції. Метою реформи державного управління є побудова прозорої системи управління, створення професійного інституту державної служби, забезпечення її ефективності.

Результатом впровадження реформи має стати створення ефективної, прозорої, відкритої та гнучкої структури публічної адміністрації із застосуванням новітніх інформаційно-комунікативних технологій (е-урядування), яка здатна виробляти і реалізовувати цілісну державну політику, спрямовану на суспільний сталий розвиток і адекватне реагування на внутрішні та зовнішні виклики.

Реалізація Стратегії передбачає досягнення 25 ключових показників, що оцінюють хід виконання реформ та програм. Серед таких індикаторів успіху названі наступні:

1) у рейтингу Світового банку "DoingBusiness" Україна посяде місце серед перших 30 позицій. З легкості ведення бізнесу згідно з "DoingBusiness 2017" Україна посіла 76 місце з 190 країн світу (була 80 тобто +4 позиції порівнянні з минулим роком);

2) кредитний рейтинг України – Рейтинг за зобов'язаннями в іноземній валюті за шкалою рейтингового агентства Standardandpoors – становитиме не нижче інвестиційної категорії «BBB» (за рік з попереднього «ССС» підвищений до рівня «В»);

3) за глобальним індексом конкурентоспроможності, який розраховує Всесвітній Економічний Форум (WEF), Україна увійде до 40 кращих держав світу (показник 2015-16 року становить 79 місце з 140 країн);

4) валовий внутрішній продукт (за паритетом купівельної спроможності) у розрахунку на одну особу, який розраховує Світовий банк, підвищиться до 16 000 доларів США (в Україні цей показник у 2017 році становив 2100 доларів США, а середній по ЄС у цьому ж році майже в п'ятнадцять разів більший);

5) чисті надходження прямих іноземних інвестицій за період 2015 -2020 років за даними Світового банку складуть понад 40 млрд доларів США;

6) максимальне відношення дефіциту державного бюджету до валового внутрішнього продукту за розрахунками МВФ не перевищуватиме 3%;

7) максимальне відношення загального обсягу державного боргу та гарантованого державою боргу до валового внутрішнього продукту за розрахунками МВФ не перевищуватиме 60% (відповідно до Маастрихтських критеріїв конвергенції), сучасний стан – близько 75 % ВВП;

8) енергоємність ВВП складе 0,2 тонни нафтового еквівалента на 1000 доларів США валового внутрішнього продукту за даними Міжнародного енергетичного агентства;

9) за індексом сприйняття корупції, який розраховує TransparencyInternational, Україна увійде до 50 кращих держав світу (у 2017 році -131-а, було 144);

10) за результатами опитування рівень довіри експертного середовища (адвокати, юристи) до суду становитиме 70 відсотків;

11) за результатами загальнонаціонального опитування рівень довіри громадян до органів правопорядку становитиме 70 відсотків;

12) оновлення кадрового складу державних службовців у правоохоронних органах, судах, інших державних органах на 70 відсотків;

13) питома вага місцевих бюджетів становитиме не менше 65 відсотків у зведеному бюджеті держави(сучасний стан – власні доходи – не більше 25 %, з трансфертами – 49%) .

Головною передумовою реалізації Стратегії є суспільний договір між владою, бізнесом та громадянським суспільством, де кожна сторона має свою зону відповідальності. Нормативно-правове та організаційне забезпечення реалізації Стратегії має здійснюватися шляхом розроблення та прийняття в установленому порядку відповідних нормативноправових актів, щорічних планів дій реалізації Стратегії, моніторингу стану їх виконання [1].

Висновки. Україна має стати державою з сильною економікою та з передовими інноваціями. Для цього, передусім, необхідно відновити макроекономічну стабільність, забезпечити стійке зростання економіки екологічно невиснажливим способом, створити сприятливі умови для ведення господарської діяльності та прозору податкову систему.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Офіційний сайт Генеральної прокуратури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gp.gov.ua/ua>
2. Волошин Юрій. Податковий контроль в Україні: сутність, сучасні тенденції та нововведення. / Ю. Волошин // Податковий контроль в Україні: сутність, сучасні тенденції та нововведення. – 2015.
3. Давтян Л. Г. Системні зв'язки податкових злочинів: податкові злочини як елемент економічної злочинності. / Л. Г. Давтян // Кримінальне право; кримінологія; кримінально-виконавче право. – 2015.
4. Офіційний сайт Кабінету міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kmp.ua/uk/>
5. Кримінальний кодекс України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2001-05>
6. Криміналістична характеристика податкових злочинів. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://studme.com.ua/146009177540/pravo/rassledovan_ienalogovyh_prestupleniy.htm
7. Статистика щодо кримінальних проваджень за ст.. 212 КК України абиюким був для платників 2015 рік? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kmp.ua/ua/analytics/infoletters/statistics-of-criminal-proceedings-under-art-212-of-the-criminal-code-of-ukraine/>
8. Типові слідчі ситуації та особливості методики розслідування. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://studme.com.ua/167304267541/pravo/tipovye_sledstvennye_situatsii_osobennosti_metodiki_rassledovaniya.htm#44

REFERENCES

1. Official website of the General Prosecutor's Office of Ukraine. [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.gp.gov.ua/ua>
2. Voloshin Yuri. Tax Control in Ukraine: Essence, Contemporary Trends and Innovations. / Yu. Voloshin // Tax Control in Ukraine: Essence, Contemporary Trends and Innovations. – 2015
3. Davtyan LG The systemic connections of tax crimes: tax crimes as an element of economic crime. / L.G. Davtyan // Criminal law; criminology; criminal-executive law. – 2015
4. Official website of the Cabinet of Ministers of Ukraine. [Electronic resource]. – Access mode: <http://kmp.ua/uk/>
5. The Criminal Code of Ukraine. [Electronic resource]. – Mode of access: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2001-05>
6. Forensic characteristics of tax crimes. [Electronic resource]. Access mode: https://studme.com.ua/146009177540/pravo/rassledovan_ienalogovyh_prestupleniy.htm
7. Statistics on criminal proceedings under Art. 212 of the Criminal Code of Ukraine or what was the schedule for 2015? [Electronic resource]. – Access mode: <http://kmp.ua/ua/analytics/infoletters/statistics-of-criminal-proceedings-under-art-212-of-the-criminal-code-of-ukraine/>
8. Typical investigative situations and features of the investigation technique. [Electronic resource]. Access mode: https://studme.com.ua/167304267541/pravo/tipovye_sledstvennye_situatsii_osobennosti_metodikute_rassledovaniya.htm

РЕФЕРАТ

Хоменко І.О. Ухилення від податкового оподаткування як наслідок фіскальної спрямованості в податковій системі в Україні / І.О.Хоменко, І.В. Горобінська, Л.М. Матяш // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

Актуальність обраної теми статті пояснюється тим, що будь-яка держава має способи збагачення свого бюджету. В Україні значну частину надходжень до національної скарбниці становлять саме податки, а ухилення від їх сплати зменшує суму цих надходжень. Скільки податки не приносили би користі громадянам у вигляді суспільних благ, не всі згодні з їх сплатою. Тому часто трапляються випадки ухилення, уникнення від оподаткування, а також випадки, коли дані дії несуть кримінальну відповідальність. Ухилення від сплати податків та зборів, приховування майна від оподаткування завдає шкоди інтересам держави, підриває принципи економіки і порушує соціальну справедливість.

Питанню податкового навантаження та їх несплати було присвячено праці Бойко А.А., Іванова Ю.Б., Новосельської Л.І., Опаріна В.М., Соколовської А.М., Червінської О.С., Мельника В.Н., Далевської Т. А.

Метою статті є розкриття поняття податкового злочину, а саме ухилення від сплати податків, розкриття причин, які його спричиняють, вивчення проблеми кримінальної відповідальності за податкові злочини, а також визначення шляхів вдосконалення податкового і кримінального законодавства.

Тому завданнями даного дослідження є визначення суті та причин виникнення податкових злочинів; основна проблематика протидії їм; можливі шляхи зменшення кількості таких злочинів; використання іноземного досвіду для пошуку цих шляхів.

Об'єктом наукового дослідження виступає саме поняття податкового злочину та його розкриття.

Предметом дослідження в даній статті є відносини у сфері створення і застосування правових норм, що регулюють відповідальність осіб, які вчиняють податкові злочини, а також заходи попередження і припинення податкової злочинності.

Методи дослідження – метод пізнання, метод системного аналізу, метод аналізу та синтезу, а також метод порівняння.

Висновки. Україна має стати державою з сильною економікою та з передовими інноваціями. Для цього, передусім, необхідно відновити макроекономічну стабільність, забезпечити стійке зростання економіки екологічно невиснажливим способом, створити сприятливі умови для ведення господарської діяльності та прозору податкову систему.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПОДАТКИ, ПОДАТКОВИЙ ЗЛОЧИН, КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ.

ABSTRACT

Khomenko I.O., Gorobinskaya I.V., Matiash L.M. Avoidance from taxation as a fiscal integration of the tax system in Ukraine. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The urgency of the chosen topic of the article is due to the fact that any state has ways of enriching its budget. In Ukraine, a significant part of the revenues to the national treasury is taxes itself, and evasion from their payment reduces the amount of these revenues. How many taxes do not bring benefits to citizens in the form of public goods, not everyone agrees with their payment. Therefore, cases of avoidance, avoidance of taxation, and cases where such actions are criminalized are often encountered. Evasion of taxes and fees, concealing property from taxation is detrimental to the interests of the state, undermines the principles of the economy and violates social justice.

The questions of the tax burden and their non-payment were devoted to the work of Boyko AA, Ivanov Yu.B., Novoselskaya L.I., Oparin V.V., Sokolovska A.M., Chervinska C.S., Melnik V.N., Dalievskaya T.A.

The purpose of the article is to reveal the notion of a tax offense, namely, tax evasion, disclosure of causes, investigation of the criminal liability for tax crimes, and determination of ways to improve tax and criminal law.

Therefore, the objectives of this study are to determine the nature and causes of tax crimes; the main problem of counteraction to them; Possible ways to reduce the number of such crimes; using foreign experience to find these ways.

The object of scientific research is the notion of a tax offense and its disclosure.

The subject of the study in this article is the relationship in the field of creation and application of legal norms regulating the responsibility of persons who commit tax crimes, as well as measures for the prevention and cessation of tax crimes.

Research methods – the method of cognition, the method of system analysis, the method of analysis and synthesis, as well as the method of comparison.

Conclusions. Ukraine should become a strong economy with advanced innovations. First of all, it is necessary to restore macroeconomic stability, ensure sustainable growth of the economy in an environmentally sound way, create favorable conditions for conducting economic activity and a transparent tax system.

KEYWORDS: TAX, TAXCRIME, CRIMINAL RESPONSIBILITY.

РЕФЕРАТ

Хоменко И.А. Уклонение от налогового обложения как следствие фискальной направленности налоговой системы Украины / И.О.Хоменко, И.В. Горобинская, Л.Н. Матяш // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып.2 (44).

Актуальность выбранной темы статьи объясняется тем, что любое государство имеет способы обогащения своего бюджета. В Украине значительную часть поступлений национальной казны составляют именно налоги, а уклонение от их уплаты уменьшает сумму этих поступлений. Сколько налоги не приносили бы пользы гражданам в виде общественных благ, не все согласны с их уплатой. Поэтому часто бывают случаи уклонения, ухода от налогообложения, а также случаи, когда данные действия несут уголовную ответственность. Уклонение от уплаты налогов и сборов, сокрытие имущества от налогообложения наносит вред интересам государства, подрывает принципы экономики и нарушает социальная справедливость.

Вопросу налоговой нагрузки и их неуплаты было посвящено труды Бойко А.А., Иванова Ю.Б., Новосельской Л.И., Опарина В.Н., Соколовской А.М., Червинской А.С., Мельника В.Н., Далевской Т.А.

Целью статьи является раскрытие понятия налогового преступления, а именно уклонения от уплаты налогов, раскрытие причин, которые его вызывают, изучение проблемы уголовной ответственности за налоговые преступления, а также определение путей совершенствования налогового и уголовного законодательства.

Поэтому задачами данного исследования является определение сути и причин возникновения налоговых преступлений; основная проблематика противодействия им; возможные пути уменьшения количества таких преступлений; использования зарубежного опыта для поиска этих путей.

Объектом научного исследования выступает само понятие налогового преступления и его раскрытие.

Предметом исследования в данной статье являются отношения в сфере создания и применения правовых норм, регулирующих ответственность лиц, совершающих налоговые преступления, а также меры предупреждения и пресечения налоговой преступности.

Методы исследования – метод познания, метод системного анализа, метод анализа и синтеза, а также метод сравнения.

Выводы. Украина должна стать государством с сильной экономикой и с передовыми инновациями. Для этого, прежде всего, необходимо восстановить макроэкономическую стабильность, обеспечить устойчивый рост экономики экологически неистощительным способом, создать благоприятные условия для ведения хозяйственной деятельности и прозрачную налоговую систему.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: НАЛОГИ, НАЛОГОВОЕ ПРЕСТУПЛЕНИЕ, УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.

АВТОРИ:

Хоменко Інна Олександрівна, Чернігівський національний технологічний університет, доктор економічних наук, доцент, професор кафедри теоретичної та прикладної економіки, e-mail: Innakhomenko28@gmail.com, тел. +380503703037, Україна, 14035, м. Чернігів, вул. Шевченка, 95, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Горобінська Ірина Владиславівна, Національний транспортний університет, старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, тел. +380677822674, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Матяш Людмила Миколаївна, Національний транспортний університет, студентка групи ФТ-І-1м факультету менеджменту, логістику та туризму, e-mail: liudamatyash@gmail.com, тел. +380956998125, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-0064-9120

AUTHORS:

Khomenko Inna O., Tchernihiv National Technological University, Ph.D., Economics (Dr.), AssociateProfessor, Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, e-mail: Innakhomenko28@gmail.com, тел. +380503703037, Ukraine, 14035, Tchernihiv, Shevchenko, 95, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Gorobinska Iryna V., National Transport University, Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, тел. +380442809937, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko, 1, room 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Matiash Liudmyla M., Student of the FT-I-1m Faculty of Management, Logistics and Tourism, e-mail: liudamatiash@gmail.com, тел. +380956998125, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenko, 1, orcid.org/0000-0002-0064-9120

АВТОРЫ:

Хоменко Инна Александровна, Черниговский национальный технологический университет, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры теоретической и прикладной экономики, e-mail: Innakhomenko28@gmail.com, тел. +380503703037, Украина, 14035, г. Чернигов, ул. Шевченко, 95, orcid.org/0000-0002-0839-4636

Горобинская Ирина Владиславовна, Национальный транспортный университет, старший преподаватель кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, тел. +380442809937, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, к. 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Матяш Людмила Николаевна, Национальный транспортный университет, студентка группы ФТ-I-1м факультета менеджмента, логистики и туризма, e-mail: liudamatiash@gmail.com, тел. +380956998125, Украина, 01010, г. Киев, ул. Омеляновича-Павленко, 1, orcid.org/0000-0002-0064-9120

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Ільчук В.П., доктор економічних наук, професор, Чернігівський національний технологічний університет, професор кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Чернігів, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of Department of Finances, Account and Audit, Kyiv, Ukraine.

Il'chuk V.P., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, Tchernihiv National Technological University, Professor of Department of Finances, Banking and Insurance, Tchernihiv, Ukraine.

ОСОБЛИВОСТІ ТІНЬОВОЇ ЕКОНОМІКИ В УКРАЇНІ ТА ШЛЯХИ ЇЇ МІНІМІЗАЦІЇ

Червякова В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, м. Київ, Україна, ChervyakovaV@bigmir.net, orcid.org/0000-0003-3568-3836

**PECULIARITIES OF THE SHADOW ECONOMY
IN UKRAINE AND WAYS OF ITS MINIMIZATION**

Chervyakova V.V., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ChervyakovaV@bigmir.net, orcid.org/0000-0003-3568-3836

ОСОБЕННОСТИ ТЕНЕВОЙ ЭКОНОМИКИ В УКРАИНЕ И ПУТИ ЕЕ МИНИМИЗАЦИИ

Червякова В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, г. Киев, Украина, ChervyakovaV@bigmir.net, orcid.org/0000-0003-3568-3836

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Тіньовий сектор економіки існує у будь-якій країні незалежно від рівня її розвитку. Однак в розвинених країнах тіньова економіка перебуває на рівні 5-15% ВВП і не має суттєвого впливу на суспільно-економічні відносини. Водночас в країнах, що розвиваються, тіньовий сектор часто перевищує 30% ВВП, зумовлює відтворення і розширення тіньових економічних відносин та згубно впливає на соціально-економічний розвиток цих країн.

З моменту здобуття незалежності в 1991 році тіньова економіка України постійно перевищувала 30% від ВВП, а в окремі роки сягала 50% від ВВП. Значний обсяг тіньового сектора економіки є однією з найсуттєвіших загроз для економічної безпеки України, що загострює соціально-економічну кризу в державі та негативно позначається на її міжнародному іміджі. Тому дослідження причин тінізації підприємницької діяльності, розвиток методичних підходів до визначення рівня тіньової економіки, розробка ефективних механізмів детінізації національної економіки, а також пошук і повернення до легального обігу незаконно виведених активів мають бути пріоритетними завданнями державної політики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблеми. Дослідженню проблем світової тіньової економіки присвячені численні праці відомого австрійського дослідника тіньової економіки Ф. Шнайдера, а також П. Гутманна, Е. де Сото, Е. Фейга та інших, які досліджували сутність та методи оцінювання тіньової економіки, а також причини переходу бізнесу в тінь і шляхи детінізації. Серед українських науковців основні аспекти тіньової економіки висвітлюють В. Базилевич, З. Варналій, О. Турчинов, О. Засанська, І. Мазур, Н. Краус, В. Мандибур, С. Огреба, Т. Тищук, М. Флейчук, О. Халковський та ін. Однак причини тінізації економічних відносин, обсяги тіньового сектора та шляхи детінізації економіки України потребують подальшого дослідження.

Цілі статті – дослідження передумов та обсягів тіньової економічної діяльності в Україні і визначення шляхів її детінізації.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Історія впровадження категорії «тіньова економіка» в науковий обіг сягає середини ХХ ст. Вивчаючи питання подолання бідності в країнах Африки та Латинської Америки в середині 60-х рр. ХХ ст., англійський соціолог, фахівець у галузі економічної антропології К. Харт вказав на існування такої проблеми, як «неформальна зайнятість» і запропонував використовувати в науковому обігу термін «неформальна економіка». К. Харт вказував на той факт, що «різниця між формальними та неформальними можливостями доходу ґрунтується на різниці між роботою за зарплату та самозайнятістю». Також він виділив три групи доходів громадян: формальні – заробітна плата та трансферти (пенсії, допомоги з безробіття); законні неформальні – доходи від неофіційної зайнятості; незаконні неформальні доходи (крадіжки, проституція, корупція, продаж наркотиків та ін.). Виділивши зазначені види доходів, К. Харт підвів інших науковців до визначення трьох видів неформальної економіки: легальної (але не врахованої статистичними органами), прихованої та кримінальної [1].

На думку Р. Бромлі, неформальна економіка мала на меті «підтримати бідних без суттєвої загрози багатим» [2].

Нині в наукових колах немає єдиної позиції щодо визначення поняття «тіньова економіка». Проблема полягає не лише в трактуванні, а й у використанні термінів, яких налічується понад тридцять. Дж. Томас, посилаючись на видану 1987 року Міжнародною організацією праці анотовану бібліографію «таємної» зайнятості (Annotated Bibliography of Clandestine), зазначає п'ятнадцять найменувань явища, яке він називає нерегулярним сектором: «чорна» (black), «таємна» (clandestine), «прихована» (hidden), «неформальна» (informal), «невидима» (invisible), «нерегульована» (irregular), «неофіційна» (non-official), «паралельна» (parallel), «друга» (second), «тіньова» (shadow), «секретна» (subterranean), «підпільна» (underground), «неповідомлена» (unobserved), «неофіційна» (unofficial), «незареєстрована» (unrecorded) економіка. Відповідно до його висновків, англomовний світ, зокрема й Індія, віддає перевагу застосуванню поняття «чорна» економіка або «прихована». Північноамериканські дослідники використовують здебільшого терміни «підпільна», «прихована» і «тіньова» економіка; датські, французькі, німецькі й італійські вчені – «чорна» економіка; термін «секретна» переважає у Франції, «тіньова» – у Німеччині, «прихована» – в Італії [3].

Відмінність полягає не лише в назвах, а й у змісті цього поняття, який кожен дослідник трактує по-різному, визначаючи шляхи та способи обліку тіньових економічних явищ, механізми державної протидії їхньому розвитку.

Євростат пропонує використовувати узагальнюючий термін «невидима» (non-observed) економіка. Ця «неспостережувана» частина економіки включає такі види діяльності [4]:

- підпільне виробництво – діяльність, яка є продуктивною і законною, але свідомо приховується від державних органів для уникнення сплати податків або дотримання правил;
- незаконне виробництво – діяльність, спрямована на виробництво товарів та послуг, заборонених законом, або таких, які є незаконними, якщо їх виробництво здійснюють несанкціоновані виробники;
- виробництво неформального сектору – виробнича діяльність, що проводиться суб'єктами підприємницької діяльності в секторі домашніх господарств, які не зареєстровані та/або є меншими за мінімальний розмір з точки зору зайнятості, і які виробляють певну ринкову продукцію;
- виробництво домогосподарств для власного кінцевого використання – продуктивна діяльність, що призводить до споживання або капіталізації товарів або послуг домашніми господарствами, що їх виробляли.

Деякі експерти пропонують більш широке визначення тіньової економіки – «... економічні дії та доходи, отримані від них, які обходять або іншим чином уникають державного регулювання, оподаткування або спостереження» [5].

Шнайдер і його колеги пропонують більш конкретне визначення тіньової економіки. Тіньова економіка, на їх думку, включає в себе всі ринкові легальні виробництва товарів і послуг, які свідомо приховані від державних органів з будь-якої з таких причин [6]:

- уникнути сплати податку з доходу, податку з доданої вартості чи інших податків;
- уникнути сплати внесків на соціальне забезпечення;
- уникнути потреби у дотриманні певних законодавчих стандартів ринку праці, таких як мінімальна заробітна плата, максимальний робочий час, стандарти безпеки та ін.;
- уникнути дотримання певних адміністративних процедур, таких як заповнення статистичних анкет або інших адміністративних форм.

В Україні немає єдиного підходу не тільки до категоріального апарату, а й до трактування змісту тіньової економіки, що призводить до деструктивності поглядів на це явище, методів оцінювання його обсягів і шляхів протидії. На нашу думку, поняття «тіньова» походить від фізичного явища виникнення тіні від світла і є відображенням легальної економіки. Тіньова економіка не є окремим сектором легальної економіки, а може існувати в будь-якому секторі легальної економіки, тісно переплітаючись із ним. Тому чітко визначити її межі неможливо. Економічні закони, що діють в легальній економіці, притаманні й тіньовій. Крім того, тіньова економіка в умовах інформаційного суспільства паралельно з легальною переходить у мережевість і, пронизуючи всі сектори економіки, може бути названа комунікаційною тінню. На таку економічну діяльність не поширюється дія чинного законодавства і вона не підлягає обліку офіційною статистикою, оскільки є віртуальною. Вона не може бути оцінена за якимось відомим механізмом ціноутворення, а отже, і податкові надходження з такої діяльності складно визначити та проконтролювати їх надходження [7].

Таким чином, тіньова економіка – це складне соціально-економічне явище, що є сукупністю неконтрольованих і нерегульованих як протиправних, так і законних економічних відносин між

суб'єктами економічної діяльності з приводу отримання прибутку шляхом приховування доходів й ухилення від сплати податків.

Тіньова економіка в Україні є результатом системної кризи в економіці, яка виникла через невідповідність методів здійснення ринкових перетворень потребам суспільства. Поширення тіньової економіки в Україні відбулось на основі руйнації чинних розподільчих відносин і побудови нових, які істотно порушили вставлений баланс інтересів суб'єктів економіки, паритетність розвитку окремих її сфер, мотивацію ефективного господарювання.

Тіньова економіка має три складові: неформальну, приховану і підпільну (кримінальну). Неформальну економіку утворюють нерегламентовані виробництво товарів і надання послуг. Прихована економіка являє собою легальне виробництво та продаж необлікованих товарів і послуг. До підпільної (кримінальної) економіки належать заборонені види діяльності (корупція, контрабанда, наркоторгівля, торгівля зброєю тощо).

Суб'єкти тіньової економічної діяльності (підприємці) прагнуть до максимізації вигоди. Відмінність між суб'єктами легальної та тіньової економічної діяльності полягає в ступені вірогідності бути покараними за девіантну поведінку.

До суб'єктів тіньової економіки належать:

- у неформальній складовій тіньової економіки – дрібні власники, наймані робітники, дрібні та середні державні службовці. Це неформальна, незареєстрована діяльність осіб, що є наслідком економічних і правових обставин у країні;

- у прихованій складовій – підприємці, комерсанти, фінансисти, банкіри, промисловці, що належать до середнього класу;

- у кримінальній складовій – безпосередньо кримінальні особи – наркоторговці, бандити, сутенери та ін., а також суб'єкти, тіньова діяльність яких пов'язана з використанням їхнього офіційного статусу (службового становища).

Якщо перші два структурні елементи тіньової економіки поширені переважно в постсоціалістичних країнах, то кримінальна економіка – у всіх країнах світу. Неформальна і прихована економіки забезпечують виживання населення за умов економічної кризи, зменшуючи транзакційні витрати. Тому ліквідувати їх неможливо, однак слід зменшувати їх обсяги, створюючи сприятливі умови в легальному секторі економіки. На противагу цьому, корупцію як складову кримінальної частини тіньової економіки необхідно долати шляхом створення не вигідних умов для її існування.

Причини виникнення тіньової економіки поділяють на загальні та часткові. До загальних належать заборони й обмеження, а до часткових – високе податкове навантаження та неефективна система адміністрування; численні бюрократичні процедури; недовіра до інститутів влади й судової системи; корумпованість чиновників всіх рівнів тощо, зрештою – взаємодія тіньової економіки з тіньовою політикою.

Тіньова політика являє собою комерціалізацію адміністративних можливостей та обмеження конкуренції з метою задоволення економічних інтересів окремих осіб і груп всупереч державним інтересам.

Взаємодія тіньової економіки з тіньовою політикою відбувається шляхом просування бізнесом своїх представників на державні посади та розподілу державних замовлень серед пов'язаних осіб і підприємств. Нині в Україні це явище можна назвати тіньовим державно-приватним партнерством. Наслідками тіньового державно-приватного партнерства стають безкарність для підприємця в разі порушення ним чинного законодавства; різні привілеї та податкові пільги; відхилення від конкурсних умов, щоб позбутися конкуренції; використання у приватних інтересах фінансових, економічних, інтелектуальних, правових та інших державних ресурсів; врахування економічних інтересів «своїх» фірм під час розроблення законодавчих і нормативних актів тощо. Тобто тіньова політика створює підприємцю вигідні умови для існування в тіні.

Крім того, чинне законодавство України діє подвійно: з одного боку, воно захищає інтереси владних структур (чиновників), а з іншого – перешкоджає капіталізації статків населення. Вихід з кризи владні структури вбачають у «детінізації економіки» та протидії тіньовій економіці, хоча сутність й об'єктивність існування цих явищ у суспільстві лишаються поза увагою. Тіньову економіку в країнах, що розвиваються, зокрема в Україні, слід розглядати як прояв певних трансформаційних закономірностей, які зумовлюють розвиток “народних” форм капіталістичного підприємництва. Причиною цього є суперечності між “витратами на виконання закону” і “витратами позалегалітності”. На думку Е. де Сото, «готовність діяти поза законом значною мірою є результатом раціональної оцінки витрат законслухняності» [8].

В умовах кризи українські підприємці не можуть працювати легально, оскільки «ціна легальності» значно вища за «позалегалю». Легальна підприємницька діяльність в Україні вимагає високих витрат і часто є недоступною. Тому підприємці обирають тіньову діяльність. Дбаючи про своє майбутнє, вони створюють свої «правила гри» у формі «народного права», яким керуються в реальному житті. Отже, реформи, які реально здатні забезпечити вихід підприємців із тіні, мають ґрунтуватися на вивченні логіки та принципів «народного права» для створення дієвої правової системи в країні.

Отже, тіньова економіка і тіньова політика це два аспекти одного процесу – тіньового державно-приватного партнерства в Україні, в якому кожний відіграє свою роль. Тіньова політика створює сприятливе інституційне середовище (вигідні умови) для існування тіньової економіки; демонструє активну «боротьбу» з тіньовою економікою та корупцією; сприяє перерозподілу державних коштів на користь пов'язаних осіб і підприємств; а тіньова економіка стає джерелом фінансування тіньової політики; суб'єктом використання державних ресурсів для конкурентоспроможності на ринку; засобом безкарності, мобільності, високої інформованості суб'єктів; інструментом впливу на виконання чиновниками своїх посадових обов'язків та їх перебування на державних посадах.

Таким чином, в Україні існує необхідність детінізації соціально-економічної системи загалом. При цьому детінізація повинна передбачати не лише виведення коштів з тіні та легалізацію вкраденого, а й створення несприятливого інституційного середовища (невигідних умов) для функціонування суб'єктів господарювання в тіні.

Враховуючи викладене, дуже складно оцінити реальні обсяги тіньової економічної діяльності. Різні дослідники та установи застосовують різні підходи до визначення рівня тіньової економіки і одержані ними дані щодо тінізації економіки України значно різняться.

В Україні оцінка рівня тіньової економіки здійснюється відповідно до Методичних рекомендацій розрахунку рівня тіньової економіки, затверджених наказом Міністерства економіки 18.02.2009 № 123. Найбільш прийнятними для визначення обсягів тіньової економіки в умовах наявної статистичної бази є такі методи: «витрати населення – роздрібний товарооборот», фінансовий, монетарний, електричний. Метод збитковості підприємств застосовується для оцінки мінімального та максимального коефіцієнтів, у межах яких знаходиться рівень тіньової економіки. Для інтегральної оцінки рівня тіньової економіки в Україні застосовуються методи, усереднене значення результатів яких представляє характеристику стану і тенденцій розвитку тіньової економіки.

Обчислення рівня тіньової економіки за методом «витрати населення – роздрібний товарооборот» полягає у виявленні перевищення споживчих грошових витрат населення на придбання товарів над загальним обсягом продажу населенню товарів усіма суб'єктами господарювання в легальному секторі економіки. Цей метод є прямим та застосовується для розрахунку макроекономічних параметрів тіньової економіки. При цьому діяльність домогосподарств з виготовлення товарів власного виробництва для своїх потреб чи потреб членів своєї сім'ї (сектор натурального самозабезпечення) не вважається тіньовою економікою. Дані щодо витрат домогосподарств отримуються шляхом вибіркового обстеження умов життя домогосподарств на добровільній основі, а дані щодо загального обсягу продажу населенню товарів усіма суб'єктами господарювання – за статистичною звітністю (обов'язкові дані). Оскільки в розрахунку використовуються дані офіційної статистики, то очевидно, що розмір тіньової економіки, оцінений за цим методом, уже закладено в національних рахунках та, відповідно, в розрахунку ВВП.

Фінансовий, монетарний та електричний методи дозволяють розраховувати лише динаміку тіньової економіки, а не її рівень, оскільки передбачають визначення припущення щодо рівня тіньової економіки у так званому базовому році та подальший розрахунок його зміни.

Обчислення рівня тіньової економіки за фінансовим методом полягає у визначенні тенденцій зміни пропорцій між вартістю товарів, робіт і послуг, використаних у процесі виробництва, та валовим доходом підприємств у країні в цілому або в і-му виді економічної діяльності. При цьому припускається, що зростання в часі частки вартості товарів, робіт і послуг, використаних у процесі виробництва, відносно валового доходу підприємств (за вирахуванням впливу об'єктивних чинників у періоді, що аналізується) є свідченням закріплення тенденції зростання рівня тіньової економіки. Цей метод є непрямим. При обчисленні рівня тіньової економіки за фінансовим методом припускається, що базовим періодом розрахунку є 2003 рік, рівень тіньової економіки в якому розраховується за методом «витрати населення – роздрібний товарооборот» і становить 33%. Цей показник розглянуто вище й показано, що він включає обсяг тіньової економіки, врахований

офіційною статистикою. Обчислення рівня тіньової економіки за фінансовим методом складається з таких етапів:

- розрахунок зміни частки вартості товарів, робіт і послуг, використаних у процесі виробництва, у валовому доході підприємств (у періоді, що аналізується, до аналогічного періоду попереднього року);

- оцінка впливу зміни співвідношення вихідних-вхідних цін у відповідному виді економічної діяльності;

- розрахунок рівня тіньової економіки (прихованих доходів).

Обчислення рівня тіньової економіки за монетарним методом полягає у визначенні тенденцій зміни співвідношення обсягу готівки до банківських депозитів у періоді, що аналізується, до базового періоду, за який прийнято 1991 рік. Цей метод є непрямим і припускає, що:

- при здійсненні суб'єктами господарювання і населенням незареєстрованої економічної діяльності розрахунки за товари, роботи і послуги проводяться з використанням готівки, що зумовлює збільшення попиту на готівку в обігу поза банками;

- швидкість обігу готівкових коштів як в офіційній, так і в тішовій економіці однакова;

- базовим вважається період, у якому рівень тішової економіки був незначним або дорівнював нулю.

Таким чином, монетарний метод базується на припущенні, що за часів Радянського Союзу тішової економіки не існувало, хоча це не відповідає дійсності.

Обчислення рівня тішової економіки за електричним методом полягає в порівнянні приросту внутрішнього споживання електроенергії з приростом ВВП. При цьому припускається, що приріст внутрішнього споживання електроенергії повинен відповідати приросту реального ВВП. Якщо має місце перевищення приросту внутрішнього споживання електроенергії над приростом ВВП, то вважається, що електроенергія спрямовується на виробництво в тішовій економіці.

Таке припущення є правильним, якщо технологічний рівень виробництва товарів, виконання робіт та надання послуг залишається незмінним. У разі інвестування в енергоефективні проекти та енергозберігаючі заходи різниця між індексом зміни внутрішнього споживання електроенергії та індексом зміни ВВП зростає внаслідок науково-технічного прогресу. Починаючи з 1998 року при розрахунку обсягів тішової економіки застосовується алгоритм, що враховує розвиток науково-технічного прогресу, досягнутого в реальному секторі економіки при споживанні всіх видів паливно-енергетичних ресурсів. Так, починаючи з 1998 року індекс зміни ВВП у періоді, що аналізується, коригується на величину мінімального співвідношення індексу зміни витрат палива, теплоенергії та електроенергії на технологічні потреби до індексу зміни ВВП. Ця величина у період з 1998 по 2006 роки була константою і дорівнювала 0,912. Однак, що саме означає показник «мінімального співвідношення індексу зміни витрат палива, теплоенергії та електроенергії на технологічні потреби до індексу зміни ВВП», яким чином його розраховано та чому він залишався незмінним в період з 1998 по 2006 роки, в методиці не пояснюється. Через необґрунтованість цих припущень показник рівня тішової економіки, розрахований за електричним методом, не є надійним.

Обчислення рівня тішової економіки за методом збитковості підприємств полягає у визначенні граничних мінімального та максимального коефіцієнтів тішової економіки як частки ВВП, у межах яких перебуває рівень тішової економіки. При використанні методу збитковості підприємств використовуються припущення, що усі збиткові підприємства за офіційними статистичними даними фактично є прибутковими; рентабельність збиткових підприємств дорівнює рентабельності прибуткових підприємств; співвідношення витрат збиткових та прибуткових підприємств тотожне співвідношенню кількості таких підприємств. Обидва припущення є досить спірними і застосування даного підходу призводить до завищення обсягів тішової економіки.

Обчислення інтегрального показника рівня тішової економіки в національній економіці в цілому здійснюється шляхом зведення оцінок за методами «витрати населення – роздрібний товарооборот», фінансовим, монетарним та електричним з використанням коефіцієнтів, що застосовуються для оцінки рівня тішової економіки за кожним методом у розрахунковому періоді з урахуванням стабільності оцінок за відповідним методом за попередні роки. Чим більш нестабільними є оцінки рівня тішової економіки за кожним методом у попередні роки, тим меншим є вплив відповідного методу на інтегральний показник рівня тішової економіки. Перевага надається методу, що має більш стабільні оцінки за останні п'ять років.

Показники рівня тішової економіки, розраховані за різними методами, значно відрізняються (рис. 1). Це зумовлено тим, що показники за методами «витрати населення – роздрібний товарообіг», а також фінансовим та монетарним – відображають обсяг тішової економіки, який значною мірою

вже врахований в офіційній статистиці ВВП. Показники, розраховані за електричним методом та методом збитковості підприємств, базуються на очевидно необґрунтованих припущеннях, тому є ненадійними.

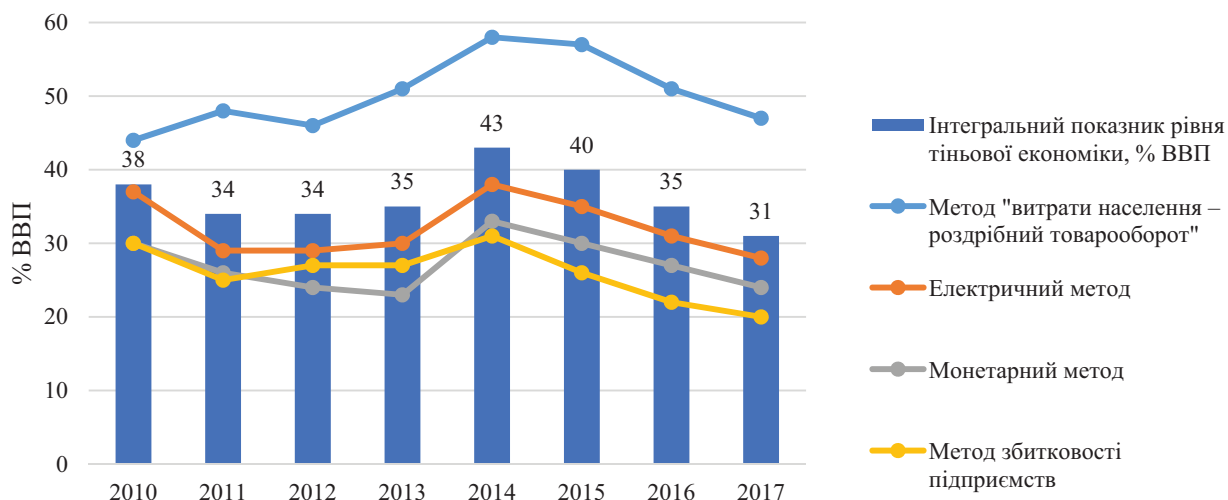


Рисунок 1 – Динаміка рівня тіньової економіки за 2010-2017 за окремими методами
Figure 1 - Dynamics of the level of the shadow economy in 2010-2017 by different methods

За даними іноземних дослідників рівень тінізації української економіки є ще вищим. Згідно з розрахунками професора Лінцського університету Фрідріха Шнайдера, якими користуються у своїй роботі Світовий банк та Міжнародний валютний фонд, частка тіньової економіки в Україні є найвищою у Європі і в середньому за 1991-2015 рр. складає 44,8% ВВП [9]. Однак у цьому дослідженні тіньова економіка відображає в основному легальну економічну та виробничу діяльність, яка в разі її реєстрації, сприятиме зростанню національного ВВП. Таким чином, визначення тіньової економіки в цьому дослідженні не включає незаконну або кримінальну діяльність, самозайнятість або іншу домашню діяльність. Такі види тіньових доходів важко врахувати у статистичних спостереженнях доходів населення, але значну частку цих коштів населення використовує на споживчому ринку, і тому вона може бути врахована офіційною статистикою у показниках споживання. Отже, із розрахунків Шнайдера важко виділити, яка саме частина доданої вартості, створеної у тіньовому секторі, врахована в офіційних показниках ВВП, а яка ні.

За даними ACCA (Association of Chartered Certified Accountants), частка тіньової економіки України у 2011 році становила 45,16% ВВП, у 2016 році – 45,96% ВВП, а у 2017 році – 46,12% ВВП. При цьому ACCA визначає тіньову економіку як «ринкове виробництво і оплату легальних товарів і послуг, які свідомо приховані від державних органів». ACCA визначила три основні чинники, що визначають розмір тіньової економіки України: якість бюрократії, ВВП на душу населення та політична стабільність [10].

Отже, в оцінках рівня тіньової економіки України, що декларуються українськими державними органами, та обчислених зарубіжними організаціями та дослідниками існують значні розбіжності, зумовлені різним трактуванням поняття «тіньова економіка», відмінностями в методології та методиці розрахунків, використанням певних недостатньо обґрунтованих припущень, особливостями української офіційної статистики, а також тим, що всі методи обчислення обсягів тіньової економіки спрямовані на використання в індустріальному суспільстві та не дають змоги об'єктивно оцінювати тіньові послуги та фінансово-господарські операції, що здійснюються із застосуванням сучасних інформаційно-комунікаційних технологій.

Враховуючи викладене, можна виділити такі основні чинники тінізації економічної діяльності в Україні:

- складність, суперечливість та нестабільність податкового і митного законодавства, а також законодавства з регулювання підприємницької діяльності;
- несвоєчасне та неадекватне реагування України на появу нових ринків та трансформацію існуючих ринків під впливом сучасних технологій та глобальних інтеграційних процесів;

- конфлікт в міжнародних відносинах з Російською Федерацією і пов'язане з цим впровадження зовнішньоторговельних і транзитних обмежень;
 - анексія Криму та наявність територій, не підконтрольних владі України внаслідок збройного конфлікту на сході країни;
 - передбачені законодавством значні дискреційні повноваження чиновників щодо надання привілеїв громадянам та підприємствам за відсутності персональної відповідальності за прийняті рішення;
 - неефективні системи реєстрації та перереєстрації майнових та інтелектуальних прав власності, а також значна складність, тривалість і вартість захисту зазначених прав;
 - неефективність судової системи та низький рівень довіри до неї (судам скоріше або повністю довіряють лише 12,3% жителів України [11]);
 - макроекономічна нестабільність, зокрема зниження курсу національної валюти у 3,5 рази за 2014-2018 роки та галопуюча інфляція;
 - нестабільність банківської системи України, зокрема припинення діяльності 115 банків за 2014-2018 роки та значна частка необслуговуваних кредитів в портфелях працюючих банків, що сягає 50% [12];
 - складність і тривалість процедур підготовки податкової звітності та сплати податків, яка складає 328 годин на рік і значно перевищує середні регіональні та світові показники [13];
 - високі ставки податків на працю, що сплачуються як роботодавцями, так і найманими працівниками, зумовлюють тіньову зайнятість;
 - високі ставки податкових і митних платежів на імпорتنу продукцію, а також значна складність і тривалість їх митного оформлення, що зумовлює значні обсяги контрабанди [14];
 - наявність віртуальних інформаційних сервісів, що сприяють реалізації товарів і послуг без офіційної реєстрації та без сплати податків (наприклад, Uber, Uklon та Яндекс-таксі на ринку таксомоторних перевезень; Booking та Airbnb на ринку оренди житла);
 - зростання популярності криптовалют як засобу розрахунків за нелегальні товари і послуги на віртуальних торгових майданчиках;
 - значний рівень корупції в усіх сферах економічної діяльності та на всіх рівнях державного управління в Україні;
 - прагнення олігархічних структур, політичних діячів та державних службовців приховати реальні обсяги активів та джерела їх походження.
- Протягом 2017-2018 років в Україні впроваджувались певні заходи щодо покращення бізнес-клімату і дерегуляції підприємницької діяльності, зокрема:
- спрощено механізм державного регулювання використання печаток у господарській діяльності (скасовано: вимогу щодо обов'язкового використання печаток незалежно від їх наявності у суб'єктів господарювання; можливість визнання документа (угоди, угоди) недійсним (неукладеним, недосконалим) у зв'язку з відсутністю відбитка печатки; необхідність використання печаток у взаєминах суб'єктів господарювання з державними органами та органами місцевого самоврядування);
 - забезпечено можливість українських підприємств при імпорті обладнання для власного виробництва на території України розстрочити сплату податку на додану вартість на термін до 2 років без нарахування процентів, пені та штрафів;
 - вдосконалено механізм взаємодії органів доходів і зборів та державних органів, уповноважених на здійснення державних видів контролю при митному оформленні товарів за принципом «єдиного вікна».
 - зменшено перелік відомостей, необхідних для отримання ліцензії на провадження господарської діяльності з медичної практики;
 - пом'якшено тимчасові валютні обмеження з метою створення умов для збільшення обсягів продажу продукції українського виробництва покупцям-нерезидентам: НБУ звільнив від обов'язкового продажу надходження в іноземній валюті від нерезидентів у разі, якщо кошти надходять як грошове забезпечення (гарантійний внесок, застава, завдаток, депозит, гарантія) участі в аукціонах, торгах або тендерах, та надав банкам можливість купувати для клієнтів іноземну валюту, не враховуючи до загальної суми наявного на рахунках резидента залишку валюти, який надійшов як грошове забезпечення від нерезидента для участі в торгах, тендерах або аукціонах;
 - удосконалено процедуру відкриття відомостей про містобудівну документацію для вільного доступу юридичних та фізичних осіб з метою пришвидшення пошуку та оформлення земельних ділянок для інвестиційного освоєння;

- знято обмеження щодо проектування за будівельними нормами, гармонізованими з нормативними документами ЄС, для конструкцій будівель і споруд будівництва (нового будівництва та реконструкції), які за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із значними наслідками;

- запроваджено електронний сервіс, що дає можливість фізичним та юридичним особам вільного доступу через мережу Інтернет до Державного реєстру обтяжень рухомого майна з метою отримання відомостей про державну реєстрацію виникнення, зміни або припинення обтяжень рухомого майна;

- запроваджено щоквартальне розміщення на веб-сайті Мін'юста інформації щодо кількості правочинів з нерухомістю (за кожним окремим видом правочинів);

- скасовано державне цінове регулювання на низку товарів і послуг;

- спрощено порядок функціонування та обслуговування реєстраторів розрахункових операцій (контрольно-касових апаратів у підприємствах торгівлі, громадського харчування і послуг);

- розпочато процес впровадження нової моделі ринку електричної енергії України;

- закладено фундамент розвитку електронних послуг, електронної ідентифікації та цифрової економіки, зокрема визначено напрями, механізми і строки формування ефективної системи електронного урядування в Україні для задоволення інтересів та потреб фізичних і юридичних осіб, вдосконалення системи державного управління, підвищення конкурентоспроможності та стимулювання соціально-економічного розвитку держави;

- утворено Вищий антикорупційний суд для розгляду справ щодо корупції у вищих ешелонах державної влади;

- утворено Вищий суд з питань інтелектуальної власності для розгляду спорів, пов'язаних із захистом об'єктів права інтелектуальної власності;

- удосконалено законодавство у сфері державного нагляду (контролю), визначено нові вимоги до критеріїв за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності, впроваджено ризик-орієнтовний підхід в діяльності органів контролю.

Зазначені вище та інші заходи впроваджуються безсистемно, повільно, мають здебільшого косметичний характер та призводять до численних зловживань і появи нових корупційних схем. Понад рік після утворення не можуть розпочати роботу Вищий антикорупційний суд та Вищий суд з питань інтелектуальної власності через тривалі процедури відбору суддів. Варто відмітити постійні законодавчі ініціативи парламенту, які загрожують новоствореній антикорупційній інфраструктурі. Здійснюються спроби обмежити незалежність новостворених антикорупційних органів та трапляються випадки тиску на журналістів та громадських активістів, які працюють у сфері протидії корупції. Також було чимало законодавчих ініціатив, які могли знищити систему державних закупівель ProZorro. Зокрема, законопроект «Купуй українське, плати українцям», який створює умови для повернення корупції в публічні закупівлі, був проголосований в першому читанні. Все це вказує на брак політичної волі керівництва країни до рішучої боротьби з корупцією і тіньовою економікою.

Отже, реальний процес детінізації економіки набуде належної інтенсивності лише за умови створення державою сприятливих умов для нарощення суб'єктами господарювання господарської та інвестиційної активності в легальній економіці на тлі поліпшення підприємницького клімату в країні, покращення якості державного управління, реальної боротьби з корупцією, стійкості фінансової системи та макросередовища.

Тіньова економіка належить до найскладніших міжнародних проблем, що мають національний, регіональний і міжнародний характер, розв'язання якої не може бути забезпечене в межах однієї держави. Складність подолання цього явища зумовлена протиріччям між посиленням ролі міжнародного чинника в діяльності сучасних злочинних організацій унаслідок трансформації системи міжнародних відносин і розвитку процесів глобалізації та обмеженими можливостями національних урядів здійснювати контроль за діяльністю злочинних структур транснаціонального рівня.

Глобалізація міжнародних відносин, окрім позитивних наслідків, створила сприятливе підґрунтя для інтернаціоналізації економічної злочинності та призвела до тінізації міжнародних господарських процесів. Доступ до політичної влади для кримінальних структур стає важливою конкурентною перевагою в боротьбі за ринки сировини та збуту; глобалізація загострює проблеми криміналізації держав, передусім світової периферії, позбавлених можливостей ефективно протистояти впливу транснаціонального капіталу злочинного походження.

Детінізація економіки – це цілісна система макро- і мікрорівневих економічних, організаційно-управлінських, технічних, технологічних та правових державних заходів щодо створення економічних передумов виведення відносин між суб'єктами фінансово-господарської діяльності з тіньового економічного обігу, а також побудови організаційно-правової інфраструктури для превентивного усунення умов, що сприяють відтворенню джерел тіньової економіки.

Стратегічна мета детінізації економіки передбачає істотне зниження рівня тінізації шляхом створення сприятливих умов для залучення тіньових капіталів до легальної економіки та примноження національного багатства. Легалізація тіньових капіталів сприятиме зростанню національного інвестиційного потенціалу, рівня його реалізації, забезпечить позитивний ефект для бюджетної сфери, довгострокову стабільність та стійкий економічний розвиток, зміцнення економічної безпеки держави.

В умовах глобалізації економіки проблему детінізації слід розв'язувати на міжнародному рівні із залученням міжнародних організацій з протидії корупції, організованих злочинності, легалізації коштів, одержаних незаконним шляхом, а також шляхом прийняття міжнародних стандартів, нормативних і рекомендаційних документів у сфері детінізації економіки. Ефективну протидію становленню тіньових економічних відносин можна реалізувати лише за наявності національних організаційно-правових механізмів детінізації економіки, які побудовані на міжнародних стандартах, враховують світовий досвід детінізації економіки, а також національні особливості цього явища та рушійні фактори його поширення в певній країні.

Висвітлення чинників і передумов тінізації економіки нашої країни є підґрунтям для розроблення комплексу системних заходів детінізації національної економіки. Можна виокремити такі основні шляхи та заходи щодо детінізації економіки України:

1. Боротьба з корупцією в усіх сферах економічної діяльності та на всіх рівнях державного управління шляхом законодавчого обмеження дискреційних повноважень чиновників щодо надання привілеїв громадянам та підприємствам та запровадження персональної відповідальності за прийняті рішення;

2. Обмеження монополізму та посилення ролі ринкових механізмів в усіх сферах економічної діяльності (передусім в енергетичному секторі), що має забезпечити зменшення обсягів потенційного доходу державних службовців від корупційних дій;

3. Забезпечення ефективного захисту прав власності шляхом удосконалення законодавства в сфері реєстрації прав та забезпечення неупередженого і оперативного судового захисту цих прав;

4. Підвищення ефективності управління державними фінансами шляхом реалізації комплексу заходів на всіх стадіях планування та використання бюджетних коштів, зокрема в сфері закупівель у державному і квазідержавному секторах. Для цього необхідно реалізувати пакет норм, спрямований на деофшоризацію бізнесу, який є суб'єктом державних закупівель або має державну підтримку у вигляді преференцій, пільг, дотацій;

5. Зниження ставок непрямих податків на споживання, особливо імпортової продукції, яка не має вітчизняних аналогів. Висока вартість розмитнення таких товарів у сучасних українських реаліях не сприяє появі і розвитку внутрішнього виробництва, а лише зумовлює збільшення обсягів контрабанди;

5. Підвищення ефективності адміністрування податків, зокрема створення ризикоорієнтованої системи в органах Державної фіскальної служби України, невідомою частиною якої має стати система електронного адміністрування ПДВ (СЕА ПДВ) та дієвий механізм блокування податкових накладних, які мають ознаки фіктивних;

7. Удосконалення законодавства у сфері регулювання господарської діяльності та протидії економічним злочинам з урахуванням появи нових ринків та трансформації суспільних відносин під впливом сучасних технологій та глобальних інтеграційних процесів;

8. Стимулювання розвитку безготівкових розрахунків, як одного з основних методів зниження рівня тіньового обігу у фінансовому секторі.

9. Посилення контролю за зовнішньоекономічною діяльністю суб'єктів господарювання з метою обмеження функціонування офшорних схем, зокрема щодо трансфертного ціноутворення при операціях між пов'язаними особами. Крім того, необхідно запровадити правило оподаткування контрольованих іноземних компаній (КІК), що дозволить забезпечити оподаткування прибутку іноземних компаній, які належать або фактично контролюються резидентами України. Прикладом можливого правила може бути реєстрація КІК у країні з переліку низькоподаткових зон, який використовується в рамках контролю за трансфертним ціноутворенням та визначається Кабінетом Міністрів України;

10. Приєднання України до системи автоматичного обміну інформацією CRS (Common Reporting Standard) та перегляд двосторонніх угод про уникнення подвійного оподаткування, які уможливають «агресивне податкове планування» і схеми мінімізації податків;

11. Створення сприятливих умов для ведення бізнесу. Реформування сфери державного контролю у напрямі зменшення кількості контролюючих органів та загальної оптимізації дозвільної системи обмежить корупційні можливості державних посадовців, зекономить кошти державного бюджету та суттєво обмежить бюрократичний тиск на представників бізнесу.

12. Забезпечення макроекономічної стабільності.

Завдання детінізації економіки України актуалізуються в умовах сучасних геополітичних викликів та євроінтеграційних процесів. Окреслені напрями протидії тінізації економіки формують підґрунтя для подальшого розроблення комплексного плану детінізації економіки. Разом з тим, детінізація економіки України вимагає здійснення поліпредметних досліджень, формування комплексної стратегії протидії у співпраці із зарубіжними партнерами, насамперед з метою використання їх позитивного досвіду в цій сфері.

Висновки. Тіньова економіка в Україні сягає майже половини ВВП і є однією з основних загроз для економічної системи країни, яка спотворює закони та інструменти ринку, призводить до неефективності механізмів стимулювання економіки, стримуючи економічний розвиток. Україна гостро потребує реформування законодавства щодо регулювання господарської діяльності відповідно до світових тенденцій розвитку технологій, викликів глобалізації та суспільних потреб. Зусилля уряду України мають концентруватися на запровадженні заходів, спрямованих на мінімізацію впливу системних чинників тінізації економіки, зокрема, високого рівня корупції, монополізму, низької ефективності судової системи, недостатнього захисту прав власності, а також непередбачуваності змін в податковому і митному законодавстві та макроекономічних потрясінь.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Hart, K. (1973). Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. The Journal of Modern African Studies, 11(1), 61-89.
2. Bromley, R. (1978). Introduction - the urban informal sector: Why is it worth discussing?, World Development, 6, issue 9-10, p. 1033-1039.
3. Thomas J. Informal Economic Activity / J. Thomas. — Michigan: The University of Michigan Press, 1992. — P. 334.
4. OECD (2002). Measurement of the Non-Observed Economy: A Handbook. Режим доступу: <http://www.oecd.org/sdd/na/1963116.pdf>
5. Dell'Anno, Roberto. Estimating the Shadow Economy in Italy: a Structural Equation Approach. Working Paper No. 2003-07. Department of Economics, Aarhus University. Denmark. Режим доступу: ftp://ftp.econ.au.dk/afn/wp/03/wp03_07.pdf
6. Friedrich Schneider, Andreas Buehn, Claudio E. Montenegro. Shadow Economies All over the World: New Estimates for 162 Countries from 1999 to 2007. Policy Research Working Paper 5356. The World Bank. Режим доступу: <http://documents.worldbank.org/curated/en/311991468037132740/pdf/WPS5356.pdf>
7. Тіньова економіка в Україні: стан, тенденції, шляхи подолання: аналіт. огляд / [упоряд.: С. С. Чернявський, В. А. Некрасов, А. В. Титко та ін.]. — Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2017. — 152 с.
8. Де Сото, Э. Иной путь. Невидимая революция в третьем мире: [Пер. с англ. Б. Пинскер]. — М.: Catallaxy 1995. — 320 с.
9. Medina, Leandro & Schneider, Friedrich (2018). Shadow Economies Around the World: What Did We Learn Over the Last 20 Years? IMF Working Paper WP/18/17. Режим доступу: <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2018/01/25/Shadow-Economies-Around-the-World-What-Did-We-Learn-Over-the-Last-20-Years-45583>
10. The Association of Chartered Certified Accountants (2017). Emerging from the shadows: The shadow economy to 2025. Режим доступу: https://www.accaglobal.com/content/dam/ACCA_Global/Technical/Future/pi-shadow-economy-report.pdf
11. Думки і погляди населення України щодо судової реформи: вересень 2018 року. Київський міжнародний інститут соціології. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.kiis.com.ua/?lang=ukr&cat=reports&id=792&page=1>
12. Офіційний сайт Національного банку України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://bank.gov.ua/>

13. Paying Taxes 2018. Report by PwC and the World Bank Group. Режим доступу: https://www.pwc.com/gx/en/paying-taxes/pdf/pwc_paying_taxes_2018_full_report.pdf
14. Порівняльний аналіз фіскального ефекту від застосування інструментів ухилення/уникнення оподаткування в Україні. / В. Дубровський, В. Черкашин. – К.: Інститут соціально-економічної трансформації, 2017. – 40 с.

REFERENCES

1. Hart, K. (1973). Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. *The Journal of Modern African Studies*, 11(1), 61-89.
2. Bromley, R. (1978). Introduction - the urban informal sector: Why is it worth discussing? *World Development*, issue 9-10, p. 1033-1039.
3. Thomas J. Informal Economic Activity / J. Thomas. — Michigan: The University of Michigan Press, 1992. — P. 334.
4. OECD (2002). Measurement of the Non-Observed Economy: A Handbook. Retrieved from <http://www.oecd.org/sdd/na/1963116.pdf>
5. Dell'Anno, Roberto. Estimating the Shadow Economy in Italy: a Structural Equation Approach. Working Paper No. 2003-07. Department of Economics, Aarhus University. Denmark. Retrieved from ftp://ftp.econ.au.dk/afn/wp/03/wp03_07.pdf
6. Friedrich Schneider, Andreas Buehn, Claudio E. Montenegro. Shadow Economies All over the World: New Estimates for 162 Countries from 1999 to 2007. Policy Research Working Paper 5356. The World Bank. Retrieved from <http://documents.worldbank.org/curated/en/311991468037132740/pdf/WPS5356.pdf>
7. Tinova ekonomika v Ukraini: stan, tendentsii, shliakhy podolannia: analit. ohliad [The shadow economy in Ukraine: state, trends, ways of overcoming: an analytical review]/ [uporiad.: S. S. Cherniavskiy, V. A. Nekrasov, A. V. Tytko ta in.]. – Kyiv: Nats. akad. vnutr. sprav, 2017. – 152 s. [in Ukrainian].
8. De Soto, E. Inoy put. Nevidimaya revolyutsiya v tretyem mire [Another way. Invisible Revolution in the Third World]: [Per. s angl. B. Pinsker]. – M.: Catallaxy 1995. – 320 s. [in Russian].
9. Medina, Leandro & Schneider, Friedrich (2018). Shadow Economies Around the World: What Did We Learn Over the Last 20 Years? IMF Working Paper WP/18/17. Retrieved from <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2018/01/25/Shadow-Economies-Around-the-World-What-Did-We-Learn-Over-the-Last-20-Years-45583>
10. The Association of Chartered Certified Accountants (2017). Emerging from the shadows: The shadow economy to 2025. Retrieved from https://www.accaglobal.com/content/dam/ACCA_Global/Technical/Future/pi-shadow-economy-report.pdf
11. Dumky i pohliady naselennia Ukrainy shchodo sudovoi reformy: veresen 2018 roku [Opinions and views of the Ukrainian population regarding judicial reform: September 2018]. Kyivskiy mizhnarodnyi instytut sotsiologii. Retrieved from <https://www.kiis.com.ua/?lang=ukr&cat=reports&id=792&page=1> [in Ukrainian].
12. Ofitsiyniy sait Natsionalnoho banku Ukrainy [Official site of the National Bank of Ukraine]. Retrieved from <https://bank.gov.ua/> [in Ukrainian].
13. Paying Taxes 2018. Report by PwC and the World Bank Group. Retrieved from https://www.pwc.com/gx/en/paying-taxes/pdf/pwc_paying_taxes_2018_full_report.pdf
14. Porivnialnyi analiz fiskalnoho efektu vid zastosuvannia instrumentiv ukhylennia/ unyknennia opodatkuvannia v Ukraini [Comparative analysis of the fiscal effect of the application of tax evasion / avoidance instruments in Ukraine] / V. Dubrovskiy, V. Cherkashyn. – K.: Instytut sotsialno-ekonomichnoi transformatsii, 2017. – 40 s. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Особливості тіньової економіки в Україні та шляхи її мінімізації / В.В. Червякова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2019. – Вип. 2 (44).

Стаття присвячена дослідженню причин та масштабів тіньової економічної діяльності в Україні та розробці заходів щодо її детінізації.

Об'єкт дослідження – тінізація економічної діяльності в Україні.

Мета роботи – дослідження передумов та обсягів тіньової економічної діяльності в Україні і визначення шляхів її детінізації.

Методи дослідження – аналіз, синтез, узагальнення, систематизація, графічні.

У статті досліджено термінологію, сутність, та складові тіньової економіки у світі. Розкрито сутність тіньової економіки, тіньової політики і тіньового державно-приватного партнерства в Україні. Визначено обсяг тіньової економіки за методом “витрати населення – роздрібний товарооборот”, а також фінансовим, монетарним, електричним методами і за методом збитковості підприємств. Обчислено інтегральний показник рівня тіньової економіки в Україні. Встановлено, що показники рівня тіньової економіки, розраховані за різними методами, значно відрізняються, а методика їх розрахунку потребує удосконалення. Проаналізовано оцінки рівня тіньової економіки України іноземними дослідниками та міжнародними організаціями. Визначено основні чинники тінізації економічної діяльності в Україні. Проаналізовано державні заходи щодо покращення бізнес-клімату і дерегуляції підприємницької діяльності в Україні за останні роки та зроблено висновок про їх безсистемність і низьку ефективність. Запропоновано основні шляхи та заходи щодо детінізації економіки України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТІНЬОВА ЕКОНОМІКА, ТІНІЗАЦІЯ, ДЕТИНІЗАЦІЯ, КОРУПЦІЯ, ГЛОБАЛІЗАЦІЯ.

ABSTRACT

Chervyakova V.V. Peculiarities of the shadow economy in Ukraine and ways of its minimization. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2019. – Issue 2 (44).

The article is devoted to the research of causes and scope of shadow economic activity in Ukraine and to the development of measures for its legitimization.

Object of study – shadowing of economic activity in Ukraine.

Purpose – study of preconditions and volumes of shadow economic activity in Ukraine and determination of the ways for its legitimization.

Methods of research – analysis, synthesis, generalization, systematization, graphic.

The article explores terminology, essence, and components of the shadow economy in the world. The essence of shadow economy, shadow policy and shadow public-private partnership in Ukraine was revealed. The volume of shadow economy was determined by the method of "population expenditure - retail turnover", as well as by financial, monetary, electrical methods and by the method of loss-making enterprises. The integral indicator of the shadow economy level in Ukraine was calculated. It was established that indicators of the level of shadow economy, calculated by different methods, differ significantly, and the methodology of their calculation needs to be improved. The estimations of the level of shadow economy of Ukraine by foreign researchers and international organizations were analyzed. The main factors of economic activity shadowing in Ukraine were determined. The state measures on business climate improvement and deregulation of entrepreneurial activity in Ukraine in recent years were analyzed and it was concluded about their unsystematic and low efficiency. The main ways and measures for the legitimization of the shadow economy in Ukraine were proposed.

KEY WORDS: SHADOW ECONOMY, SHADOWING, LEGITIMIZATION, CORRUPTION, GLOBALIZATION.

РЕФЕРАТ

Червякова В.В. Особенности теневой экономики в Украине и пути ее минимизации / В.В. Червякова // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К.: НТУ, 2019. – Вып. 2 (44).

Статья посвящена исследованию причин и масштабов теневой экономической деятельности в Украине и разработке мероприятий по ее детенизации.

Объект исследования - тенизация экономической деятельности в Украине.

Цель работы - исследование предпосылок и объемов теневой экономической деятельности в Украине и определение путей ее детенизации.

Методы исследования - анализ, синтез, обобщение, систематизация, графические.

В статье исследованы терминология, сущность и составляющие теневой экономики в мире. Раскрыта сущность теневой экономики, теневой политики и теневого государственно-частного партнерства в Украине. Определен объем теневой экономики по методу «затраты населения - розничный товарооборот», а также по финансовому, монетарному, электрическому методам и по методу убыточности предприятий. Вычислен интегральный показатель уровня теневой экономики в Украине. Установлено, что показатели уровня теневой экономики, рассчитанные разными методами,

значительно отличаются, а методика их расчета требует усовершенствования. Проанализированы оценки уровня теневой экономики Украины иностранными исследователями и международными организациями. Определены основные факторы тенизации экономической деятельности в Украине. Проанализированы государственные меры по улучшению бизнес-климата и дерегуляции предпринимательской деятельности в Украине за последние годы и сделан вывод о их бессистемности и низкой эффективности. Предложены основные пути и меры по детенизации экономики Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТЕНЕВАЯ ЭКОНОМИКА, ТЕНИЗАЦИЯ, ДЕТЕНИЗАЦИЯ, КОРРУПЦИЯ, ГЛОБАЛИЗАЦИЯ.

АВТОР

Червякова Валентина Володимирівна, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел.: +380679571074.

AUTHOR

Chervyakova Valentina V., National Transport University, Ph.D., Associate Professor, Department of Economics, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, tel.: +380679571074.

АВТОР

Червякова Валентина Владимировна, кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры экономики, <https://orcid.org/0000-0003-3568-3836>, e-mail: ChervyakovaV@bigmir.net, тел.: +380679571074.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Воркут Т.А., доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, м. Київ, Україна.

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

REVIEWERS:

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

Bondarenko E.V., PhD, Professor, President of the Academy of investment in science and construction of Ukraine, Kyiv, Ukraine.