

СВІТОВИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ ОФШОРІВ ЯК ОСОБЛИВИХ РЕЖИМІВ ОПОДАТКУВАННЯ

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

Горобінська І.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

GLOBAL EXPERIENCE IN THE APPLICATION OF OFFSHORE AS SPECIAL TAX REGIMES

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

Gorobinska I.V., Ph.D. Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, irynavladuslavivna@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9670-7198

Постановка проблеми. Світова практика свідчить, що офшори, які з'явилися у відповідь, головним чином, на жорстке державне регулювання, застосовуються переважно з метою мінімізації сплати податків, або ж проведення заборонених фінансових операцій. При цьому можливості, що відкриваються завдяки офшорам, вважаються широкими: по-перше, це конфіденційність, коли інформація про бенефіціарів стає прихованою, а банківські рахунки, що відкриваються, - анонімними; по-друге, - це впровадження і використання механізму трансфертного ціноутворення, що передбачає застосування мінімальних за розмірами цін для експортованих товарів та максимальних-для імпортованих; і, нарешті, - дозвіл на здійснення фінансових операцій, які стали законодавчо забороненими в країнах утворення тих чи інших видів власного бізнесу. У цьому контексті офшори визнаються такими структурами, де створюються додаткові можливості щодо поширення зокрема таких негативних явищ як відмивання «брудних» грошей, зростання корупції, вплив тіньового капіталу з країн, де він створений, що у підсумку завдає суттєвої шкоди у забезпеченні поступального розвитку більшості національних економік.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З питань формування офшорів та оцінювання наслідків щодо практики їх застосування у світовій економіці проводились наукові дослідження, результати яких знайшли своє відображення у наукових працях зокрема таких фахівців з міжнародних фінансів, як Олексій Ведров, Богдан Катрушин, Павло Калашник, Євгенія Давиденко, Зоряна Луцишин, Ніна Южаніна, Тетяна Фролова, Микола Мазур, Дмитро Перебийніс та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Посилення процесів нового світоутворення потребує подальшого поглибленого вивчення теоретичних засад з формування та наслідків практичного застосування офшорів в умовах сучасних трансформаційних перетворень в системі міжнародних економічних відносин, що і визначають нині основні інтереси і характер взаємодії різних суб'єктів при створенні та нарощуванні обсягів їхнього фінансового потенціалу.

Метою статті є аналіз особливостей застосування світовою економікою офшорів як фінансових структур з новими для бізнесу податковими можливостями в умовах сучасних трансформаційних процесів на шляху вибудови оновленої системи міжнародних фінансових відносин та перспектив інтегрованості у таку систему економіки України.

Виклад основного матеріалу. Загальновідомо, що термін «offshore» означає «за кордоном» чи «на іншому березі» [1]. Застосування даної категорії з'явилося та отримало свій розвиток переважно за умов, коли певна окрема країна на тлі переважаючого у світовому менеджменті регулювання економічних процесів саме з боку розвинутих фінансових структур в державному апараті, орієнтуючись на власні можливості, пропонує іноземцям вигідні умови для ведення бізнесу: мінімальне оподаткування, прості вимоги до фінансової звітності, спрощений режим ліцензування, справедливе судочинство, захист від ризиків, захищеність активів тощо. В такий спосіб саме заради деяких окремих, або ж цілої системи переваг і відбувається поступове, а дедалі все більш активне перенесення суб'єктами свого бізнесу до офшорів, що характеризуються переважно такими сучасними категоріями, як офшорні фінансові центри, офшорні зони, офшорні компанії [2].

Зокрема, офшорні фінансові центри (ОФЦ) – розглядаються нині як різновид світових фінансових центрів, де кредитні установи здійснюють операції переважно з нерезидентами в іноземній для даної країни валюті згідно прийнятих механізмів, що забезпечують можливість

зниження обсягів виплачуваних їх державам податків. А офшорні зони – це території окремих держав, на яких для нерезидентів діє особливий пільговий режим реєстрації, ліцензування, оподаткування при умові, що їх підприємницька діяльність здійснюється саме за межами таких держав. Варто при цьому враховувати, що офшорні фінансові центри, як і офшорні зони, в цілому тісно взаємодіють і пов'язуються з євровалютним ринком. Однак, ОФЦ можна розглядати і як окрему в системі міжнародних фінансових відносин складову, діяльність якої зосереджена переважно на виконанні посередницьких функцій для позичальників та депонентів. Основною ж передумовою економічної привабливості офшорних центрів стало мінімальне офіційне державне регулювання і практично повна відсутність вимог щодо справляння податків та щодо здійснення контролю за управлінням портфелями цінних паперів банків [2].

Повертаючись до історичних витоків, не можна не зазначити, що офшорні фінансові центри почали з'являтися ще у другій половині минулого століття разом із поступовим формуванням у 60-х роках транснаціональних компаній (ТНК) і їх банків, що вибудовували свою діяльність на застосуванні механізмів міжнародних трансфертних операцій, тісно пов'язаних із приховуванням реальних обсягів доходів і капіталів в контексті уникнення їх власників від сплати податків. Корпорації для цього самостійно почали розробляти спеціальну податкову політику, в основу якої було покладено так зване агресивне податкове планування. Реалізація ж спеціально розроблених завдань даної податкової політики, зорієнтованої на приховування ресурсного базису зацікавлених у цьому власників бізнесу, здійснюється безпосередньо офшорними компаніями. Принагідно, офшорна компанія – це зареєстрована в країні з пільговим оподаткуванням компанія, яка має відповідну, законодавчо визнану форму власності, та означені обмеження щодо ведення своєї господарської діяльності на території цієї ж країни [2]. В той же час, офшорна компанія здебільшого наділена правами на здійснення зовнішньоекономічної діяльності, сплачуючи при цьому лише щорічний у фіксованих розмірах грошовий збір безпосередньо за місцем її реєстрації. Використання офшорних зон є дуже популярним на сьогодні, їх повний перелік наведено за посиланням [3].

Слід зазначити, що компанії у офшорних юрисдикціях засновуються не лише з метою мінімізації оподаткування легально визнаних доходів, але і для приховування саме тих видів доходів, що були отримані злочинним шляхом (хабарі, торгівля зброєю, наркотиками тощо), а також для захисту активів від можливих позовів з боку третіх осіб. Ще одним важливим напрямком функціонування офшорів є застосування так званих квазі інвестицій, тобто коштів, що вкладені громадянами в економіку країни через зареєстровані в офшорних зонах компанії. Саме завдяки даному підходу виникають потенційні можливості для створення додаткових джерел в напрямку розвитку інвестиційних процесів, що, без сумніву, дає підстави розглядати такий результат як позитивний наслідок у діяльності офшорів. Наприклад, у Китаї, завдяки офшорам частка створених квазі інвестицій нині сягає майже третини щодо загальних обсягів інвестування в державі [4].

Не можна також не звернути увагу і на те, що в системі ТНК переміщення капіталів, дивідендів, процентів, кредитів із дочірніх структур до материнських незмінно відбувається саме переважно в умовах окремої компанії. Система трансфертів при цьому планується в такий спосіб, щоб усі переведені доходи і капітали в країні оподатковувалися за пільговою податковою системою, тобто такою, що створювалась для так званих податкових гаваней. При формуванні закордонних філій чи дочірніх компаній, материнська корпорація-холдинг зазвичай ставить за мету своєчасно з'ясувати інформацію переважно з таких фінансових питань:

- виявлення країн з найсприятливішим податковим законодавством;
- вивчення умов ввезення і вивезення капіталу;
- виявлення можливості створення схем ділових міжнародних операцій, які могли б сприяти зниженню податків;
- вивчення можливостей перевезення капіталів у формі як прямих, так і портфельних інвестицій, та можливостей внутрішньо фірмового кредитування;
- дослідження фінансових ринків регіону, де можуть бути розташовані філії із застосуванням найбільш ліквідних і високоприбуткових фінансових інструментів.

Ось чому, обґрунтовуючи сутність і роль офшорів у світовому економічному розвитку, варто звернутись до визначення, що надавалось Ніколасом Шексоном, згідно до якого офшори визнаються як «місця, що прагнуть залучити гроші, пропонуючи політично стабільні інституції, які допомагають людям чи юридичним особам обходити правила, закони та регулювання інших юрисдикцій» [5].

З огляду на зазначене, а також виходячи із світового досвіду застосування офшорів, основними характеристиками офшорних фінансових центрів, можна вважати наступні:

- 1) рух капіталів практично не регулюється, проте, враховується значення співвідношення зовнішніх фінансових позицій щодо розміру ВВП, яке має бути значно (майже втричі) вищим порівняно із середнім значенням у країнах світової економіки;
- 2) надання податкових пільг або взагалі звільнення від оподаткування діяльності нерезидентів на території, що входить до офшорної зони;
- 3) наявність високоефективних місцевих і міжнародних засобів зв'язку і транспортної інфраструктури;
- 4) існування за умов внутрішньої політичної стабільності і забезпечення таємниці проведення різного виду фінансових операцій;
- 5) наявність надійних взаємовідносин з фінансовими органами влади країн з розвиненою на високих технологіях ринковою економікою;
- 6) наявність ефективно і стабільно функціонуючих центральних банків;
- 7) угоди, що здійснюються в офшорних фінансових центрах, мають міжнародну основу і залишаються поза впливом економічної і фінансової політики країни свого базування;
- 8) легка доступність та розміщення в часових поясах, де знаходяться найважливіші фінансові та товарні ринку світу;
- 9) основною мовою на цих територіях є англійська.

На сьогодні вже відомо, що у світі налічуються тисячі офшорних фінансових центрів, переважно сформованих в країнах Європейського Союзу, і які не можуть не створювати суттєвого впливу на економіку різних за макроекономічним розвитком країн. При цьому, вже сформовані та діючі ОФЦ розрізняються за двома видами: як паперові центри, що зберігають необхідну і важливу для забезпечення ефективної діяльності документацію; та як функціональні центри, що виконують депозитні операції і надають різні види позик [2]. Всі офшорні фінансові центри згідно визнаних наукових підходів поділяються також на три типові моделі:

Нью-Йоркська модель – що передбачає наявність спеціальних формально встановлених домовленостей з такими авторитетними фінансовими центрами як Токіо, Нью-Йорк та Сінгапур.

Лондонська модель – передбачає, що міжнародні фінансові угоди звільняються від обмежень переважно стосовно нерезидентських учасників ринку.

«Податкова схованка» – передбачає, що з метою залучення бізнесу всі внутрішні угоди країни, де існують пільгові умови для тих учасників ринку, які проводять свою діяльність за межами даної країни, взагалі не оподатковуються. До цієї категорії, що може характеризуватись як податкова гавань, належать, зокрема, ринки Багамських та Кайманових островів.

Саме з урахуванням вказаних особливостей використання альтернативних на податковий тиск послуг з боку офшорів стало в останні періоди надто поширеним і вже на сьогодні близько 60% усієї міжнародної торгівлі проводиться безпосередньо через офшорні фінансові центри [5]. Зокрема, перелік компаній, які зберігають більшу частину власних капіталів в офшорах, наводиться на рис.1.

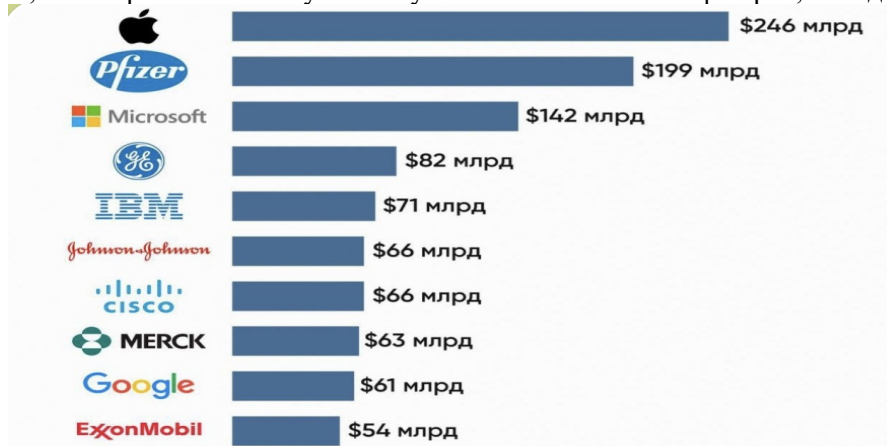


Рисунок 1 – Компанії, що зберігають більшу частину грошей в офшорах [6]

Figure 1 – Companies keeping most of their money offshore [6]

Започаткувавши свою діяльність у другій половині минулого століття, офшори набували оновленого змісту у пошуках найбільш сприятливих фінансових можливостей для нарощування капіталів, і стали особливо затребуваними великим бізнесом в сучасних умовах трансформаційних процесів світової економіки. При цьому, найінтенсивнішими з точки зору співвідношення розмірів фінансових сегментів до ВВП, що визнається однією з головних ознак ОФЦ, на сьогодні вважаються

Багамські та Кайманові острови, Гонконг, Кіпр, Нідерланди, Швейцарія, Великобританія, Панама [7]. З огляду на це, заслуговує на увагу висвітлення найбільш важливих характеристик, що окреслюють особливості сучасного функціонування вказаних та інших провідних фінансових центрів світу.

Багамські острови – це країна, що передбачає законодавче вивільнення від оподаткування для офшорних компаній та акціонерів упродовж всього періоду їх існування. Необхідною умовою залишається лише така, що стосується сплати визначеного розміру річного внеску. Створити офшорну компанію можна всього за декілька днів без оформлення на те дозволів та ліцензій, висвітлювати та надавати свої звітні документи не визнається необхідним обов'язком.

Кайманові острови одне із найпопулярніших місць для формування офшорних фондів, однак в той же час ставка корпоративного податку тут є нульовою, податок на прибуток взагалі відсутній, а плата за реєстрацію та поновлення офшорних компаній складає розмір, набагато менший, ніж в інших країнах. В той же час, на Кайманових островах обов'язковим правилом визнається дотримання міжнародних податкових норм.

Гонконг – надаються найбільші переваги при реєстрації офшорних компаній серед усіх інших азіатських країн. Ставка корпоративного податку у Гонконзі для тих суб'єктів, що працюють за його межами, є нульовою, а якщо діяльність здійснюється саме на теренах Гонконгу, то для таких суб'єктів обов'язковою визнається плата податку на прибуток за ставкою у розмірі 16,5%.

Панама приєдналася до офшорів у 2020 році, забезпечує нині високий рівень захисту активів від арештів і судових позовів, застосовуючи певне державне регулювання. В той же час компанії, що зареєстровані на території Панами, не повинні отримувати дозволу для розподілу дивідендів, випуску акцій тощо. Корпоративний податок для доходів, що надходять від суб'єктів з інших країн, встановлено за нульовою ставкою. Крім цього, усі панамські корпорації нині мають дозвіл займатися такими ж видами діяльності, що вже сформовані в США, Канаді та у деяких країнах ЄС.

Кіпр – членство Кіпру в ЄС дає можливість виходу на європейські ринки, тут відсутні мінімальні вимоги до капіталу, Кіпр має ставку податку 12,5% – одну з найнижчих у ЄС, разом з цим Кіпр не є частиною автоматичного обміну інформацією (AEOI), що дає можливість не оприлюднювати інформацію про відкриття офшорних банківських рахунків.

Нідерланди – характеризуються широким спектром податкових компенсацій, наприклад, застосуванням до інвестиційних фондів нульової ставки податку, в той же час як ставка корпоративного податку на прибуток становить 25%, що вважається для ЄС достатньо високим. Нерезиденти в Нідерландах через певні пільгові можливості щодо оподаткування іншими видами податків створюють 30% ВВП, це відповідає понад 190 млрд. євро [8]. В Нідерландах діють дуже сприятливі умови щодо права інтелектуальної власності та прибутків, зокрема роялті, отриманого від самостійно розроблених нематеріальних активів (патенти, технологічні ноу-хау, продукти креативної індустрії), якщо 30% прибутку бізнесу надходить від власного патенту, компанія може користуватися пільговою ставкою оподаткування у розмірі 9%, а дивіденди взагалі не оподатковуються, що стало передумовою швидкого зростання інвестицій в країні. Для прикладу, корпорація Google за допомогою дочірніх компаній в Ірландії та Нідерландах заощаджувала на податках майже 20 млрд. євро на рік: Google Netherlands Holdings BV спершу переказувала гроші на Бермуди, а вже звідти – на рахунок Google Ireland Holdings [9].

Швейцарія – провідний міжнародний банківський центр з ліберальним валютним та податковим регулюванням. У цій країні існує найбільший у світі ринок облігацій, а також функціонують активні ринки золота та акцій. На особливу увагу заслуговують такі міжнародні банківські операції Швейцарії, як довірчі рахунки, що захищені законом про таємницю вкладів шляхом нумерованих банківських рахунків. Своїм міжнародним банківським статусом Швейцарія зобов'язана «великій трійці» комерційних банків – Швейцарській банківській корпорації, Швейцарському кредитному банку та Союзу банків Швейцарії.

Франція також вважається одним з найважливіших міжнародних банківських центрів у Європі. Так, у Парижі багато французьких та іноземних банків тримають значну частину активів в іноземній валюті та активно кредитують нерезидентів, навіть не зважаючи, що достатньо сприятливого податкового середовища для нерезидентів французьким урядом поки не впроваджено.

Нью-Йоркська система міжнародних банківських «зон» з пільговим режимом передбачає звільнення доходів, одержаних на їх території, від місцевих прибуткових податків. З таких доходів стягується лише федеральний прибутковий податок. Операції в «зонах» здійснюються як у доларах США, так і в іноземній валюті, але вони працюють тільки з депозитами, що необхідні для операцій поза межами США, та з кредитами, які передбачаються для фінансування операцій поза межами США. Такі банківські одиниці здійснюють операції офшорного типу на території країни базування головного банку. Це дозволяє здійснювати діяльність, пов'язану з євродоларовими операціями.

Токіо завдяки стабільності японської ієни, швидкому росту рівня експорту та надходжень в іноземній валюті, сильній конкуренції між японськими банками та розширенню японських фінансових ринків посідає значне місце у світовому фінансовому середовищі. Японський офшорний ринок був створений у 1986 р. для стимулювання інтернаціоналізації ієни та лібералізації японських фінансових ринків. Роль іноземних банків на японському офшорному ринку є незначною через те, що вартість коштів в офшорах Гонконгу та Сінгапура залишається на більш низькому рівні.

Ірландія, де розташовані європейські штаб-квартири багатьох великих компаній, є цікавим прикладом офшорної зони. Ірландія стабільно посідає 4 місце в глобальному рейтингу Doing Business за легкістю сплати податків. Ставка корпоративного податку на прибуток з бізнесу становить 12,5% [9]. Застосовується лояльна політика щодо компаній, які виробляють продукцію з високою доданою вартістю, наприклад, виконавці науково-дослідних та конструкторсько-експериментальних проєктів отримують від держави податковий кредит за ставкою 25%. Водночас соціальні виплати з бюджету в Ірландії вважаються одними з найбільших в ЄС, поступаючись лише Данії та Швейцарії, наглядним прикладом можуть слугувати дані щодо розмірів ірландської пенсії, яка в середньому становить 230-245 євро на тиждень [8]. Це все стало можливим за рахунок зростання бюджетних доходів шляхом створення умов для припливу в країну високотехнологічних активів та капіталів. На сектори ірландської економіки, де домінують нерезиденти, особливо в галузі сервісного та продуктового ІТ, припадає понад половини ВВП цієї країни. За останнє десятиліття Ірландія є одним із провідних експортерів програмного забезпечення у світі, що надає цій країні можливості отримувати понад 10% доходів від загального обсягу експортних операцій.

Для порівняння – в Україні, що також має чималий експортний потенціал у цій сфері, ринок ІТ, згідно даних Державної служби статистики, поки залишається у 3,5 рази меншим, ніж в Ірландії. Звісно, ІТ бренди активно розвиваються в Україні, проте поки не створено достатнього підґрунтя для сервісних компаній, щоб Україна стала надійним і комфортним для їх діяльності осередком. Тому існує ризик, що доходи від ІТ діяльності вітчизняних компаній стануть принадливим об'єктом заохочення стосовно їх переміщення до офшорних зон.

Та все ж, навіть з огляду на кризовий стан, вражена війною, нинішня економіка України знаходиться на шляху формування базисних передумов стосовно активного, з метою прискореного відновлення та подальшого розвитку, залучення іноземних капіталів. Стосовно ж процесів, які можуть бути дотичними в контексті перспектив долучення України до системи фінансових механізмів офшорів, варто зазначити, що першими кроками в цьому напрямку було прийняття ще у 2020 році закону №466-ІХ «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення адміністрування податків, усунення технічних та логічних неузгодженостей у податковому законодавстві», де йдеться про застосування правил щодо контрольованих іноземних компаній в Україні. Згідно вказаного закону забезпечується звільнення таких іноземних компаній від сплати податку на нерозподілений прибуток, що разом з тим, і звільняє від оподаткування суми доходів зайнятих у цих компаніях фізичних осіб, що були отримані ними після ліквідації своєї іноземної компанії. В разі, якщо власник декларує таку іноземну компанію в Україні як податкового резидента, то вона також матиме право на нульовий податок з нерозподіленого прибутку, що практично перетворює її на своєрідний «український офшор» [8].

Проте, вказані заходи не можна вважати надійним підґрунтям забезпечення ефективних наслідків діяльності офшорів в контексті розвитку вітчизняної економіки. Так, згідно досліджень Інституту соціально-економічної трансформації та CASE-Ukraine, з України до офшорних зон в останнє десятиріччя виводяться кошти у розмірі 120-200 млрд. грн. на рік, внаслідок чого державний бюджет щорічно недоотримує від 22 до 36 млрд. грн. [1]. За підрахунками ж міжнародної організації Oxfam у 2020 р. в офшорних зонах було приховано мінімум 28 трлн. дол., що позбавило держави податкових доходів на суму понад 162 млрд. дол. [10]. Розміри запасів капіталу, накопичених в основних офшорних центрах наведено в табл. 1.

Тому, враховуючи світовий досвід, необхідно і надалі створювати сприятливі умови через запровадження дієвих механізмів та інструментів їх реалізації стосовно заохочення власників іноземних компаній першочергово вкладати свої капітали в повоєнну економіку України. В той же час, враховуючи світову практику, слід зауважити, що долучення України до офшорів може супроводжуватися і проявом різних, притаманних цим структурам, недоліків, тому, стає очевидним, що ефективне функціонування, зокрема, офшорних фінансових центрів може бути доцільним і дієвим лише за умов, коли це стане законодавчо розглядатися як об'єкт міжнародного і місцевого регулювання, що важливо проводити кожною країною через податкові органи та їх центральні банки з урахуванням перспектив щодо міжнародного нагляду за діяльністю офшорів в цілому в контексті подальшого світового розвитку.

Таблиця 1 – Розміри запасів капіталу, накопичених в основних офшорних центрах у 2020 році [10]
Table 1 – Sizes of capital stocks accumulated in the main offshore centers in 2020 [10]

Офшорні центри	Прямі іноземні інвестиції в офшорні центри, млрд. дол.	Прямі іноземні інвестиції з офшорних центрів, млрд. дол.
Бермудські острови	0,73	31,04
Багамські острови	0,942	0,119
Люксембург	5,615	1,372
Британські та Віргінські острови	44,244	56,019
Кайманові острови	57,383	40,377
Бельгія	64,050	61,149
Ірландія	64,535	94,359
Швейцарія	67,677	47,203
Сінгапур	82,039	36,330
Гонконг	86,462	55,988
Нідерланди	239,270	226,429

Найвищі темпи відтоку капіталу в офшори у світовій економіці характерні для країн Східної Азії та Латинської Америки (рис. 2).

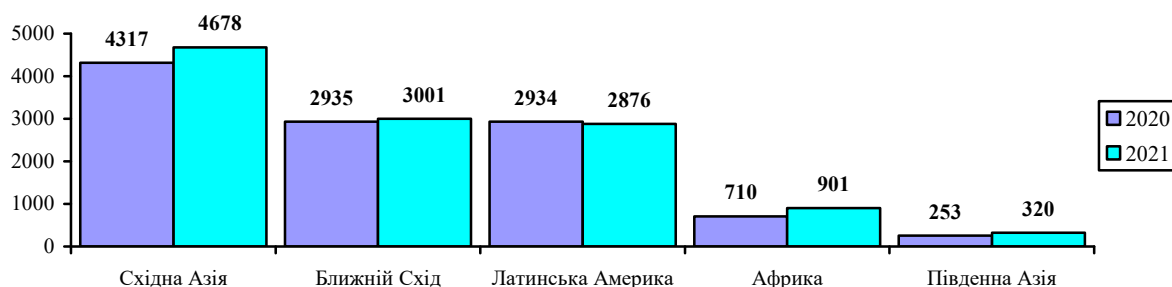


Рисунок 2 – Динаміка відтоку капіталу в офшори в розрізі регіонів за 2020-2021 рр., млрд. дол. [10]
Figure 2 – Dynamics of capital outflows offshore by region for 2020-2021, billion dollars. [10]

Узагальнюючи специфіку фінансових послуг, які надаються офшорами як юрисдикціями із сприятливим податковим кліматом, слід визнавати, що це міжнародні банківські послуги, послуги страхування, послуги ТНК, структурне і проектне фінансування, що також охоплює сек'ютеризацію, або ж ефективний механізм залучення капіталів на міжнародних ринках. Все це свідчить, що офшори і нині відіграють суттєву роль у процесах міжнародного руху капіталів, формуючи переважно завдяки ОФЦ відповідні фінансові потоки, які сприяють капіталізації ресурсів окремих країн і першочергово економіки США через прямі фінансові інвестиції та зв'язки переважно з тими офшорами, що створені на Карибських островах [4].

Серед важливих і невідкладних для вирішення завдань у царині вітчизняної економіки в контексті створення більш привабливих умов для іноземних компаній щодо вигідного формування власних капіталів саме в Україні, аніж їх вивозу до материнської компанії, основним акцентом все ж слід вважати певну інертність та недостатню мобільність українських адміністративних засад в системі пільгового оподаткування. Головною проблемою залишається ще відносно високий рівень ставок основних податків – 18% податку на прибуток та на доходи фізичних осіб, 22% єдиного соціального внеску, 1,5% військового збору, а також недостатньо відпрацьовані в Україні механізми пільгових податкових умов для компаній з високим технологічним і інтелектуальним забезпеченням. Тобто обов'язковою передумовою для заохочення власників іноземних компаній залишати свої капітали в Україні на зразок, зокрема, чинних механізмів у таких країнах як, наприклад, Ірландія, Швейцарія, Нідерланди, мають стати одночасно і невисокі корпоративні податки, і надійний адміністративний захист їх бізнесу. Все це необхідно враховувати в системі подальшого реформування вітчизняного законодавства з питань бізнесу.

Також слід мати на увазі, що хоча використання у світовій практиці офшорів є в значній мірі визнаним у законодавчий спосіб засобом зниження податків, або ж методом отримання певних вигод у веденні бізнесу, та все ж залишаються значними прогалини, які додають ризиків щодо виявлення порушень законодавства. По-перше, що стосується використання офшорів для відмивання «брудних» грошей, створення фондів з метою передавання і отримання хабарів, незаконного ухилення від

сплати ряду податків тощо. По-друге, виникають негативні наслідки запровадження офшорами так званої фінансової секретності, в результаті чого країни з розвинутою економікою об'єднуються, особливо в останні роки задля обміну інформацією щодо забезпечення більшої прозорості, розкриття відомостей про кінцевих бенефіціарів та оприлюднення даних про фінансові операції. У багатьох країнах з метою заборони обслуговування анонімних рахунків вже запроваджене правило «Know your customer» (KYC): «Знай свого клієнта». А для розкриття фінансової таємниці та забезпечення більш прозорих умов діяльності офшорів Міжнародним консорціумом журналістів-розслідувачів були у свій час оприлюднені конфіденційні документи Pandora Papers: «Документи Пандори».

Висновки. Отже, сучасний стан розвитку світової економіки на тлі застосування впродовж вже значного періоду посиленних заходів державного регулювання супроводжується розпочатим в минулому столітті поступовим розвитком офшорних структур – офшорних фінансових центрів, офшорних зон, офшорних компаній, що активно функціонують і нині на засадах застосування спеціальних податкових, валютних, інвестиційних та інших фінансових і адміністративних механізмів. Найпоширенішим є застосування податкових засобів і інструментів, що по суті забезпечують особистісне збагачення всіх суб'єктів бізнесу, що стають користувачами послуг офшорів, переважно через несплату податків до бюджетів своїх країн.

Характерно, що використання таких юрисдикцій може одночасно мати як негативні, так і позитивні наслідки для всіх суб'єктів, які користуються їх послугами. Це спричиняє необхідність посилення регулювання з боку міжнародних організацій та провідних фінансових інституцій тих країн, які втрачають податкові надходження через використання у міжнародних фінансових відносинах агресивної політики податкового планування. В той же час, основним позитивним аспектом використання офшорних фінансових центрів стало забезпечення податкового нейтралітету для учасників, через прояв процесів формування квазі інвестицій, що слід розглядати як ефективний механізм залучення іноземних капіталів до вітчизняної економіки. В цьому контексті необхідно і надалі, використовуючи світовий досвід, законодавчо запроваджувати сприятливі механізми та надійні інструменти їх реалізації з метою захисту бізнесу вже діючих в нашій державі іноземних компаній та заохочення власників щодо отримання більших вигод при вкладенні своїх капіталів в економіку України з перспективою їх ефективного функціонування в довготривалих періодах.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Що таке офшори, як вони влаштовані та чому українські і світові політики так їх люблять. Павло Калашник. Доступно за посиланням: <https://hromadske.ua/posts/sho-take-ofshori-yak-voni-vlashtovani-ta-chomu-ukrayinski-i-svitovi-politiki-tak-yih-lyublyat>
2. Луцишин Зоряна, Южаніна Ніна, Фролова Тетяна, Мазур Микола, Перебийніс Дмитро Сучасна офшоризація бізнесу у конструкті національної фіскальної безпеки. Міжнародна економічна політика. 2019. № 1 (30). с. 70-112. Доступно за посиланням: DOI 10.33111/ier.2019.30.04.
3. Офшорні зони. Доступно за посиланням: <https://fbs-tax.com/uk/mediacenter/offshores/>
4. Луцишин Зоряна, Мехтієв Ельнур Офшорні світові центри у глобалізаційному русі капіталів. Міжнародна економічна політика. 2017. №2 (27). с.62-85. Доступно за посиланням: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Мер_2017_2_5.
5. Пісок крізь пальці: офшори в українській і світовій економіці. Олексій Ведров. Доступно за посиланням: <https://commons.com.ua/en/pisok-kriz-paltsi-ofshori-v-ukrayinsk/>
6. Фінансовий журнал. Доступно за посиланням: <https://t.me/financialjournal>
7. Що таке офшор і чому туди ховають багатство. Євгенія Давиденко. Доступно за посиланням: <https://psm7.com/uk/analytics/chto-takoe-offshor-i-pochemu-tuda-pryachut-bogatstvo.html>
8. Чому до окремих країн великий бізнес злітається, як бджоли на квітник. Богдан Катрушин. Доступно за посиланням: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/10/26/679090/>
9. Що таке офшори, як вони влаштовані та чому українські і світові політики так їх люблять. Павло Калашник. Доступно за посиланням: <https://hromadske.ua/posts/sho-take-ofshori-yak-voni-vlashtovani-ta-chomu-ukrayinski-i-svitovi-politiki-tak-yih-lyublyat>
10. Кравченко Антоніна, Варламова Марія Сучасні тенденції розвитку офшорних зон. Галицький економічний вісник. 2022. №5-6. с. 167-173. Доступно за посиланням: <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/78-79/1121.pdf>

REFERENCES

1. Shcho take ofshory, yak vony vlashtovani ta chomu ukrainski i svitovi polityky tak yikh liubliat. Pavlo Kalashnyk. Dostupno za posylanniam: <https://hromadske.ua/posts/sho-take-ofshori-yak-voni-vlashtovani-ta-chomu-ukrayinski-i-svitovi-politiki-tak-yih-lyublyat>

2. Lutsyshyn Zoriana, Yuzhanina Nina, Frolova Tetiana, Mazur Mykola, Perebyinis Dmytro Suchasna ofshoryzatsiia biznesu u konstrukti natsionalnoi fiskalnoi bezpeky. Mizhnarodna ekonomichna polityka. 2019. № 1 (30). s. 70-112. Dostupno za posylanniam: DOI 10.33111/iep.2019.30.04.
3. Ofshorni zony. Dostupno za posylanniam: <https://fbs-tax.com/uk/mediacenter/offshores/>
4. Lutsyshyn Zoriana, Mekhtiev Elnur Ofshorni svitovi tsentry u hlobalizatsiinomu rusi kapitaliv. Mizhnarodna ekonomichna polityka. 2017. №2 (27). s.62-85. Dostupno za posylanniam: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Mep_2017_2_5.
5. Pisok kriz paltsi: ofshory v ukrainskii i svitovii ekonomitsi. Oleksii Viedrov. Dostupno za posylanniam: <https://commons.com.ua/en/pisok-kriz-paltsi-ofshori-v-ukrayinsk/>
6. Finansovy zhurnal. Dostupno za posylanniam: <https://t.me/financialjournal>
7. Shcho take ofshor i chomu tudy khovaiut bahatstvo. Yevheniia Davydenko. Dostupno za posylanniam: <https://psm7.com/uk/analytics/chto-takoe-offshor-i-pochemu-tuda-pryachut-bogatstvo.html>
8. Chomu do okremykh krain velykyi biznes zlitaietsia, yak bdzholy na kvitnyk. Bohdan Katrushyn. Dostupno za posylanniam: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/10/26/679090/>
9. Shcho take ofshory, yak vony vlashtovani ta chomu ukrainski i svitovi polityky tak yikh liubliat. Pavlo Kalashnyk. Dostupno za posylanniam: <https://hromadske.ua/posts/sho-take-ofshori-yak-voni-vlashtovani-ta-chomu-ukrayinski-i-svitovi-politiki-tak-yih-lyublyat>
10. Kravchenko Antonina, Varlamova Mariia Suchasni tendentsii rozvytku ofshornykh zon. Halytskyi ekonomichnyi visnyk. 2022. №5-6. s. 167-173. Dostupno za posylanniam: <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/78-79/1121.pdf>

РЕФЕРАТ

Бабищ Л.М. Світовий досвід застосування офшорів як особливих режимів оподаткування / Л.М. Бабищ, І.В. Горобінська // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

У статті розглянуто особливості використання послуг офшорів у світовій економіці, виявлені їх проблеми, ризики, переваги та перспективи.

Об'єкт дослідження – світова практика функціонування офшорів.

Мета роботи – аналіз особливостей застосування світовою економікою офшорів як фінансових структур з новими для бізнесу податковими можливостями в умовах сучасних трансформаційних процесів на шляху вибудови оновленої системи міжнародних фінансових відносин та перспектив інтегрованості у таку систему економіки України.

Методи дослідження – узагальнення, порівняння, аналізу та синтезу, системний підхід.

Сучасний стан світової економіки супроводжується поступовим розвитком офшорних структур, що активно функціонують на засадах застосування спеціальних податкових, валютних, інвестиційних та інших фінансових і адміністративних механізмів. Світова практика показує, що, в основному, офшори використовують з метою мінімізації сплати податків або проведення заборонених фінансових операцій. Можливості, які надають офшорні зони, широкі: по-перше, це конфіденційність, коли інформація про бенефіціарів є прихованою, а рахунки, що відкриваються, є анонімними; по-друге, застосування механізму трансфертного ціноутворення, метою якого є встановлення мінімальних цін для експортованих товарів та максимальних – для імпортованих; по-третє, здійснення фінансових операцій, які заборонені в країні походження. Офшори відіграють суттєву роль у процесах міжнародного руху капіталів, формуючи переважно завдяки офшорним фінансовим центрам відповідні фінансові потоки, які сприяють капіталізації ресурсів окремих країн.

Висновки – враховуючи світову практику, слід зауважити, що долучення України до офшорів може супроводжуватися і проявом недоліків, тому ефективне функціонування офшорних фінансових центрів може бути доцільним лише за умов, коли це стане законодавчо розглядатися як об'єкт міжнародного і місцевого регулювання, що важливо проводити кожною країною з урахуванням перспектив міжнародного нагляду за діяльністю офшорів в контексті подальшого світового розвитку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ОФШОР, ОФШОРНІ ЗОНИ, ОФШОРНІ КОМПАНІЇ, ОФШОРНІ ФІНАНСОВІ ЦЕНТРИ, ОСОБЛИВІ РЕЖИМИ ОПОДАТКУВАННЯ.

ABSTRACT

Babych L.M., Gorobinska I.V. Global experience in the application of offshore as special tax. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The article examines the peculiarities of using offshore services in the world economy, identifies their problems, risks, advantages and prospects.

The object of research is the global practice of offshore operations.

The purpose of the work is to analyze the peculiarities of the use of offshore by the world economy as financial structures with new tax opportunities for business in the conditions of modern transformational processes on the way to building an updated system of international financial relations and the prospects of integration into such a system of the Ukrainian economy.

Research methods – generalization, comparison, analysis and synthesis, systematic approach.

The current state of the world economy is accompanied by the gradual development of offshore structures that actively function on the basis of the application of special tax, currency, investment and other financial and administrative mechanisms. Global practice shows that offshores are mainly used to minimize tax payments or carry out prohibited financial transactions. The opportunities provided by offshore zones are wide: firstly, it is confidentiality, when the information about the beneficiaries is hidden and the accounts that are opened are anonymous; secondly, the application of the transfer pricing mechanism, the purpose of which is to establish minimum prices for exported goods and maximum prices for imported goods; thirdly, carrying out financial transactions that are prohibited in the country of origin. Offshores play a significant role in the processes of international movement of capital, forming, mainly thanks to offshore financial centers, appropriate financial flows that contribute to the capitalization of the resources of individual countries.

Conclusions – taking into account the world practice, it should be noted that the inclusion of Ukraine in offshore can be accompanied by the manifestation of shortcomings, therefore, the effective functioning of offshore financial centers can be expedient only under the conditions when it becomes legally considered as an object of international and local regulation, which is important to carry out by each country, taking into account the prospects of international supervision of offshore activities in the context of further global development.

KEY WORDS: OFFSHORE, OFFSHORE ZONES, OFFSHORE COMPANIES, OFFSHORE FINANCIAL CENTERS, SPECIAL TAX REGIMES.

АВТОРИ:

Бабич Людмила Миколаївна, Національний транспортний університет, кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: babich_ludmila@ukr.net, +380972727535, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0003-1602-929X.

Горобінська Ірина Владиславівна, Національний транспортний університет, кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, +380677822674, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, к. 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198.

AUTHORS:

Babych Ludmyla, National Transport University, Ph.D. Economics, Associate Professor of the Department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: babich_ludmila@ukr.net, +380972727535, Ukraine, 01010, Kyiv, st. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, k. 424, orcid.org/0000-0003-1602-929X.

Gorobinska Iryna, National Transport University, Ph.D. Economics, Associate Professor of the Department of Finance, Accounting and Audit, e-mail: irynavladuslavivna@gmail.com, +380677822674, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, room 424, orcid.org/0000-0001-9670-7198.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of Department of Finances, Account and Audit, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Ye.V., Doctor of Economics, Professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

СЕГМЕНТАЦІЯ ПАСАЖИРІВ ПОЇЗДІВ НА ОСНОВІ КОГНІТИВНО-АФЕКТИВНОГО ПРОФІЛЮ СПОЖИВЧОЇ ЦІННОСТІ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

Бакалінський О.В., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, Люксембурзький Інститут Соціально-економічних досліджень, Еш-сюр-Альзетт / Бельваль, Люксембург, Школа Менеджменту Університету Лотарингії, Нансі, Франція, anticrisiscrew@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1215-7470

Кизим Ю.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, samohina5@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0556-9904

В. Ван Акер, доктор філософії, Люксембурзький Інститут Соціально-економічних досліджень, Еш-сюр-Альзетт / Бельваль, Люксембург, Veronique.VanAcker@liser.lu, orcid.org/0000-0001-9343-1632

SEGMENTATION OF TRAIN PASSENGERS BASED ON THE COGNITIVE-AFFECTIVE PROFILE OF THE CUSTOMER VALUE OF THE TRANSPORT SERVICE

Bakalinsky O., Doctor of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, Luxembourg Institute of Socio-Economic Research, Esch-sur-Alzette / Belval, Luxembourg, IAE School of Management, University of Lorraine, Nancy, France, anticrisiscrew@gmail.com, orcid.org/0000-0003-1215-7470

Kyzym Y., Postgraduate Student, National Transport University, Kyiv, Ukraine, samohina5@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0556-9904

V. Van Acker, PhD, Luxembourg Institute of Socio-Economic Research, Esch-sur-Alzette / Belval, Luxembourg, Veronique.VanAcker@liser.lu, orcid.org/0000-0001-9343-1632

Постановка проблеми.

Послуга громадського транспорту базується на транспортній інфраструктурі, технологіях і транспортних засобах, що використовуються. Через це послуга є стандартизованою та має низький рівень індивідуалізації під потреби конкретного пасажирів. За таких умов панує практика вдосконалення функціонування громадського транспорту (ГТ) на основі розуміння ринку як однорідного. Проте транспортна та споживча поведінка людей під час взаємодії з ГТ відрізняється [1, 2, 3]. Тому дослідники та менеджери хочуть розуміти зміст цієї взаємодії з різними сегментами пасажирів, щоб на цій основі побудувати передумови для наступних більш ефективних взаємодій.

За іронією долі, покращення для одного пасажирського сегменту може обернутися втратами для іншого. Оскільки пасажирів ГТ обслуговуються одночасно і в просторі одного транспортного засобу, ми приходимо до необхідності створення такого сервісу, який би балансував інтереси різних сегментів [4].

З управлінської точки зору важливо мати інструменти сегментації, які достовірно виявляють різницю в споживчій та сервісній поведінці сегментів, чітко визначають основу практичних висновків, надають повну інформацію щодо параметрів необхідного управлінського впливу. Інструменти сегментації повинні бути простими для проведення ринкових досліджень власними силами транспортного оператора. На нашу думку, цим вимогам краще відповідає сегментація на основі профілю споживчої цінності послуги.

Відомо, що реакція клієнтів на послугу, яка проявляється в споживчій та сервісній поведінці, містить конативні, когнітивні та афективні компоненти. Проте залишається незрозумілим, чи варто враховувати емоції людини як одну зі змінних сегментації, яка ґрунтується на профілях споживчої цінності послуг ГТ.

Аналіз попередніх досліджень та публікацій.

Обговорення використання афективних реакцій як змінних сегментації клієнтів нещодавно набуло значного поширення [5, 6]. Така дискусія здається плідною для послуг, які мають на меті створення емоцій [7, 8, 9, 10]. Емоції пасажирів визнаються фактором його транспортної та споживчої поведінки [11, 12, 13]. Однак використання людських емоцій як змінної сегментації пасажирів ГТ залишається дискусійним.

Ренесанс інтересу до споживчої цінності, який спостерігався протягом трьох останніх десятиліть [14], стимулював розвиток суміжних областей теорії маркетингу. Для нас такою сферою

інтересів є сегментація клієнтів за профілем споживчої цінності послуги, яка здійснюється на ринку послуг, коли клієнти обслуговуються одночасно в одному просторі транспортного засобу.

Функціонування концепції споживчої цінності в теорії маркетингу визначається трьома домінуючими парадигмами. Позитивістська парадигма, використовуючи дедуктивну логіку, стверджує, що реальність існування споживчої цінності є унікальною і може бути відображена в аналізі об'єктивних даних про споживчу поведінку груп людей. Натомість інтерпретаційна парадигма виходить із позиції, що єдиної цінності для споживача не існує, а її розуміння дослідником відбувається переважно через аналіз суб'єктивного досвіду окремого клієнта. Очевидно, що тут переважає індуктивна логіка, яка проектує знання про індивіда на широкий загаль. Соціально-конструктивістська парадигма за допомогою абдуктивної логіки прокладає місток між першою та другою парадигмами і навколишнім світом. Ця третя парадигма стверджує, що хоча цінність споживача є продуктом індивідуального досвіду клієнта, його соціальна взаємодія визначає особливості такого досвіду [14].

У рамках цих парадигм існує плутанина в розумінні поняття споживчої цінності. В роботі [14] знаходимо спробу впорядкувати категорії теорії споживчої цінності. Категорія, що представляє компроміс між перевагами та жертвами, виділена як компенсаторний вибір клієнтом ринкової пропозиції. Цей компроміс можна розглядати як різницю або співвідношення між перевагами та жертвами клієнта [16, 17, 18]. Під перевагами розуміють підвищення поточного рівня добробуту клієнта, а його зниження розглядають як жертви. Під благополуччям клієнта слід розуміти не тільки грошове, а й моральне, психологічне, культурне, емоційне тощо.

Найпростішою формою споживчої цінності є компроміс між якістю продукту та його ціною [18, 19]. Хоча ця двовимірна концепція «якість-ціна» є спрощеним відображенням реальності, вона є основою кількох корисних інструментів управління на товарних ринках [20, 21]. Однак послуга, порівняно з товаром широкого вжитку, є більш складним об'єктом маркетингу. Наслідком цього є розширення комплексу маркетингу для послуг, який був запропонований у [22] і розвинений в роботі [23]. Тому більшості дослідників здається, що двовимірна споживча цінність транспортної послуги є надзвичайно обмеженою теоретичною основою для пояснення поведінки пасажирів. Далі ми наведемо аргументи на користь мультиатрибутивної концепції споживчої цінності, яка покликана краще відобразити природу феномену транспортних послуг.

Однією з рекомендацій, спрямованих на сервісні організації, є включення афективних змінних в управлінські процедури сегментації [5, 7]. Ці дослідження підтверджують придатність емоцій як змінної сегментації. Емоційний вплив на задоволеність послугами відрізняється між утилітарними та гедоністичними сервісами [24, 25]. Тому здається, що в послугах, які в першу чергу викликають емоції, афективна складова цінності споживача може бути єдиною основою для сегментації. А результати сегментації на такій основі можуть визначити пріоритети покращення сервісу.

Аналіз жертв пасажирів громадського транспорту показує, що до їх складу входять не лише грошові виміри, а й втрата часу, втома через ергономічні незручності, присутність інших пасажирів, погода, поганий настрій, з яким людина вступає до сервісного процесу, тощо. Кількість атрибутів переваг ГТ є значно меншою. Це пунктуальність руху, можливість бути продуктивним під час подорожі, уникнення стресу від використання автомобіля. Як зазначалося вище, емоції під час або після поїздки також можуть сприяти ескалації як переваг, так і жертв послуги [26, 11]. У пошуках компромісу між перевагами та жертвами пасажир не завжди бажатиме лише збільшення переваг, він також може прагнути: лише зменшення жертв; збалансованого зменшення або зростання жертв і переваг тощо. Загалом клієнт може бути зацікавлений не тільки у виграші, але й у зменшенні ймовірного програшу. Ця логіка є ширшою основою аналізу поведінки, ніж запропонована в підході «якість-ціна».

В результаті сегментації можуть виникнути сегменти «амбівалентних» клієнтів, які визначені в [27] як ті, хто можуть мати як позитивну, так і негативну думку про продукт, а їхня споживча поведінка не йде «логічним» шляхом. Сегментація на основі профілю споживчої цінності транспортної послуги даватиме повну інформацію про поведінкові наміри сегментів таких «амбівалентних» клієнтів.

Зважаючи на викладене зробимо висновок, що мультиатрибутивна концепція споживчої цінності, до якої входять емоції людини, може бути основою сегментації пасажирів ГТ, проте границі її практичного використання залишаються розмитими.

Мета і завдання дослідження.

Тому метою цього дослідження є визначення переваг та недоліків сегментації пасажирів приміських поїздів на основі когнітивного та когнітивно-афективного профілів цінності

обслуговування клієнтів як інструменту управління при визначенні пріоритетів у покращенні транспортного сервісу.

Методологія.

У цій статті використано дані онлайн-опитування щодо використання та задоволеності послугами ГТ Люксембургу, організованого Люксембурзьким інститутом соціально-економічних досліджень спільно з Університетом Люксембургу та Вільним університетом Брюселю (Бельгія). Опитування проводилось з 16 до 29 лютого 2020 року. Було зібрано інформацію щодо транспортної поведінки мешканців Великого Герцогства Люксембург і транскордонних пасажирів, які проживають у Франції, Бельгії та Німеччині. Респонденти мали бути віком від 16 років. Вибірка склала 536 респондентів.

Опитування включало запитання про атрибути споживчої цінності транспортної послуги, задоволеність обслуговуванням, наміри щодо повторного використання та емоції пасажирів під час останньої поїздки.

Перша версія профілю споживчої цінності транспортної послуги для кожного пасажирів була визначена як різниця:

$$СЦТП = П - Ж,$$

де СЦТП – *споживча цінність транспортної послуги*,

П – *переваги*,

Ж – *жертви*.

Атрибути переваг і жертв, оцінювались пасажирів як когнітивні.

Очевидно, що побудова споживчої цінності транспортної послуги як арифметичної різниці переваг і жертв є спрощенням взаємодії їх атрибутів. З іншого боку, ми не відступаємо тут від класичної методики вимірювання ставлення [28]. Атрибути переваг і жертв вимірювались за 7-бальною шкалою Лікерта. Респонденти відповідали на запитання «Яким є рівень вашого задоволення поточним залізничним сполученням у Люксембурзі?».

Переваги пасажирів включали наступні атрибути:

- Пунктуальність;
- Наявність сидячих місць у поїзді;
- Можливість бути продуктивним у вагоні поїзда (наприклад, читати, слухати музику, відповідати на повідомлення та електронні листи).

Жертви пасажирів включали:

- Частоту обслуговування;
- Тривалість очікування наступного поїзда;
- Тривалість подорожі;
- Відстань від дому до найближчої залізничної станції;
- Відстань від залізничного вокзалу до місця призначення;
- Зручності на вокзалі;
- Особисту безпеку на вокзалі;
- Інформацію про те, коли прийде наступний поїзд;
- Ціну квитка;
- Зручність варіантів оплати проїзду, що пропонуються;
- Кількість пересадок;
- Чистоту у вагоні;
- Комфорт вагону;
- Почуття безпеки в поїзді;
- Ввічливість персоналу.

Отримані агреговані величини переваг і жертв були нормовані за максимумом.

Емоції під час останньої поїздки визначались за допомогою шкали семантичного диференціалу із запитанням «Що ви відчували під час цієї поїздки потягом?». Були використані сім пар прикметників зі шкали задоволення транспортним сервісом [29]:

1. Незручний – Комфортний,
2. Нудний – Натхненний,
3. Той, якому набридло – Залучений,

4. Заспокоєний – Тривожний,
5. Напружений – Спокійний,
6. Занепокоєний – Впевнений,
7. Той, що поспішає – Розслаблений.

Друга версія профілю споживчої цінності транспортної послуги (когнітивно-афективна) була побудована на основі першої (когнітивної, див. вище) з додаванням позитивних емоцій до переваг пасажирів та негативних афектів до його жертв.

Усі атрибути переваг і жертв у першому і другому профілях споживчої цінності транспортної послуги мали однакову вагу. Щоб порівняти переваги, жертви та споживчу цінність транспортної послуги, їх значення були нормалізовані за максимумом в обох профілях.

Респондентів запитували про їхню загальну задоволеність послугами ГТ за допомогою 10-бальної інтервальної шкали.

Нарешті, в анкеті респондентів запитували про їхній намір використовувати ГТ у майбутньому за допомогою Безпечного індексу клієнтів (БІК).

Моделі структурних рівнянь були побудовані, щоб показати силу зв'язку між споживчою цінністю транспортної послуги, задоволеністю обслуговуванням і намірами пасажирів повторно скористатися послугою. У першій моделі використовувався когнітивний профіль споживчої цінності транспортної послуги, а друга модель базувалася на когнітивно-афективному профілі споживчої цінності транспортної послуги.

Ідея сегментації пасажирів на основі профілю споживчої цінності транспортної послуги показана на рис. 1.

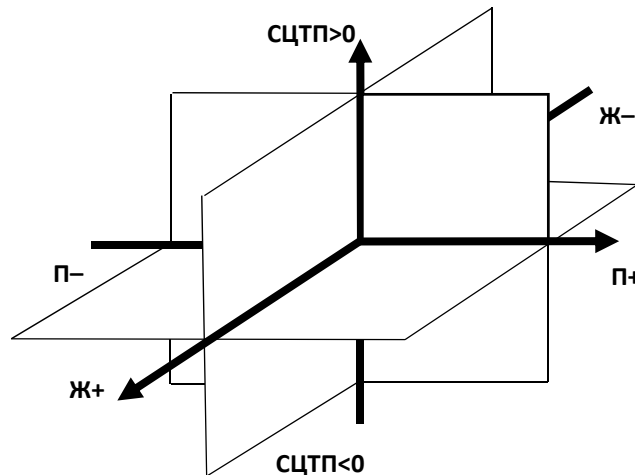


Рисунок 1 – Візуалізація сегментації на основі профілю споживчої цінності транспортної послуги, що вимірювалися за 7-бальною шкалою Лікерта (СЦТП)

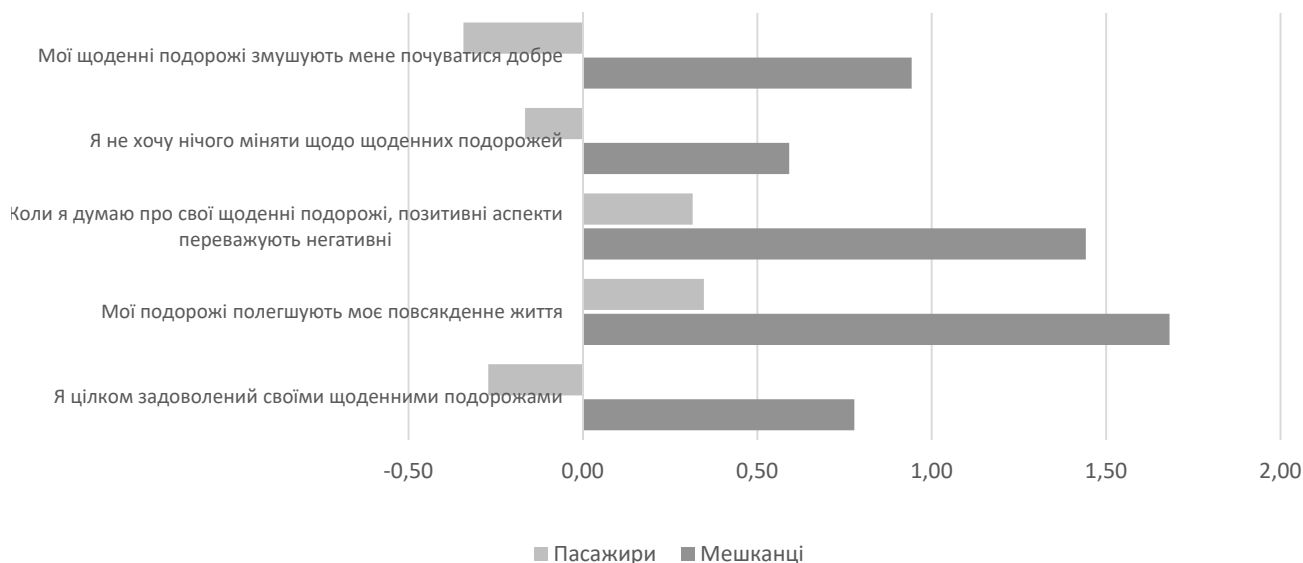
Figure 1 – Visualization of segmentation based on the profile of the consumer value of the transport service, measured on a 7-point Likert scale

СЦТП > 0 означає, що жертви пасажирів були компенсовані перевагами. СЦТП < 0 означає, що жертви перевищили переваги.

П+ і Ж+ означали, що переваги та жертви були вищими за їхні відповідні середні значення (ми поставили умовний нуль шкали на середнє значення). П- і Ж- означали, що переваги та жертви були меншими за їхні відповідні середні значення.

Результати опитування підтверджують, що щоденні залізничні подорожі Люксембургом загалом добре оцінюються жителями країни. Транскордонні пасажирів, однак, оцінюють їх гірше (рис. 2). Тому здається очевидним, що поділ на такі два сегменти буде вичерпно доречним. До такої думки спонукає і специфіка структури робочих місць у Люксембурзі. На кінець 2021 року в країні працювало понад 217 тис. транскордонних працівників (47% від усіх робочих місць). З іншого боку, ці два сегменти подорожують одночасно в одному вагоні поїзда, їхні поїздки мають багато спільних рис, а ставлення до ціни проїзду не відрізняється (нагадаємо, що опитування було організовано до запровадження безкоштовного проїзду в Люксембурзі). Враховуючи це, такий поділ вже не виглядає найкращим відображенням ситуації на ринку.

Результати і обговорення.



До рис. 2

1. На легенді: транскордонні пасажери та мешканці країни
2. Мої щоденні подорожі сприяють почуватись добре

Рисунок 2 – Задоволення щоденними залізничними подорожами у Великому Герцогстві Люксембург
Figure 2 – Satisfaction with daily train trips in the Grand Duchy of Luxembourg

На підставі даних табл. 1 розглянемо відмінності у ставленні до послуг ГТ з боку:

- ринку як однорідної сукупності,
- сегментів, виділених на основі когнітивного профілю СЦТП,
- сегментів, виділених на основі когнітивно-афективного профілю СЦПТ.

Робимо ми це, щоб зрозуміти, який підхід до сегментації надасть більш повну управлінську інформацію як основу поліпшень сервісу.

Однорідний ринок

Якщо ми проаналізуємо ринок послуг залізничного пасажирського транспорту як однорідний, виявимо три найгірш оцінені атрибути: частота руху поїздів (-0,26), тривалість очікування наступного поїзда (-0,47) і пунктуальність (-0,58). Ми використовували 7-бальну шкалу Лікерта. У класичному варіанті 7-бальна шкала Лікерта пропонує респонденту оцінити ступінь згоди з таким твердженням за сімома оцінками: дуже незадоволений, помірно незадоволений, трохи незадоволений, нейтральний, трохи задоволений, в міру задоволений, дуже задоволений. Вимірювання балів проведені шляхом узагальнення відповідей респондентів по 7-бальній шкалі Лікерта по кожному з питань. За основу підрахунку балів було прийнято 0 балів при нейтральному, 1 – трохи задоволений, 2 – в міру задоволений, 3 – дуже задоволений, -1 – трохи незадоволений, -2 – помірно незадоволений, -3 – дуже незадоволений. Тому жодна з середніх у вибірці оцінок цих атрибутів не виходить за межі діапазону «злегка незадоволений – нейтральний». Іншими словами, точки зору статистики, ці атрибути сервісу не потребують поліпшень.

Сегментація на основі когнітивного профілю споживчої цінності транспортної послуги

Сегмент найбільш незадоволених містить 4,5% пасажирів. При сегментації на основі когнітивного профілю споживчої цінності транспортної послуги, в сегменті «СЦТП<0, П- Ж-», 15 атрибутів потенційно потребують вдосконалення. Десять із них оцінюються в діапазоні «незадоволений – злегка незадоволений». Такі атрибути потребують вдосконалення. Деякі з них не можуть бути вдосконалені з техніко-технологічних причин. Наприклад, залізниця не може пришвидшити поїзд, щоб значно скоротити тривалість поїздки. Але пунктуальність та надання транспортної інформації пасажиром знаходяться під повним контролем перевізника.

Натомість сегмент «СЦТП≥0, П- Ж-» є значно більший (32,9%), порівняно з сегментом найбільш незадоволених (див. вище). Тут 11 атрибутів потребують покращення. Оцінки часу очікування (-1,00) і пунктуальності (-1,27) знаходяться в діапазоні «незадоволений – злегка незадоволений». Ці атрибути треба поліпшити.

Таблиця 1 – Атрибути транспортної послуги ГТ, які потребують покращення (сегментація на основі когнітивних та когнітивно-афективних профілів, ринок як однорідна сукупність)

Table 1 – Attributes of services that needed improvement (segmentation based on cognitive and cognitive-affective profiles, homogeneous market)

Атрибути послуги ГТ	Однорідний ринок	Цільові сегменти, когнітивний профіль СЦТП				Цільові сегменти, когнітивно-афективний профіль СЦПТ			
		СЦТП<0, П-Ж- балів	СЦТП≥0, П-Ж- балів	СЦТП≥0, П-Ж+ балів	СЦТП<0, П+Ж- балів	СЦТП<0, П-Ж- балів	СЦТП≥0, П-Ж- балів	СЦТП≥0, П-Ж+ балів	СЦТП<0, П+Ж- балів
		100 %	4.5%	32.9%	11.2%	10.7%	10.5%	16.8%	23.9%
Частота руху поїздів	-0.26	-1.67	-0.89	0.35	0.28	-0.69	-0.09	-0.02	0.05
Тривалість очікування наступного поїзда	-0.47	-1.88	-1.00	0.13	0.12	-0.65	-0.10	-0.01	-0.02
Тривалість поїздки в поїзді	0.32	-1.67	-0.36	0.78	0.72	0.60	1.09	1.14	1.19
Пунктуальність	-0.58	-1.83	-1.27	-1.42	-1.39	-0.55	0.00	0.13	0.23
Відстань від дому до найближчої залізничної станції	0.62	-1.08	0.27	1.22	1.25	0.51	0.78	0.91	0.90
Відстань від вокзалу до місця призначення	0.33	-1.50	-0.17	1.25	1.21	0.25	0.63	0.57	0.60
Зручності на вокзалі	0.07	-1.25	-0.17	0.32	0.28	-0.33	0.02	0.17	0.19
Особиста безпека на вокзалі	0.72	-1.04	0.48	1.45	1.40	0.93	1.20	1.33	1.27
Інформація про наступний поїзд	0.40	-1.38	-0.12	0.58	0.56	0.13	0.54	0.88	0.93
Ціна квитка	1.29	0.46	1.01	1.82	1.82	1.36	1.39	1.48	1.53
Зручність оплати проїзду	1.22	0.79	0.95	1.83	1.86	0.96	1.26	1.44	1.47
Кількість пересадок	0.13	-1.58	-0.49	0.90	0.86	0.18	0.52	0.47	0.50
Можливість бути продуктивним у поїзді	0.66	0.50	0.15	0.20	0.11	0.93	1.23	1.34	1.35
Наявність сидячих місць в поїзді	0.20	-0.38	-0.60	-1.17	-1.12	0.55	0.87	1.12	1.15
Чистота у вагоні	0.80	-0.92	0.69	1.43	1.39	1.18	1.19	1.23	1.25
Комфорт вагону	0.96	-0.29	0.72	1.58	1.61	1.35	1.49	1.57	1.60
Почуття безпеки в поїзді	1.03	-0.54	0.67	1.73	1.72	1.04	1.34	1.52	1.52
Ввічливість персоналу	1.21	-0.08	0.97	1.78	1.77	1.53	1.58	1.64	1.61

За аналогією, в сегментах «СЦТП $\geq$ 0, П- Ж+» і «СЦТП $<$ 0, П+ Ж-» пасажери потребують пунктуальності та сидячих місць у вагоні.

Враховуючи ці результати, приходимо до висновку, що керівництво транспортного оператора має зосередитись на підвищенні пунктуальності та збільшенні частоти курсування поїздів (це також призведе до збільшення наявності місць у вагоні).

Сегментація на основі когнітивно-афективного профілю споживчої цінності транспортної послуги

У всіх цільових сегментах виявлено від одного до чотирьох атрибутів, які пасажери оцінили негативно. Однак жоден з них не входить у діапазони «незадоволений – злегка незадоволений» або «дуже незадоволений – незадоволений». Тобто сегментація на основі когнітивно-афективного профілю споживчої цінності транспортної послуги не вказує на необхідність покращення обслуговування за будь-яким атрибутом.

Зробимо загальний висновок щодо потужності підходів до сегментації, як джерела інформації щодо поліпшень сервісу. З управлінської точки зору найпотужнішим джерелом інформації щодо покращення послуг є сегментація на основі когнітивного профілю споживчої цінності транспортної послуги. Далі слідує сегментація на основі когнітивно-афективного профілю споживчої цінності транспортної послуги. Завершує цю послідовність підхід до вимірювання реакцій ринку як однорідної сукупності клієнтів.

Зрозуміло, що ми очікуємо на критику цього висновку на основі такого аргументу: якщо емоції пасажира згладжують його ставлення до атрибутів обслуговування, то, можливо, ці атрибути не потребують покращення.

Однак емоції не є стабільними [30]. Тому нам важко уявити, що комплекс людських емоцій може залишатись незмінним від подорожі до подорожі. Беручи це до уваги, сегментація на основі когнітивного профілю споживчої цінності транспортної послуги виглядає як відображення більш песимістичного погляду транспортного оператора на прийнятність атрибутів обслуговування для пасажирів. Це зменшує ризик помилок управління під час створення цим транспортним оператором передумов виникнення споживчої цінності транспортної послуги з бажаним специфічним профілем, досягнення певного рівня задоволення пасажирів та формування в них позитивних інтенцій щодо повторного використання сервісу.

Накінець, ми порівняли наш досвід використання сегментації на основі профілю споживчої цінності транспортної послуги із застереженнями щодо використання моделей у бізнесі та з розумінням ролі сегментації в маркетингу, які приведені в роботі [34]. Таке порівняння дозволило сформулювати кілька наступних тез щодо можливостей оператора ГТ при застосуванні сегментації на основі профілю споживчої цінності.

По-перше, керівництво може зрозуміти модель сегментації, оскільки вона не є складною.

По-друге, компанія може сегментувати ринок без залучення сторонніх дослідницьких установ (наприклад, як у кластеризації).

По-третє, всі дані для сегментації отримані в результаті опитування, що виключає використання фіктивних змінних. Це призводить до чітко визначених висновків щодо реакції цільових сегментів на атрибути послуги. Тому визначення пріоритетів у покращенні сервісу базується на прямих висновках із результатів сегментації.

З іншого боку, ми визнаємо, що залишається незрозумілим, як і в якій мірі можна стимулювати емоційний досвід, щоб максимізувати задоволення від рутинних послуг [31, 32], подібних до сервісу ГТ. Тому в цьому контексті є перспективним дослідження можливостей, які має оператор ГТ, щодо стимулювання позитивних емоцій пасажирів.

Висновки та подальші перспективи дослідження.

Найпотужнішим джерелом інформації щодо покращення сервісу ГТ є сегментація на основі когнітивного профілю споживчої цінності транспортної послуги. Далі слідує сегментація на основі когнітивно-афективного профілю споживчої цінності транспортної послуги. Завершує цю послідовність підхід до дослідження ринку як однорідної сукупності.

Сегментація на основі когнітивного профілю споживчої цінності сервісу ГТ – це практичний інструмент управління, що досягається завдяки його простоті і зручності використання та, як наслідок, зрозумілості результатів. Він надає транспортному оператору можливості, які інші підходи до сегментації забезпечують лише частково.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Lovelock H Christopher. (1975) A Market Segmentation Approach to Transit Planning, Modeling and Management, Sixteenth Annual Canadian transportation research forum, November 3-5, Toronto, Canada, Volume XVI, Number 1, 247-258.
2. Anable J., Lane B., Kelay T. (2006) A review of public attitudes to climate change and transport: Summary report. London: Department for Transport.
3. Emlore-Yalch R. (1998) A Handbook: Using Market Segmentation to Increase Transit Ridership. Transit Cooperative Research Program, 77 p.
4. Бакалінський О. В. Тотальне управління споживчою цінністю послуги: монографія. Київ: Державний університет інфраструктури і технологій. 2017. 140 с.
5. Calvo-Porral C., Lévy-Mangin J.-P. (2020) An emotion-based segmentation of bank service customers, *International Journal of Bank Marketing*, Vol. 38 (7), 1441-1463.
6. Millán Angel, Fanjul María Luisa, Moital Miguel (2016) Segmenting the Business Traveler Based on Emotions, Satisfaction, and Behavioral Intention, *Psychology & Marketing*, 33(2), 82–93.
7. Bigné J. Enrique, Andreu Luisa (2004) Emotions in segmentation: An Empirical Study , 31(3), 682–696.
8. Previte Josephine, Russell-Bennett Rebekah, Mulcahy Rory, Hartel Charmine (2019) The role of emotional value for reading and giving eWOM in altruistic services, *Journal of Business Research*, Volume 99, June 2019, 157-166.
9. Correia A., Moital M., Oliveira N., Costa C. F. (2009) Multidimensional segmentation of gastronomic tourists based on motivation and satisfaction, *International Journal of Tourism Policy*, 2, 58–71.
10. Petrick James F. (2002) Development of a Multi-Dimensional Scale for Measuring the Perceived Value of a Service, *Journal of Leisure Research*, Vol. 34, No. 2, pp. 119-134.
11. Corvec Stéphanie, Zhao Jinhua (2020) *Travel Behaviour and Society*, Volume 20, July 2020, 2-21.
12. Friman Margareta, Gärling Tommy, Ettema Dick, Olsson Lars E. (2017) How does travel affect emotional well-being and life satisfaction?, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 106, December 2017, 170-180.
13. Barria Carlos, Guevara Angelo, Jimenez Angel, Seriani (2022) Sebastian, Relating Emotions, Psychophysiological Indicators and Context in Public Transport Trips: Case Study and a Joint Framework for Data Collection and Analysis. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4133094> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4133094>
14. Zeithaml Valerie A., Verleye Katrien, Hatak Isabella, Koller Monika. (2021) Three Decades of Customer Value Research: Paradigmatic Roots and Future Research Avenues. *Journal of Service Research*, 23(4), 409-432.
15. Gummerus Johanna (2013) Value creation processes and value outcomes in marketing theory: Strangers or siblings?, *Marketing Theory*, 13(1), 19–46.
16. Monroe Kent B., Chapman Joseph D. (1987) Framing Effects on Buyers' Subjective Product Evaluations, *Advances in Consumer Research*, Volume 14, 193-197.
17. Bolton R.N., Drew J.H. (1991) A Multistage Model of Customers' Assessments of Service Quality and Value, *Journal of Consumer Research* 17(4), 375–384.
18. Zeithaml, V. A. (1988). Consumer perceptions of price, quality, and value: A means-end model and synthesis of evidence. *Journal of Marketing*, 52(3), 2-22.
19. Boksberger Philipp E., Melsen Lisa (2011) Perceived Value: A Critical Examination of Definitions, Concepts and Measures for the Service Industry,” *Journal of Services Marketing*, 25 (3), 229–240.
20. Gale Bradley T. (1994) *Managing customer value*, Free Press, New York, p. 456, Dodds Bill (2003) *Managing customer value: essentials of product quality, customer service, and price decisions*, Lanham, MD : University Press of America, p. 364.
21. Kordupleski, R. E.; Vogel, W. C. (2015). The Right Choice--What Does It Mean? Groundbreaking Research from the Early Days of Customer Value Management. *Journal of Creating Value*, 1(1), 3–22.
22. Booms B.H., Bitner M.J. (1981) *Marketing Strategies and Organization Structures for Service Firms*. In: *Marketing of Services*, American Marketing Association, Chicago, 47-51.
23. Constantinides E. (2006) The Marketing Mix Revisited: Towards the 21st Century Marketing, *Journal of Marketing Management*, 22(3), 407–438.

24. Babin Barry J., Darden William R., Griffin Mitch (1994) Work and/or Fun: Measuring Hedonic and Utilitarian Shopping Value, *Journal of Consumer Research*, 20 (4), 644–656.
25. Calvo-Porrá C., Otero-Prada L.-M. (2021) The emotional influence on satisfaction and complaint behavior in hedonic and utilitarian services, *International Journal of Quality and Service Sciences*, Vol. 13 No. 3, pp. 471-488.
26. Rezapour Mahdi, Ferraro F. Richard (2021) The impact of commuters' psychological feelings due to delay on perceived quality of a rail transport, *Humanities and Social Sciences Communications* volume 8(1), Article number 190.
27. Olsen Svein Ottar, Nina Prebensen, Thomas A. Larsen (2009) Including ambivalence as a basis for benefit segmentation. *European Journal of Marketing*, 43(5/6), 762– 783.
28. Likert R. (1932) A technique for the measurements of attitudes, *Archives of psychology*, 140(22), 5-55.
29. Ettema Dick, Gärling Tommy, Eriksson Lars, Friman Margareta, Olsson Lars E., Fujii Satoshi (2011) Satisfaction with travel and subjective well-being: Development and test of a measurement tool *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 14, Issue 3, 167-175.
30. Huang Ming-Hui (2001) The Theory of Emotions in Marketing, *Journal of Business and Psychology*, Vol. 16, No. 2, 239-247.
31. Dubé, L., Menon, K. (2000) Multiple Roles of Consumption Emotions in Post-Purchase Satisfaction with Extended Service Transactions. *International Journal of Service Industry Management*, 11, 287-304.
32. Laros Fleur J.M., Steenkamp Jan-Benedict E.M. (2005) Emotions in consumer behavior: a hierarchical approach, *Journal of Business Research*, 58, 1437–1445.
33. Little J.D.C. (1970) Models and managers: The concept of a decision calculus, *Management Science*, 16, 466-485.
34. Sullivan C., O'fallon C. (2009) Segmentation research for sustainable transport: do's and don'ts, Presented at 31st Australasian Transport Research Forum, Auckland, October 2009.

REFERENCES

1. Lovelock H Christopher. (1975) A Market Segmentation Approach to Transit Planning, Modeling and Management, Sixteenth Annual Canadian transportation research forum, November 3-5, Toronto, Canada, Volume XVI, Number 1, 247-258.
2. Anable J., Lane B., Kelay T. (2006) A review of public attitudes to climate change and transport: Summary report. London: Department for Transport.
3. Emlore-Yalch R. (1998) A Handbook: Using Market Segmentation to Increase Transit Ridership. Transit Cooperative Research Program, 77 p.
4. Bakalinskyi O. (2017) Total management of customer service value, Kyiv, State University of Infrastructure and Technologies, 140 p. [Ukrainian]
5. Calvo-Porrá C., Lévy-Mangin J.-P. (2020) An emotion-based segmentation of bank service customers, *International Journal of Bank Marketing*, Vol. 38 (7), 1441-1463.
6. Millán Angel, Fanjul María Luisa, Moital Miguel (2016) Segmenting the Business Traveler Based on Emotions, Satisfaction, and Behavioral Intention, *Psychology & Marketing*, 33(2), 82–93.
7. Bigné J. Enrique, Andreu Luisa (2004) Emotions in segmentation: An Empirical Study , 31(3), 682–696.
8. Previte Josephine, Russell-Bennett Rebekah, Mulcahy Rory, Hartel Charmine (2019) The role of emotional value for reading and giving eWOM in altruistic services, *Journal of Business Research*, Volume 99, June 2019, 157-166.
9. Correia A., Moital M., Oliveira N., Costa C. F. (2009) Multidimensional segmentation of gastronomic tourists based on motivation and satisfaction, *International Journal of Tourism Policy*, 2, 58–71.
10. Petrick James F. (2002) Development of a Multi-Dimensional Scale for Measuring the Perceived Value of a Service, *Journal of Leisure Research*, Vol. 34, No. 2, pp. 119-134.
11. Corvec Stéphanie, Zhao Jinhua (2020) *Travel Behaviour and Society*, Volume 20, July 2020, 2-21.

12. Friman Margareta, Gärling Tommy, Ettema Dick, Olsson Lars E. (2017) How does travel affect emotional well-being and life satisfaction, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 106, December 2017, 170-180.
13. Barria Carlos, Guevara Angelo, Jimenez Angel, Seriani (2022) Sebastian, Relating Emotions, Psychophysiological Indicators and Context in Public Transport Trips: Case Study and a Joint Framework for Data Collection and Analysis. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4133094> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4133094>
14. Zeithaml Valerie A., Verleye Katrien, Hatak Isabella, Koller Monika. (2021) Three Decades of Customer Value Research: Paradigmatic Roots and Future Research Avenues. *Journal of Service Research*, 23(4), 409-432.
15. Gummerus Johanna (2013) Value creation processes and value outcomes in marketing theory: Strangers or siblings?, *Marketing Theory*, 13(1), 19–46.
16. Monroe Kent B., Chapman Joseph D. (1987) Framing Effects on Buyers' Subjective Product Evaluations, *Advances in Consumer Research*, Volume 14, 193-197.
17. Bolton R.N., Drew J.H. (1991) A Multistage Model of Customers' Assessments of Service Quality and Value, *Journal of Consumer Research* 17(4), 375–384.
18. Zeithaml, V. A. (1988). Consumer perceptions of price, quality, and value: A means-end model and synthesis of evidence. *Journal of Marketing*, 52(3), 2-22.
19. Boksberger Philipp E., Melsen Lisa (2011) Perceived Value: A Critical Examination of Definitions, Concepts and Measures for the Service Industry,” *Journal of Services Marketing*, 25 (3), 229–240.
20. Gale Bradley T. (1994) *Managing customer value*, Free Press, New York, p. 456, Dodds Bill (2003) *Managing customer value: essentials of product quality, customer service, and price decisions*, Lanham, MD : University Press of America, p. 364.
21. Kordupleski, R. E.; Vogel, W. C. (2015). The Right Choice--What Does It Mean? Groundbreaking Research from the Early Days of Customer Value Management. *Journal of Creating Value*, 1(1), 3–22.
22. Booms B.H., Bitner M.J. (1981) Marketing Strategies and Organization Structures for Service Firms. In: *Marketing of Services*, American Marketing Association, Chicago, 47-51.
23. Constantinides E. (2006) The Marketing Mix Revisited: Towards the 21st Century Marketing, *Journal of Marketing Management*, 22(3), 407–438.
24. Babin Barry J., Darden William R., Griffin Mitch (1994) Work and/or Fun: Measuring Hedonic and Utilitarian Shopping Value, *Journal of Consumer Research*, 20 (4), 644–656.
25. Calvo-Porral C., Otero-Prada L.-M. (2021) The emotional influence on satisfaction and complaint behavior in hedonic and utilitarian services, *International Journal of Quality and Service Sciences*, Vol. 13 No. 3, pp. 471-488.
26. Rezapour Mahdi, Ferraro F. Richard (2021) The impact of commuters' psychological feelings due to delay on perceived quality of a rail transport, *Humanities and Social Sciences Communications* volume 8(1), Article number 190.
27. Olsen Svein Ottar, Nina Prebensen, Thomas A. Larsen (2009) Including ambivalence as a basis for benefit segmentation. *European Journal of Marketing*, 43(5/6), 762– 783.
28. Likert R. (1932) A technique for the measurements of attitudes, *Archives of psychology*, 140(22), 5-55.
29. Ettema Dick, Gärling Tommy, Eriksson Lars, Friman Margareta, Olsson Lars E., Fujii Satoshi (2011) Satisfaction with travel and subjective well-being: Development and test of a measurement tool *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 14, Issue 3, 167-175.
30. Huang Ming-Hui (2001) The Theory of Emotions in Marketing, *Journal of Business and Psychology*, Vol. 16, No. 2, 239-247.
31. Dubé, L., Menon, K. (2000) Multiple Roles of Consumption Emotions in Post-Purchase Satisfaction with Extended Service Transactions. *International Journal of Service Industry Management*, 11, 287-304.
32. Laros Fleur J.M., Steenkamp Jan-Benedict E.M. (2005) Emotions in consumer behavior: a hierarchical approach, *Journal of Business Research*, 58, 1437–1445.

33. Little J.D.C. (1970) Models and managers: The concept of a decision calculus, Management Science, 16, 466-485.

Sullivan C., O'fallon C. (2009) Segmentation research for sustainable transport: do's and don'ts, Presented at 31st Australasian Transport Research Forum, Auckland, October 2009.

РЕФЕРАТ

Бакалінський О. В. Сегментація пасажирів поїздів на основі когнітивно-афективного профілю споживчої цінності транспортного обслуговування / О. В. Бакалінський, Ю.М. Кизим, В. Ван Акер // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

У цій статті використано дані онлайн-опитування пасажирів приміських поїздів, проведеного у Великому Герцогстві Люксембург. Вибірка налічує 536 респондентів. Опитування включало запитання про атрибути споживчої цінності транспортної послуги та емоції пасажирів під час останньої поїздки.

Когнітивний профіль споживчої цінності транспортної послуги був визначений як різниця між перевагами та жертвами пасажирів. Вимірювали когнітивні реакції респондентів на атрибути переваг і жертв.

Емоції під час останньої подорожі визначали за шкалою семантичного диференціалу.

Когнітивно-афективний профіль споживчої цінності транспортної послуги був побудований на основі когнітивного профілю з додаванням позитивних емоцій пасажирів до переваг і його негативних емоцій до жертв.

Пасажири були сегментовані відповідно до когнітивного та когнітивно-афективного профілів споживчої цінності транспортної послуги. Змінними сегментації були переваги, жертви та споживча цінність транспортної послуги.

Найпотужнішим джерелом інформації щодо покращення сервісу ГТ є сегментація на основі когнітивного профілю споживчої цінності транспортної послуги. Далі слідує сегментація на основі когнітивно-афективного профілю споживчої цінності транспортної послуги. Завершує цю послідовність підхід до дослідження ринку як однорідної сукупності.

Сегментація на основі когнітивного профілю споживчої цінності сервісу ГТ – це практичний інструмент управління, що досягається завдяки його простоті і зручності використання та, як наслідок, зрозумілості результатів. Він надає транспортному оператору можливості, які інші підходи до сегментації забезпечують лише частково.

Оригінальність/новизна

Це перше дослідження, в якому з управлінської точки зору порівнюються результати сегментації ринку за когнітивним і когнітивно-афективним профілями споживчої цінності транспортної послуги.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: СПОЖИВЧА ЦІННІСТЬ, ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, СЕГМЕНТАЦІЯ, КОГНІТИВНИЙ, АФЕКТИВНИЙ, ПРОФІЛЬ, ПОЛІПШЕННЯ СЕРВІСУ

ABSTRACT

Bakalinsky O.V., Kyzym Y.M., V. Van Acker. Segmentation of train passengers based on the cognitive-affective profile of the customer value of the transport service. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

This article uses data from an online train passenger survey conducted in the Grand Duchy of Luxembourg. The sample includes 536 respondents. The survey included questions about attributes of the customer value of the public transport service and passengers' emotions during the last trip.

The cognitive profile of the customer value of the transport service was defined as the difference between the passenger's benefits and sacrifices. Respondents' cognitive reactions to attributes of benefits and sacrifices were measured.

Emotions during the last trip were determined using the semantic differential scale.

The cognitive-affective profile of the customer value of the transport service was built on the basis of the cognitive profile with the addition of the passenger's positive emotions to the benefits and his negative emotions to the sacrifices.

Passengers were segmented based on cognitive and cognitive-affective profiles. The segmentation variables were benefits, sacrifices, and customer value of the public transport service.

The most powerful source of managerial information for improving the public transport service is the segmentation based on the cognitive profile. This is followed by segmentation based on the cognitive-affective profile. This sequence is completed by an approach to marketing research based on understanding of the market as homogeneous.

Segmentation based on the cognitive profile of the customer value of the public transport service is a practical management tool, which is achieved due to its simplicity, ease of use and, as a result, the comprehensibility of the results. It provides the transport operator with opportunities that other approaches to segmentation provide only partially.

Originality/novelty

This is the first study in which the results of market segmentation based on cognitive and cognitive-affective profiles of customer value of public transport services are compared from a managerial point of view

KEYWORDS: CUSTOMER VALUE, PUBLIC TRANSPORT, SEGMENTATION, COGNITIVE, AFFECTIVE, PROFILE, SERVICE IMPROVEMENT

АВТОРИ:

Бакалінський Олександр Вікторович, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри менеджменту, e-mail: anticrisiscrow@gmail.com , тел. +38 050 351 25 10, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 243, orcid.org/0000-0003-1215-7470.

Кизим Юлія Михайлівна, Національний транспортний університет, аспірантка кафедри менеджменту, samohina5@ukr.net, тел. +38 066 305 51 80, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-0556-9904.

Ван Акер Веронік, доктор філософії, дослідник, e-mail: Veronique.VanAcker@liser.lu, Люксембурзький Інститут Соціально-економічних досліджень, Еш-сюр-Альзетт / Бельваль, Люксембург, Maison des Sciences Humaines, 11, Porte des Sciences, L-4366 Esch-sur-Alzette / Belval, Luxembourg, orcid.org/0000-0001-9343-1632.

AUTHORS:

Bakalinsky Oleksandr V., Doctor of Economics, professor, National Transport University, professor department of management, e-mail: anticrisiscrow@gmail.com , tel. +38 050 351 25 10, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenka Str., 1, r. 243, orcid.org/0000-0003-1215-7470.

Kyzym Yuliia M., National Transport University, Postgraduate Student department of management, e-mail: samohina5@ukr.net, tel. +38 066 305 51 80, Ukraine 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenka Str., 1, orcid.org/0000-0002-0556-9904.

Van Acker Veronique, PhD, researcher, e-mail: Veronique.VanAcker@liser.lu, Luxembourg Institute of Socio-Economic Research, Maison des Sciences Humaines, 11, Porte des Sciences, L-4366 Esch-sur-Alzette / Belval, Luxembourg, orcid.org/0000-0001-9343-1632

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Мельник Т. С., доктор економічних наук, АТ «Укрзалізниця», Київ, Україна.

Коваленко Н.В. доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Melnyk T. S., Doctor of Economics, JSC Ukrzaliznytsia, Kyiv, Ukraine.

Kovalenko N.V., Doctor of Economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТ ЯК КЛЮЧОВИЙ ЗАСІБ ПІДВИЩЕННЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЛЮДСЬКОГО РЕСУРСУ ПІДПРИЄМСТВА

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

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

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

Попова М.Ю., Національний транспортний університет, Київ, Україна, mashapopova350@gmail.com, orcid.org/0009-0004-6105-2194

TIME MANAGEMENT AS A KEY MEANS OF IMPROVING THE EFFICIENCY OF USING HUMAN RESOURCES OF THE ENTERPRISE

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

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

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

Popova M.Y., National Transport University, Kyiv, Ukraine, mashapopova350@gmail.com, orcid.org/0009-0004-6105-2194

Постановка проблеми. Сьогодні час є важливим унікальним та найціннішим ресурсом серед усіх інших чинників життя та діяльності людини, але він обмежений і не може бути відновленим. Тим не менше, можна ефективно використовувати час, перетворюючи його на цінності життя. Даний ресурс не є матеріальним, але, разом з тим, він є досить значимим в досягненні поставлених людиною завдань та результативності організації в цілому. Більшість керівників українських підприємств стикаються з проблемою нестачі часу. Навіть будучи цілеспрямованими, організованими та ефективними, вони можуть страждати від поганої організації робочого часу підлеглих та колег. Особиста продуктивність працівників відображається у процесах управління часом в структурному підрозділі та підприємстві. Правильне використання часу є ключем до успішного виконання професійних обов'язків і досягнення поставлених цілей. Тому важливо впроваджувати ефективні інструменти тайм-менеджменту для оптимізації робочого часу кожного співробітника.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Питаннями управління часом займалось багато вітчизняних та іноземних вчених таких як А. О. Гаврилова, Т. О. Галайда, Х. К. Журавльова, В. О. Євдокимов, Г. І. Євтушенко, С. Б. Іваницька, Л. Л. Калініченко, Н. М. Крукевич, Т. В. Лазоренко, Л. І. Скібіцька, О. Й. Янцаловський, Н. Алюшина, А. Гаврилюк, В. Кулікова, Х. Плецан, С. Прентіс, Б. Трейсі, І. Халан, Ф.О. Конел, Дж. Клеменс, С. Уорл, С. Прентіз, О.М. Корнеева, Л.Л. Калініченко, А.О. Гаврілова Н. Черненко та багато інших, праці яких присвячені вирішенню теоретичних та практичних аспектів раціонального використання часу. Незважаючи на обширну кількість наукових досліджень у цій галузі, багато питань, пов'язаних з використанням інструментів тайм-менеджменту для підвищення ефективності управління підприємством, залишаються поза увагою. Швидкі зміни в умовах господарювання при повномасштабному вторгненню в нашу країну вимагають від керівників підприємств негайного вирішення багатьох проблем, децентралізації управління та відповідальності працівників у плануванні та організації роботи для досягнення поставлених цілей в обумовлені строки. Це створює передумови для проведення подальших досліджень у цьому напрямку.

Мета даної статті полягає у висвітленні суттєвих аспектів тайм-менеджменту як ключового засобу для ефективного та раціонального використання часу та підвищення продуктивності використання людського ресурсу та діяльності підприємства в цілому.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасних умовах трансформаційних процесів в економіці України, ефективне управління часом стає ключовим фактором успіху підприємства. Поняття тайм-менеджменту, як окремого напрямку управління, було вперше визначено у 70-ті роки минулого століття. Тоді почали з'являтися спеціалізовані курси для бізнесменів та службовців, які навчали планувати свій час. Проте сама ідея ефективного використання часу була актуальною ще на початкових етапах формування людського суспільства.

Компанія Time Management International внесла вагомий внесок у розвиток тайм-менеджменту, представивши у виробництво Time Manager - спеціальний блокнот-щоденник, що став прототипом сучасного органайзера. На початкових етапах свого розвитку тайм-менеджмент складався з окремих практичних рекомендацій консультантів з управління щодо планування та ефективного використання часу.

Проблема управління часом виникає там, де є альтернатива його використання. У тих підрозділах підприємства, де співробітники виконують одноманітну механічну роботу швидше виникає необхідність в дослідженні фізіологічних і психологічних можливостях людини у виконанні заданого алгоритму дій при існуючих умовах тяжкості і напруженості праці [1].

Сьогодні у літературі з менеджменту можна знайти різноманітні трактування поняття «тайм-менеджмент». Деякі дослідники розглядають його як технологію управління часом у повсякденному житті, інші вважають, що це управління не лише своїм часом, але й життям загалом. І. Черниш, А. Глієбова, Є. Яровий вважають, що це методи підвищення ефективності адміністрування часу менеджера, в тому числі його планування за допомогою різних технологій та методів тайм менеджменту [6].

Основні принципи ефективного використання часу включають у себе встановлення цілей, ранжування завдань за їх важливістю та терміновістю, боротьбу з «поглиначами часу» та самоконтроль за виконанням завдань у відведений термін. Для менеджерів, які здійснюють управління своїм та робочим часом підлеглих, тайм-менеджмент стає особливо важливим інструментом для досягнення поставлених цілей та оптимізації робочих процесів.

Переважає більшість вчених зазначають, що успішність керівника значною мірою залежить від його особистої організованості та грамотного делегування повноважень. Це ставить під сумнів твердження, що ефективне управління часом має значення лише для керівного складу підприємства. На думку Алюшиної Н.О., тайм-менеджмент – це технологія, що дозволяє використовувати непоправний час життя у відповідності з особистими цілями та цінностями [2]. Черненко Н.М. під тайм-менеджментом розуміє управління собою, застосовуючи відповідні методики та механізми організації часу, які сприятимуть діагностиці тимчасових проблем в управлінні часом та формуванню індивідуальної технології, яка найбільше відповідає характеру, темпераменту, біологічним ритмам та роду занять [3]. Сьогоднішні менеджери будь-якого рівня повинні вміти організовувати не лише свій час, а й час своїх підлеглих, щоб досягти максимального результату за мінімальний час. Формування на підприємстві системи управління часом, передусім, має бути орієнтоване на розвиток у працівників трьох найважливіших складових часової компетентності, зокрема: усвідомлення часу, емоційного переживання часу і організації часу професійної діяльності, що в комплексі забезпечує їхню емоційну стабільність, стресостійкість та самоорганізацію [5, с. 14]. Отже, незважаючи на існування різноманітних підходів до визначення сутності поняття та узагальнення сучасних трактувань на нашу думку, тайм-менеджмент – це сукупність різноманітних технологій спрямованих на оптимізацію витрат часу в різних сферах людської діяльності, встановлення цілей та їх досягнення, розвитку навиків самоконтролю, раціонального використання особистого та робочого часу, залучення всіх доступних його резервів.

Згідно з принципом Парето, лише 20% виконаних завдань приносять 80% результату. В основі даного методу покладений аналіз пріоритетності під час планування робочого часу у наступній послідовності: ідентифікація проблеми планування робочого часу та виконання професійних завдань; визначення першопричин кожної проблеми; присвоєння оцінки проблемі та їх ранжування; групування проблем за причинами та ранжування проблем за групами. Тому важливо спрямовувати основні зусилля на виконання саме цих завдань, які забезпечують значний приріст ефективності діяльності підприємства.

Однією з ключових передумов успішного впровадження тайм-менеджменту є ріст вимог до професійного розвитку працівників. Це означає, що всі працівники повинні володіти навичками планування, організації та раціонального використання свого часу.

У контексті підвищення ефективності діяльності підприємства, можна виділити два рівні тайм-менеджменту: особистий і корпоративний. Особистісний тайм-менеджмент – це сукупність технік і технологій, які працівник використовує в особистих інтересах з метою ефективного використання свого часу. Він пов'язаний з особистим саморозвитком та самовдосконаленням, який людина здійснює самостійно з метою підвищення ефективності рівня свого життя [4].

Корпоративний тайм-менеджмент – це часова оптимізація процесів взаємодії всіх працівників підприємства, результатом чого є ефективне використання часу кожного з них. В свою чергу корпоративний тайм-менеджмент поділяється на: корпоративний тайм-менеджмент підприємства; корпоративний тайм-менеджмент окремих підрозділів; індивідуальний тайм-менеджмент провідних фахівців [7]. Корпоративний тайм-менеджмент підприємства орієнтований на формування ефективної взаємодії між підрозділами і посадовими особами з широким застосуванням інформаційних технологій. Корпоративний тайм-менеджмент окремих підрозділів передбачає формування єдиного алгоритму роботи для співробітників одного або кількох підрозділів, що виконують однакові обов'язки. Індивідуальний тайм-менеджмент провідних фахівців є ефективне управління часом керівника і людини [7, 8].

Узагальнюючи, ефективність кожного працівника прямо залежить від того, як організовано процеси управління часом на рівні підрозділу та підприємства в цілому. Тому впровадження тайм-менеджменту є необхідною передумовою для підвищення продуктивності та конкурентоспроможності підприємства.

Сьогодні існує велика кількість різних авторських методик тайм-менеджменту, які можуть допомогти підвищити ефективність управління часом. Принцип Парето, система планування Франкліна, «АБВ-аналіз», принцип Ейзенхауера, метод «Альпи», система планування «60/20/20» — це лише деякі з них. Однак важливо зазначити, що не існує універсальної технології тайм-менеджменту, яка б підійшла для всіх і забезпечила б бажаний результат.

Більшість розроблених методик ураховують індивідуальний підхід до часу кожної особистості, але не завжди враховують особливості колективу та специфіку завдань. Кожен менеджер повинен розробити власну систему управління часом, яка враховуватиме його можливості та потенціал колективу.

Управління часом на підприємстві має бути спрямоване на розвиток трьох основних складових часової компетентності працівників: усвідомлення часу, емоційне переживання часу і організацію часу професійної діяльності. Це сприятиме їхній емоційній стабільності та самоорганізації. Управління часом охоплює широкий спектр діяльності, включаючи інвентаризацію часу, планування, вибір пріоритетів та використання технік виконання завдань. Для впровадження корпоративного тайм-менеджменту на підприємстві перш за все важливо провести інвентаризацію використання робочого часу кожним працівником. Потім слід організувати навчання з раціонального використання часу та забезпечити підтримку перед і після тренінгів.

Формування ефективної системи корпоративного тайм-менеджменту передбачає створення єдиної системи координат для всього персоналу, впровадження стандартів та використання сучасних інформаційних технологій. Корпоративний тайм-менеджмент повинен враховувати як загальні принципи організації робочого часу, так і індивідуальні особливості кожного працівника, щоб стати ефективним інструментом управління підприємством.

Висновки. Знання та вміння з тайм-менеджменту необхідні працівникам для зростання рівня продуктивності їх праці. Грамотно організований тайм-менеджмент є ключовим елементом ефективної діяльності всього персоналу та підприємства в цілому, оскільки неефективне використання робочого часу може призвести до зниження продуктивності і, як наслідок, до скорочення заробітної плати як для керівництва, так і для працівників.

Важливо, щоб керівництво підприємства використовувало інструменти тайм-менеджменту і враховувало характер виконуваних робіт. Розвиток будь-якого підприємства безпосередньо залежить від того, як працівники планують та організовують свою діяльність з урахуванням обмежень часу. Використання принципів та технологій тайм-менеджменту сприяє підвищенню результативності використання людського ресурсу та досягненню поставлених цілей на підприємстві.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Калініченко Л.Л. Особливості впровадження тайм менеджменту на підприємстві. Л.Л.Калініченко. Молодий вчений. 2017. №4. С. 60 – 63.
2. Алюшина Н.О. Тайм-менеджмент посадовця: мистецтво управляти своїм часом [Електронний ресурс] Н.О.Алюшина. Режим доступу : <http://alyushina.com/content/presentation/ТМ.pdf>
3. Черненко Н.М. Тайм-менеджмент як засіб удосконалення професійної діяльності державних службовців [Електронний ресурс]. Н. М. Черненко. Публічне адміністрування: теорія та практика. 2011. Вип.2(6). Режим доступу : [www.dridu.dp.ua/zbirnik/2011-02\(6\)/11cnndds.pdf](http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2011-02(6)/11cnndds.pdf)
4. Буняк Н.М. Самоменеджмент як мистецтво саморозвитку особистості. Н.М. Буняк. Глобальні та національні проблеми економіки. 2017. Вип.18. Режим доступу: <http://global-national.in.ua/archive/18-2017/36.pdf>
5. Гаврилюк А.М. Тайм-менеджмент як складова успішної комунікативної взаємодії в індустрії туризму України [Електронний ресурс]. А.М. Гаврилюк, Х.В. Плещан. Ефективна економіка. 2016. № 1. Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/1_2016/14.pdf
6. Chernysh I., Hliebova A., Yarovyi Y. Administration of the manager's time: essence, main problems, methods of increasing efficiency. *Економіка і регіон*. 2020. № 2 (77). С. 43–53.
7. Маслюківська, А. Значення тайм-менеджменту для підвищення персональної ефективності. *Молодий вчений*. 2018. № 11 (63). С. 467-471. URL: <https://molodyivchenyi.ua/index.php/journal/article/view/3513>.
8. Хитра, О.В. Ефективний тайм-менеджмент як невід’ємний складник системи управління персоналом підприємства. *Науковий вісник Ужгородського національного університету : серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство* / голов. ред. М. М. Палінчак. 2019. Вип. 26, Ч. 2. С.101-110.

REFERENCES

1. Kalinichenko, L.L (2017), "Features of implementation of time management at enterprise", *Molodyi vchenyi*, vol. 4.4 (44.4), pp. 60–63.
2. Aliushyna, N. O. "Official time management: the art of managing your time", [Online], available at: <http://alyushina.com/content/presentation/ТМ.pdf>
3. Chernenko, N. M. (2011), "Time management as a means of improving the professional activity of civil servants", *Publichne administruvannia: teoriia ta praktyka*, vol. 2(6), [Online], available at: [www.dridu.dp.ua/zbirnik/2011-02\(6\)/11cnndds.pdf](http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2011-02(6)/11cnndds.pdf)
4. Buniak, N. M. (2017), "Self-management as an art of self-development of personality", *Hlobalni ta natsionalni problemy ekonomiky*, vol.18, [Online], available at: <http://global-national.in.ua/archive/18-2017/36.pdf>
5. Havryliuk, A.M. and Pletsan, Kh. V. (2016), "Time management as part of successful communicative interaction the tourism industry in Ukraine", *Efektivna ekonomika*, vol. 1, [Online], available at: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/1_2016/14.pdf
6. Chernysh, I., Hliebova, A. & Yarovyi, Y. (2020). Administration of the manager's time: essence, main problems, methods of increasing efficiency. *Economy and region*, 2020, no. № 2 (77), pp. 43–53. (in Ukrainian).
7. Masliukivska, A. Znachennia taim-menedzhmentu dlia pidvyshchennia personalnoi efektyvnosti . *Molodyi vchenyi*. 2018. № 11 (63). С. 467-471. URL: <https://molodyivchenyi.ua/index.php/journal/article/view/3513>.
8. Khytra, O.V. (2019). Efektyvnyy taym-menedzhment yak nevid' yemnyy skladnyk systemy upravlinnya personalom pidpryyemstva [Effective time management as an integral component of the company's personnel management system]. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu – Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University*, 26, 2, 101-110. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Гребельник М.М. Тайм-менеджмент як ключовий засіб підвищення результативності використання людського ресурсу підприємства / М.М. Гребельник, Т.В. Дудка, Ю.М. Солоденко, М.Ю. Попова // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

У статті розглянуто сутність та роль тайм-менеджменту у системі управління підприємством. Визначено, що тайм-менеджмент необхідно розглядати як сукупність принципів, методів використання яких дозволить ефективніше використовувати людський ресурс підприємства. Висвітлено різні підходи до розуміння цього поняття та запропоновано авторське тлумачення. Також детально проаналізовано особливості як особистого, так і корпоративного тайм-менеджменту. Окрім цього, розглянуто сучасні технології, які використовуються для організації часу в професійній діяльності персоналу підприємства.

Об'єкт дослідження – тайм-менеджмент у системі управління підприємством.

Мета даної статті полягає у висвітленні суттєвих аспектів тайм-менеджменту як ключового засобу для підвищення результативності використання людського ресурсу підприємства.

Методи дослідження – статистичний та аналітичний методи.

Стаття докладно розглядає сутність та роль тайм-менеджменту у системі управління підприємством. Вона аналізує різні підходи до розуміння цього поняття, надаючи авторське тлумачення. Окрім цього, детально розглядаються особливості як особистого, так і корпоративного тайм-менеджменту. Стаття також звертає увагу на сучасні технології, які використовуються для організації часу в професійній діяльності персоналу підприємства.

Висновок статті підкреслює насущну важливість тайм-менеджменту для досягнення успішності у сучасному управлінні підприємством. Він наголошує на тому, що правильне використання часу є ключем до успішного виконання професійних обов'язків та досягнення поставлених цілей. Тому впровадження ефективних інструментів тайм-менеджменту є необхідним для оптимізації як робочого так і особистого часу кожного працівника та забезпечення результативного використання людського ресурсу підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЧАС, ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТ, КОРПОРАТИВНИЙ ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТ, ОСОБИСТИЙ ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТ, ТЕХНОЛОГІЇ ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТУ.

ABSTRACT

Hrebelnyk M.M., Dudka T.V., Solodenko.M., Popova M.Yu.. Time management as a key means of improving the effectiveness of the use of human resources of the enterprise. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The article examines the essence and role of time management in the enterprise management system. It was determined that time management should be considered as a set of principles, the methods of using which will allow more efficient use of the company's human resources. Different approaches to understanding this concept are highlighted and the author's interpretation is offered. The specifics of both personal and corporate time management are also analyzed in detail. In addition, modern technologies used to organize time in the professional activities of the company's personnel are considered.

The object of the research is time management in the enterprise management system.

The purpose of this article is to highlight the essential aspects of time management as a key tool for increasing the effectiveness of the use of human resources of the enterprise.

Research methods - statistical and analytical methods.

The article examines in detail the essence and role of time management in the enterprise management system. She analyzes different approaches to understanding this concept, providing the author's interpretation. In addition, the peculiarities of both personal and corporate time management are considered in detail. The article also draws attention to modern technologies that are used to organize time in the professional activities of the company's personnel.

The conclusion of the article emphasizes the urgent importance of time management for achieving success in modern enterprise management. He emphasizes that the correct use of time is the key to successful performance of professional duties and achievement of set goals. Therefore, the implementation of effective time management tools is necessary to optimize both the working and personal time of each employee and ensure effective use of the company's human resources.

KEY WORDS: TIME, TIME MANAGEMENT, CORPORATE TIME MANAGEMENT, PERSONAL TIME MANAGEMENT, TIME MANAGEMENT TECHNOLOGIES.

АВТОРИ:

Гребельник М.М. Національний транспортний університет, старший викладач кафедри менеджменту, e-mail: niknik0229@gmail.com, тел.+380976572803, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к.242.

Дудка Т.В., Національний транспортний університет, доцент кафедри економіки, e-mail: tvdudka@meta.ua, тел.+380673783603, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к.313.

Солоденко Ю.М., Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху, e-mail: juliya.solodenko@gmail.com, тел. +380934501949 Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к.435.

Попова М.Ю., Національний транспортний університет, бакалавр кафедри менеджменту, e-mail: mashapopova350@gmail.com, тел. +380983951325, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка 1, к.242.

AUTHOR:

Hrebelnyk M.M., National Transport University, Senior Lecturer, Department of Management, e-mail: niknik0229@gmail.com, tel. +380976572803, Ukraine, 01010, Kiev, Omelyanovicha-Pavlenko str. 1, k.242.

Dudka T.V., National Transport University, associate professor, Department of Economics, e-mail: Dudkatv255@gmail.com, phone: +380673783603, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenka str. 1, k. 313.

Solodenko Y.M., National Transport University, assistant professor of the Department of transport systems and traffic safety, e-mail: juliya.solodenko@gmail.com, tel. .+3800934501949 Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovicha-Pavlenka str. 1, k. 435.

Popova M.Y., National Transport University, bachelor department of management, e-mail: sirius27@ukr.net, tel. +380988088008, Ukraine, 01010 Kyiv, M. Omelyanovich-Pavlenko str. 1, k.242.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

Bondarenko E.V., President of the Academy of Investments in Science and Construction of Ukraine, Doctor of Economics, Kyiv, Ukraine.

Lozhachevska O.M., Ph.D., Engineering (Dr.), head of the management department, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

ОСОБЛИВОСТІ ІНКЛЮЗИВНИХ ІННОВАЦІЙ НА ТРАНСПОРТІ ТА ЇХ РОЛЬ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

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

Білік В.В., Національний транспортний університет, Київ, Україна, vbilik79@gmail.com, orcid.org/ 0009-0007-7669-8723

FEATURES OF INCLUSIVE INNOVATIONS IN TRANSPORT AND THEIR ROLE IN ENSURING SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT

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

Bilik V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, vbilik79@gmail.com, orcid.org/ 0009-0007-7669-8723

Постановка проблеми. Невід'ємною частиною сучасного розвитку суспільства є всебічне наукове дослідження інклюзивних інновацій і активне їх впровадження у всі сфери життя. Інклюзивність не тільки допомагає вирішувати проблеми нерівності та відсутності доступу, але й створює умови для більш сталого, ефективного економічного та соціального розвитку, де кожна людина може відчувати свою важливість та здатність сприяти загальному процвітання.

Критичну роль у забезпеченні доступу до мобільності для всіх груп населення, незалежно від їхнього стану здоров'я, віку, соціального статусу чи місця проживання відіграє інклюзивність на транспорті. З розвитком технологій та соціальних трансформацій транспортна інфраструктура стає не тільки важливою складовою економічного розвитку, але й ключовим аспектом соціальної справедливості та доступності. Тому надзвичайної важливості набувають дослідження особливостей інклюзивних інновацій на підприємствах транспорту, які спрямовані на створення та підтримку транспортних систем, які максимально враховують потреби та можливості всіх користувачів, та забезпечують умови для реалізації своїх здібностей і потенціалу працівників з обмеженими можливостями.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Увага науковців до визначення сутності і особливостей інклюзивних інновацій обумовлена надзвичайною важливістю даної концепції, що спрямована на створення суспільства, де кожна людина, незалежно від її особливостей, може брати участь у житті і розвитку свого середовища [1,2,3,4]. Це стосується не тільки соціальної справедливості, але й розширення можливостей для інновацій та створення більш стійкого та продуктивного суспільства. Але недостатньо дослідженими залишаються питання специфіки впровадження інновацій, спрямованих на забезпечення інклюзивності, на підприємствах транспортного комплексу. Також потребує більш детального опрацювання і зворотній зв'язок, який зумовлений тим, що сучасні економічні процеси супроводжуються значним зростанням мобільності та підвищенням рівня територіальної доступності, а отже значно посилюється роль транспорту як фундаментальної складової розвитку економічного та соціального життя суспільства. [5]

Метою даної наукової статті є визначення особливостей і ролі інклюзивних інновацій на підприємствах транспорту в забезпеченні концепції інклюзивного розвитку економіки.

Виклад основного матеріалу. Як стверджують А.В.Базилук та О.В.Жулин, поняття «інклюзія» близьке за значенням до поняття «інтеграція» та протилежне до «сегрегації» та «ексклюзії». На думку авторів, інклюзія полягає у адаптації системи до потреб людини [1].

В узагальненому розумінні інклюзивний (від англ. Inclusiveness – залученість) є новітнім трактуванням сучасного розвитку, сутність якого полягає в необхідності посилення залучення до вирішення проблем розвитку усіх верств населення, а також зростання залученості до розвитку усіх територій [2].

Вперше термін «інклюдія» був застосованим у США в 1970-х роках. Але комплексно основні положення концепції інклюдивного розвитку викладено у «Звіті про зростання. Стратегії зростання та інклюдивного розвитку», який у 2008 році оприлюднено Комісією з росту та розвитку [6]. В подальшому базові тези концепції розвинені О.Іанчовичем і С.Лундстром в публікації «Аналіз інклюдивного зростання» [7], де обґрунтовано концептуальні основи інклюдивного зростання та виділено обмеження, які стримуватимуть стійке та інклюдивне зростання на прикладі економіки Замбії.

Активного поширення положення інклюдивноорієнтованого розвитку набули після проголошення з ініціативи Всесвітнього економічного форуму з питань економічного зростання та соціальної інтеграції (ВЕФ) «Концепції інклюдивного розвитку», якою передбачається досягнення в найближчому майбутньому такого типу економічного розвитку, який охопить усі сфери життя суспільства, зробить його результати відчутними для кожної особи [8].

Надзвичайно важливим є дуальне трактування інклюдивного зростання як процесу і як результату Центром міжнародної політики та інклюдивного розвитку (International Policy Centre for Inclusive Growth). З одного боку таке зростання забезпечує можливість кожної особи брати участь в даному процесі через опосередковане прийняття рішень та через безпосередню участь в забезпеченні самого зростання. З іншого боку, результат інклюдивного зростання – це справедливий розподіл доходів [9].

Спрямування на інклюдивність безумовно передбачає активізацію інноваційної діяльності. За визначенням Світового банку, інклюдивна інноваційна діяльність – це будь-яка інноваційна діяльність, яка допомагає розширювати легкий доступ до якісних продуктів і послуг, що створює і збільшує можливості маргіналізованих верств населення отримувати кошти. При цьому виділяється п'ять характерних ознак інклюдивної інноваційної діяльності:

- прийнятний доступ;
- стійке виробництво;
- товари і послуги, що створюють можливості для отримання коштів для існування;
- орієнтованість на маргінальні верстви населення, передусім осіб з обмеженими можливостями [3].

Враховуючи це, інклюдивні інновації мають проникати в усі сфери суспільного життя, знижувати соціальну напругу в суспільстві та рівні його розшарування, сприяти справедливому розподілу результатів економічного зростання [8].

В наукових працях пропонуються різні квінтесенції терміну «інклюдивні інновації». Так, Л. І. Федулова визначає інклюдивними інновації, які створені для різних (як правило, бідних) груп населення, що передбачають залученість виробників у створення інноваційних продуктів і технологій з врахуванням особливостей ринків бідних країн». Як стверджує авторка, такі інновації спрямовані на подолання роз'єднаності економічного зростання й соціально-економічного розвитку [2].

Під інклюдивними інноваціями О.І.Продіус розуміє «...створення і виведення на ринок нових якісних продуктів або послуг, які розроблені для і/або тих, хто позбавлений гідного рівня життя (наприклад, для осіб із низькими доходами, інвалідів, мігрантів, пенсіонерів та ін.)». Такі інновації «...покликані поліпшити існування «виключених» груп людей, забезпечити їх більш повноцінне включення в життя суспільства» [10].

Враховуючи наведені трактування та визначаючи інклюдивні інновації інструментом досягнення інклюдивного зростання пропонується таке тлумачення: інклюдивні інновації - це процес створення та впровадження новаторських рішень, які задовольняють потреби і можливості різних груп населення і спрямовані на забезпечення більш високого рівня життя та досягнення соціально-економічного зростання. Це означає не тільки врахування різних соціокультурних, етнічних, вікових та фізичних характеристик людей при розробці продуктів, послуг, технологій та політик, але й створення рівних можливостей для реалізації їх людського потенціалу шляхом залучення до створення ВВП.

Надзвичайна важливість цих інновацій обумовлена такими положеннями:

- сприяння рівноправ'ю – створенню рівноправного суспільства, де кожна особа має можливість реалізувати свій потенціал;

– формування команди людей різних можливостей та досвіду сприяють виникненню більш креативних та ефективних ідей у розробці новаторських продуктів та послуг (урізноманітнення ідей інновативного характеру)

– розвиток середовища споживачів для підприємств, які, враховуючи потреби різних груп населення, застосовують інклюзивні підходи (розширення кола споживачів);

– створення стійких і стабільних суспільств, оскільки вони розглядають різні виміри розвитку та покращення як для всіх, так і для кожного.

Прикладами успішних соціальних проектів, які сприяють розвитку інклюзивних інновацій, є:

– розробка програм та додатків, що полегшують життя людей з різними видами обмежених можливостей (технології для людей з обмеженими можливостями);

– впровадження методів навчання, які враховують потреби дітей з різними освітніми потребами (інклюзивна освіта);

– створення фінансових продуктів, які враховують особливості різних соціальних груп, зокрема, мігрантів чи людей з низьким рівнем доходу (фінансові послуги для всіх).

Надзвичайно важливою галуззю для забезпечення інклюзивності є транспорт. Специфіка інклюзивних інновацій на транспортних підприємствах полягає як у забезпеченні доступності та різноманітності транспортних послуг для всіх користувачів, зокрема для осіб з обмеженими можливостями та інших уразливих груп населення, так і у створенні необхідних умов для працівників з особливими потребами. (рис.1).



Рисунок 1 – Особливості інклюзивних інновацій на транспорті

Figure 1 – Features of inclusive innovations in transport

Інклюзивні інновації на підприємствах транспорту допомагають забезпечити доступність, зручність та безпеку для всіх користувачів, сприяючи створенню більш справедливого та рівноправного суспільства. Інклюзивні транспортні системи повинні мати зручний доступ для осіб з обмеженими можливостями, таких як люди з інвалідністю, літні люди або батьки з дітьми у візках. Це може включати розширення дверей, наявність пандусів, високих бордюрів, а також аудіовізуальних оголошень.

Інклюзивні транспортні системи мають забезпечувати безпеку для всіх користувачів, зокрема шляхом використання сигналізаційних систем, які покажуть людям з візуальними обмеженнями

місце для сидіння або виходу, а також шляхом установлення антиподушкових систем та інших заходів безпеки.

До інклюзивних інновацій відноситься розробка мобільних додатків та онлайн-сервісів для покращення доступності та зручності користування транспортом для всіх. Це може включати маршрутизатори для осіб з обмеженими можливостями, можливість купити квиток онлайн з можливістю оплати різними способами, включаючи платіжні картки та мобільні гаманці.

Використання інноваційних сенсорних технологій на транспортних засобах, таких як автобуси чи поїзди, дозволяють користувачам з обмеженими можливостями керувати транспортним засобом за допомогою жестів чи голосових команд.

Проведення кампаній з підвищення свідомості серед населення щодо потреб та проблем людей з обмеженими можливостями у сфері транспорту, а також навчання персоналу транспортних компаній специфічним навичкам роботи з різними категоріями пасажирів передбачають активізацію освітніх соціальних інновацій.

Особливої значущості набуває також залучення громадських організацій, які представляють інтереси людей з обмеженими можливостями, до процесу розробки та впровадження інклюзивних транспортних ініціатив.

В аспекті внутрішнього середовища, інклюзивні інновації на транспортних підприємствах передбачають залучення людей з особливими потребами до праці та створення для них необхідних умов для ефективної роботи. Це означає створення доступних та безбар'єрних робочих місць, які враховують фізичні обмеження та потреби працівників з інвалідністю. Цетакож може включати адаптацію робочого оточення, доступ до спеціалізованого обладнання та технологій, а також навчання персоналу щодо роботи з різними типами інвалідності. Забезпечення інклюзивних умов праці сприяє розширенню робочої сили, підвищує відчуття власної гідності та самостійності серед людей з особливими потребами, а також сприяє створенню різноманітного та відкритого корпоративного середовища, що позитивно впливає на бізнес та сприяє сталому розвитку як окремого підприємства, так і економіки в цілому.

Хоча інклюзивні інновації демонструють свою важливість, вони також поставляють перед суспільством виклики. Серед них - необхідність створення сприятливого законодавства, відмова від стереотипів, та підтримка ініціатив, спрямованих на забезпечення рівних можливостей для всіх.

Для підвищення ефективності інклюзивних інновацій у контексті соціальної відповідальності підприємств необхідно активізувати розвиток системи державно-приватного партнерства щодо реалізації соціальних інновацій; створення стимулів для інвестування бізнесом соціальних інновацій; створення умов, необхідних для прояву приватних ініціатив у соціальній сфері, розвитку соціального підприємництва; формування інститутів розроблення, впровадження та масштабування успішної практики соціальних інновацій [5].

Отже, інклюзивні інновації - це ключ до створення гармонійного та розвинутого суспільства, де кожна людина відчуває свою важливість та можливість внести вклад у спільний розвиток. Заохочення підприємств, урядів та громадянського суспільства активно впроваджувати інклюзивні підходи в усі сфери забезпечує сталість та процвітання для всіх.

Висновки. Дослідження інклюзивних інновацій є необхідним для того, щоб сучасне суспільство розвивалося в напрямку, спрямованому на рівноправ'я, різноманіття та сталість. Це положення в основі створення більш справедливого та вдосконаленого світу, де кожна людина має можливість брати участь у інноваційному процесі та відчувати себе важливою частиною суспільства.

У світлі зростаючої уваги до соціальної відповідальності, інклюзивні інновації на транспортних підприємствах виявляються ключовим чинником створення справедливого та доступного транспортного середовища для всіх. Забезпечення доступності та різноманітності транспортних послуг, а також створення безбар'єрних умов для роботи на підприємствах, не лише покращує якість життя осіб з особливими потребами, а й сприяє розвитку економіки та соціальному просуванню. Інклюзивність у транспорті розширює коло користувачів та працівників, збагачує суспільство різноманітністю досвіду та перспектив, що сприяє створенню більш гуманного та відкритого середовища для всіх. Тому впровадження інклюзивних підходів на транспортних підприємствах варто розглядати як стратегічний інструмент забезпечення економічного розвитку та формування соціальної гармонії в сучасному світі.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

- 1.Базиліук А.В., Жулин О.В. Інклюзивне зростання як основа соціально-економічного розвитку. *Економіка та управління на транспорті*. 2015. Вип. 1. С. 19–29 [Електронний ресурс]. Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/eut_2015_1_5.
2. Федулова Л. І. Інклюзивні інновації в системі соціально-економічного розвитку. *Економіка: реалії часу. Науковий журнал*. 2016. № 3 (25). С. 56-65. Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2016/n3.html> [Дата звернення 11.02.2024р.]
- 3.Затонацька Т.Г. Фінансове забезпечення інклюзивного зростання та подолання бідності в Україні: існуюча практика та перспективи. *Теоретичні та прикладні питання економіки*. 2014. Вип. 1(28). Т. 2. С. 102–112.
- 4.Коваленко О.В. Інклюзивні інновації в трансформовано-монополізованій продовольчій системі України. *Продовольчі ресурси*. 2019. No 12. <https://iprjournal.kyiv.ua/index.php/pr/article/view/123/69>
5. Ritchie H. Cars, planes, trains: where do CO2 emissions from transport come from? Our World in Data, 06 October 2020. <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>.
6. The growth report: strategies for sustained growth and inclusive development. Commission on growth and development. 2008. URL: <https://digitallibrary/un.org/record/640214>.
7. Ianchovichina E.,Lundstrom S. Inclusive growth analytics: framework and application. Policy Research working paper. World Bank.2009. 34851. URL: https://Papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm.abstract_id=1410472
- 8.International Labour Organization. Organisation for Economic Cooperation and Development with contributions from International Monetary Fund and World Bank Group. The Labour Share in G20 Economies.Report prepared for the G20 Employment Working Group, Antalya, Turkey, 26-27, February 2015.<https://www.oecd.org/g20/topics/employment-and-social-policy/The-Labour-Share-in-G20-Economies.pdf>.
- 9.Exploring and Strengthening the Intersections between Social Protection, Employment and Inclusive Growth / IssuesPaper for G20 DWG on Growth with Resilience. – Brasilia DF, Brazil: International Policy Centre for Inclusive Growth (IPC – IG), 2013. 47 p. [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.ipcundp.org/publication/26527>
- 10.Продіус О. І. Інклюзивні інновації в контексті соціальної відповідальності підприємства [Електронний ресурс] / О. І. Продіус // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2017. – Вип. 14(2). – С. 84–88. Режим доступу : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2017_14\(2\)_19](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2017_14(2)_19). (Сер. : «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»).

REFERENCES

1. Bazyliuk A. V., Zhulin O. V. Inklyuzyvne zrostantia yak osnova sotsialnoekonomichnoho rozvytku [Inclusive growth as a basis for social and economic development]. *Ekonomika ta upravlinnia na transporti – Economics and Transport Management*, Issue 1, p. 19-29, from http://nbuv.gov.ua/UJRN/eut_2015_1_5 [in Ukrainian].
2. Fedulova L. I. Inklyuzyvni innovatsii v systemi sotsialno-ekonomichnoho rozvytku [Inclusive innovations within social and economic development]. *Ekonomika: realii chasu – Economics: time realities*, No. 3 (25), 2016. p. 56-65, from <http://economics.opu.ua/files/archive/2016/No3/56.pdf> [in Ukrainian].
3. Zatonatska T. H. Finansove zabezpechennia inklyuzyvnoho zrostantia ta podolannia bidnosti v Ukraini: isnuuucha praktyka ta perspektyvy [Financial support for inclusive growth and overcoming poverty in Ukraine: current practices and prospects]. *Teoretychni ta prykladni pytannia ekonomiky – Theoretical and Applied Problems of Economy*, Issue 2, 2014. p. 103-114, from http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tppe_2014_2_12 [in Ukrainian].
4. Kovalenko O.V. Inklyuzyvni innovatsiyi v transformovano-monopolizovaniy prodovol'chiy systemi Ukrayiny. [Inclusive innovations in the transformed and monopolized food system of Ukraine]. *Prodovol'chi resursy*. 2019. No 12. <https://iprjournal.kyiv.ua/index.php/pr/article/view/123/69> [in Ukrainian].
5. Ritchie H. Cars, planes, trains: where do CO2 emissions from transport come from? Our World in Data, 06 October 2020. <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>. [in English].
6. The growth report: strategies for sustained growth and inclusive development. Commission on growth and development. 2008. URL: <https://digitallibrary/un.org/record/640214>.

7. Ianchovichina E., Lundstrom S. Inclusive growth analytics: framework and application. Policy Research working paper. World Bank. 2009. 34851. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1410472 [in English].

8. International Labour Organization. Organisation for Economic Cooperation and Development with contributions from International Monetary Fund and World Bank Group. The Labour Share in G20 Economies. Report prepared for the G20 Employment Working Group, Antalya, Turkey, 26-27, February 2015. <https://www.oecd.org/g20/topics/employment-and-social-policy/The-Labour-Share-in-G20-Economies.pdf>. [in English].

9. Exploring and Strengthening the Intersections between Social Protection, Employment and Inclusive Growth / Issues Paper for G20 DWG on Growth with Resilience. – Brasilia DF, Brazil: International Policy Centre for Inclusive Growth (IPC – IG), 2013. 47 p. [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.ipcundp.org/publication/26527> [in English].

10. Prodius O. I. Inkliuzyvni innovatsii v konteksti sotsialnoi vidpovidalnosti pidpriemstva [Inclusive innovations in relation to social responsibility of an enterprise]. Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu – Scientific Bulletin of Uzhgorod National University, Issue 14 (2), 2017. p. 84-88, from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2017_14\(2\)_19](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvuumevcg_2017_14(2)_19) [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Гречан А.П. Особливості інклюзивних інновацій на транспорті та їх роль у забезпеченні соціально-економічного розвитку. Вісник Національного транспортного університету / А.П. Гречан, В.В. Білік // Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

В статті досліджено концепцію інклюзивного розвитку, визначено сутність інклюзивних інновацій та зазначено їх особливості на підприємствах транспорту.

Мета статті - визначення особливостей і ролі інклюзивних інновацій на підприємствах транспорту в забезпеченні концепції інклюзивного розвитку економіки.

Інклюзивний розвиток економіки відіграє ключову роль у забезпеченні сталого та гармонійного розвитку суспільства, сприяючи соціальній справедливості, економічній стійкості та політичній стабільності. Формування інклюзивності передбачає активізацію інноваційної діяльності і посилення уваги до впровадження інклюзивних інновацій. Запропоновано інклюзивними інноваціями вважати процес створення та впровадження новаторських рішень, які задовольняють потреби і можливості різних груп населення і спрямовані на забезпечення більш високого рівня життя та досягнення соціально-економічного зростання.

Розглядаються ключові аспекти інклюзивних підходів на транспортних підприємствах, зокрема забезпечення доступності та різноманітності транспортних послуг для всіх груп населення, включаючи людей з обмеженими можливостями. Особлива увага приділяється створенню безбар'єрних умов для праці на підприємствах для людей з особливими потребами. Стаття аналізує сучасні технологічні рішення та інновації, спрямовані на полегшення доступу до транспорту та покращення комфорту пересування. Також розглядається вплив інклюзивних транспортних інновацій на соціальну відповідальність підприємств, їхній внесок у створення робочих місць та економічний розвиток. Зроблено висновок про значення інклюзивних підходів у транспорті для формування більш справедливого та доступного транспортного середовища для всіх груп населення і підкреслюють їхню стратегічну важливість для сталого розвитку сучасного суспільства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЇ, ІНКЛЮЗИВНІ ІННОВАЦІЇ, КОНЦЕПЦІЯ ІНКЛЮЗИВНОГО РОЗВИТКУ, ТРАНСПОРТ, ІННОВАЦІЇ НА ТРАНСПОРТІ.

ABSTRACT

Grechan A.P., Bilik V.V. Features of inclusive innovations in transport and their role in ensuring socio-economic development. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The article examines the concept of inclusive development, defines the essence of inclusive innovations and indicates their features at transport enterprises.

The purpose of the article is to determine the features and role of inclusive innovations at transport enterprises in ensuring the concept of inclusive economic development.

Inclusive economic development plays a key role in ensuring sustainable and harmonious development of society, contributing to social justice, economic sustainability and political stability. The formation of inclusiveness involves the activation of innovative activities and increased attention to the implementation of inclusive innovations. It is suggested that the process of creating and implementing innovative solutions that meet the needs and capabilities of various population groups and are aimed at ensuring a higher standard of living and achieving socio-economic growth are considered inclusive innovations.

Key aspects of inclusive approaches in transport enterprises are considered, in particular ensuring accessibility and diversity of transport services for all population groups, including people with disabilities. Special attention is paid to creating barrier-free working conditions at enterprises for people with special needs. The article analyzes modern technological solutions and innovations aimed at facilitating access to transport and improving the comfort of movement. The impact of inclusive transport innovations on the social responsibility of enterprises, their contribution to job creation and economic development is also considered. The conclusion is made about the importance of inclusive approaches in transport for the formation of a fairer and more accessible transport environment for all population groups and their strategic importance for the sustainable development of modern society is emphasized.

KEY WORDS: INNOVATION, INCLUSIVE INNOVATION, CONCEPT OF INCLUSIVE DEVELOPMENT, TRANSPORT, INNOVATION IN TRANSPORT.

АВТОРИ:

Гречан Алла Павлівна, доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри економіки, e-mail: Grechan.ap@gmail.com, тел. +380442803016, к. 313, вул. М.Омеляновича-Павленка 1, м. Київ, Україна, 01010, [orcid.org/ 0000-0003-3984-9952](https://orcid.org/0000-0003-3984-9952)

Білік Володимир Вікторович, аспірант, Національний транспортний університет, e-mail: vbilik79@gmail.com., тел. +380442808438, к. 313, вул. М.Омеляновича-Павленка 1, м. Київ, Україна, 01010, [orcid.org/ 0009-0007-7669-8723](https://orcid.org/0009-0007-7669-8723)

AUTHORS:

Grechan Alla P., Doctor of Economic Sciences, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Economics, e-mail: Grechan.ap@gmail.com, tel. +380442803016, building 313, str. 1 M. Omelyanovicha-Pavlenka St., Kyiv, Ukraine, 01010, [orcid.org/ 0000-0003-3984-9952](https://orcid.org/0000-0003-3984-9952)

Bilik Volodymyr V, PhD student, National University of Transport, e-mail: vbilik79@gmail.com., tel. +380442808438, building 313, str. 1 M. Omelyanovicha-Pavlenka Street, Kyiv, Ukraine, 01010, [orcid.org/ 0009-0007-7669-8723](https://orcid.org/0009-0007-7669-8723)

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Козак Л.С., кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувачка кафедри економіки, Київ, Україна.

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

REVIEWER:

Kozak L.S., PhD, professor, head of department of economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Bondarenko Ye.V., Doctor of Economics, professor, President of Ukrainian Academy of investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

ВПРОВАДЖЕННЯ ЦИФРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ ЯК ЕЛЕМЕНТ СТРАТЕГІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

Гречан П.Ю., доктор філософії з менеджменту (PhD), Міжнародний науково-технічний університет, м.Київ, Україна, grechan.pavlo@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4878-9744

Гавриков Д.В., Національний транспортний університет, dmytriy.gavrikov@gmail.com, Україна, orcid.org/0009-0003-2182-0390

IMPLEMENTATION OF DIGITAL TECHNOLOGIES AS AN ELEMENT OF THE COMPANY'S SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY

Grechan Pavlo Y., PhD, International Scientific and Technical University, Kyiv, Ukraine, grechan.pavlo@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4878-9744

Gavrikov Dmytro V., National Transport University, dmytriy.gavrikov@gmail.com, Ukraine, orcid.org/0009-0003-2182-0390

Постановка проблеми. У сучасному бізнес-середовищі впровадження цифрових технологій стає необхідністю для підприємств, які мають стратегічні наміри досягти сталого розвитку. Діджиталізація процесів не лише підвищує ефективність виробництва, але і визначає траєкторію сталого розвитку підприємства. Цифровізація діяльності є одним з сучасних і найбільш дієвих напрямів інноваційної активності суб'єктів господарювання. Найчастіше саме цифрові інновації традиційно розглядаються як засіб оптимізації бізнес-процесів, що в умовах постійного зростання ентропії в економічних відносинах, спрямовано на підвищення організаційної досконалості економічних систем різного рівня та забезпечення конкурентоспроможності й антикризової стійкості підприємницьких структур [1, 2]. Однак, багато підприємств стикаються з різноманітними викликами та проблемами у цьому процесі, врахування яких є надзвичайно важливим фактором і потребують додаткового дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання цифрових технологій і їх значення для забезпечення сталого розвитку є актуальними та досліджуються в різних аспектах. Так, деякі дослідження зосереджуються на вивченні ефективності впровадження конкретних цифрових технологій (таких як Інтернет речей (IoT), штучний інтелект (AI), блокчейн тощо) у підприємницькій діяльності з метою збільшення продуктивності та зниження витрат. [3]

Інші дослідження акцентують увагу на розробці стратегій впровадження цифрових технологій, враховуючи особливості конкретного підприємства, його цілей та ринкового середовища. Важливим аспектом таких досліджень є аналіз перешкод та викликів, з якими стикаються підприємства під час впровадження цифрових технологій, таких як фінансові обмеження, технічні труднощі, культурні перешкоди тощо. [4]

Окремі науковці також вивчають вплив цифрових технологій на сталість розвитку підприємств, зокрема їхній внесок у зменшення викидів CO₂, оптимізацію виробничих процесів та управління ресурсами, а також у сприянні створенню інновацій та нових ринкових можливостей. [5]

Узагальнюючи, аналіз досліджень показує, що впровадження цифрових технологій є ключовим фактором для досягнення стратегічних цілей сталого розвитку підприємств, проте вимагає комплексного підходу та уваги до різноманітних аспектів, що включають технічні, фінансові, організаційні та культурні чинники.

Мета статті – узагальнення особливостей та переваг впровадження цифрових інновацій для досягнення сталого розвитку підприємства, розкриття стратегічного значення цифрових технологій у контексті підвищення продуктивності, зменшення впливу на довкілля, розвитку нових ринків та забезпечення конкурентоспроможності, а також на виявлення ключових аспектів та викликів, що виникають у процесі їхнього впровадження.

Виклад основного матеріалу. Загально визнано, що сталий розвиток підприємства базується на реалізації триєдиної концепції (Triple Bottom Line – TBL), що об'єднує три основних аспекти діяльності: економічний, соціальний та екологічний [6]. Тому саме ці аспекти і покладено в основу обґрунтування доцільності і ефективності впровадження цифрових технологій:

1) Економічний – відображає зростання індексів і показників економічної діяльності за рахунок оптимізації бізнес-процесів організації та раціонального використання природних ресурсів.

2) Екологічний – фокусується на цілісності та збереженні біологічних і фізичних природних систем шляхом досягнення екологічної стабільності виробничих процесів та реалізації корпоративної та соціальної відповідальності організації.

3) Соціальний – передбачає виявлення можливих проблем в управлінні персоналом, формуванні якісної системи, яка буде орієнтована на підтримання соціальної та культурної стабільності на підприємстві.

Враховуючи це, цифрові технології, як елемент стратегії сталого розвитку, фокусують свій вплив на таких основних напрямках (рис.1):

- підвищення ефективності виробництва;
- впровадження концепції «Індустрії 4.0»;
- збільшення виробничої безпеки та екологічної сталості;
- підвищення конкурентоспроможності на ринку;
- розвиток цифрової культури серед персоналу.

Так, впровадження цифрових технологій дозволяє оптимізувати процеси виробництва та управління ресурсами, підвищуючи ефективність виробництва. Використання систем автоматизації та інтернету речей спрощує виробничі процеси, зменшує витрати на енергію та сировину, а також підвищує точність виробництва, що призводить до підвищення продуктивності, економному використанню ресурсів, що в свою чергу сприяє сталому розвитку підприємства.

Впровадження концепції «Індустрії 4.0» є ключовим елементом стратегії сталого розвитку. Головною позицією стратегії «Індустрія 4.0» є використання автоматизованого цифрового виробництва, яке керується та спрямовується штучними інтелектуальними системами в онлайн-режимі та повноцінно взаємодіє із зовнішнім середовищем як у межах одного підприємства, так і поза ним, створюючи глобальну промислову мережу. Така система належить до категорії «Hi-Tech», для її реалізації потрібні необхідні технологічні, інтелектуальні та інфраструктурні ресурси. Для подолання дефіциту ресурсів цифровізації економіки необхідно формувати реальні стратегічні цілі в програмних документах та доктринах, що приймаються урядом [7]. Отже, ця концепція передбачає повну цифровізацію виробничих процесів, аналітики даних, хмарних технологій та інших цифрових інструментів для створення інтелектуальної та гнучкої виробничої системи. Імплементація даної концепції не лише підвищує конкурентоспроможність підприємства у стратегічній перспективі, але й допомагає зменшити негативний вплив на навколишнє середовище.

Збільшення виробничої безпеки та екологічної сталості є одним із важливих критеріїв сталого розвитку підприємства. Про актуальність проблеми екологічної безпеки свідчить і той факт, що найвпливовіший у світі показник економічного розвитку «Промисловий індекс Доу-Джонса» публікує підіндекс, котрий охоплює компанії, які відображають у регулярних звітах про прибутки і збитки шкоду від діяльності, що завдана навколишньому середовищу, або, навпаки, ефект від заходів, здійснених по нейтралізації цієї шкоди [8]. Тому саме цифрові технології можуть відігравати ключову роль у покращенні виробничої безпеки та зниженні негативного впливу на навколишнє середовище: використання сенсорів та моніторингових систем дозволяє вчасно виявляти потенційні небезпеки, а також ефективно використовувати ресурси. Такі заходи сприяють економному і сталому використанню енергії, зменшенню викидів та збереженню природних ресурсів.

Жорстка конкурентна боротьба на світових ринках потребує від України пошуку шляхів підвищення конкурентоспроможності національної економіки, формування у країні потужного інноваційного та науково-технічного потенціалу [9]. Тому одним із аспектів сталого розвитку є підвищення їх конкурентоспроможності на відповідних ринках. Підприємства, які активно впроваджують цифрові технології, здатні швидше реагувати на зміни в економічному середовищі та вимоги споживачів. Аналітика даних дозволяє підприємствам отримувати інсайти щодо попиту, ринкових тенденцій та споживчих уподобань, що, в свою чергу, дозволяє адаптувати стратегії та продукцію до динамічних умов зовнішнього середовища, щоб задовольняти потреби споживачів та залишатися конкурентоспроможними у довгостроковій перспективі.

На даний час цифрові трансформації змінюють способи реалізації та організації трудової діяльності, самі трудові процеси, стимулюють до появи цифрового мислення та роблять унікальним досвід працівників, формуючи особливе цифрове середовище та цифрову культуру компаній [10]. Тому розвиток цифрової культури серед персоналу визначається як надзвичайно важливий аспект стратегічного розвитку.

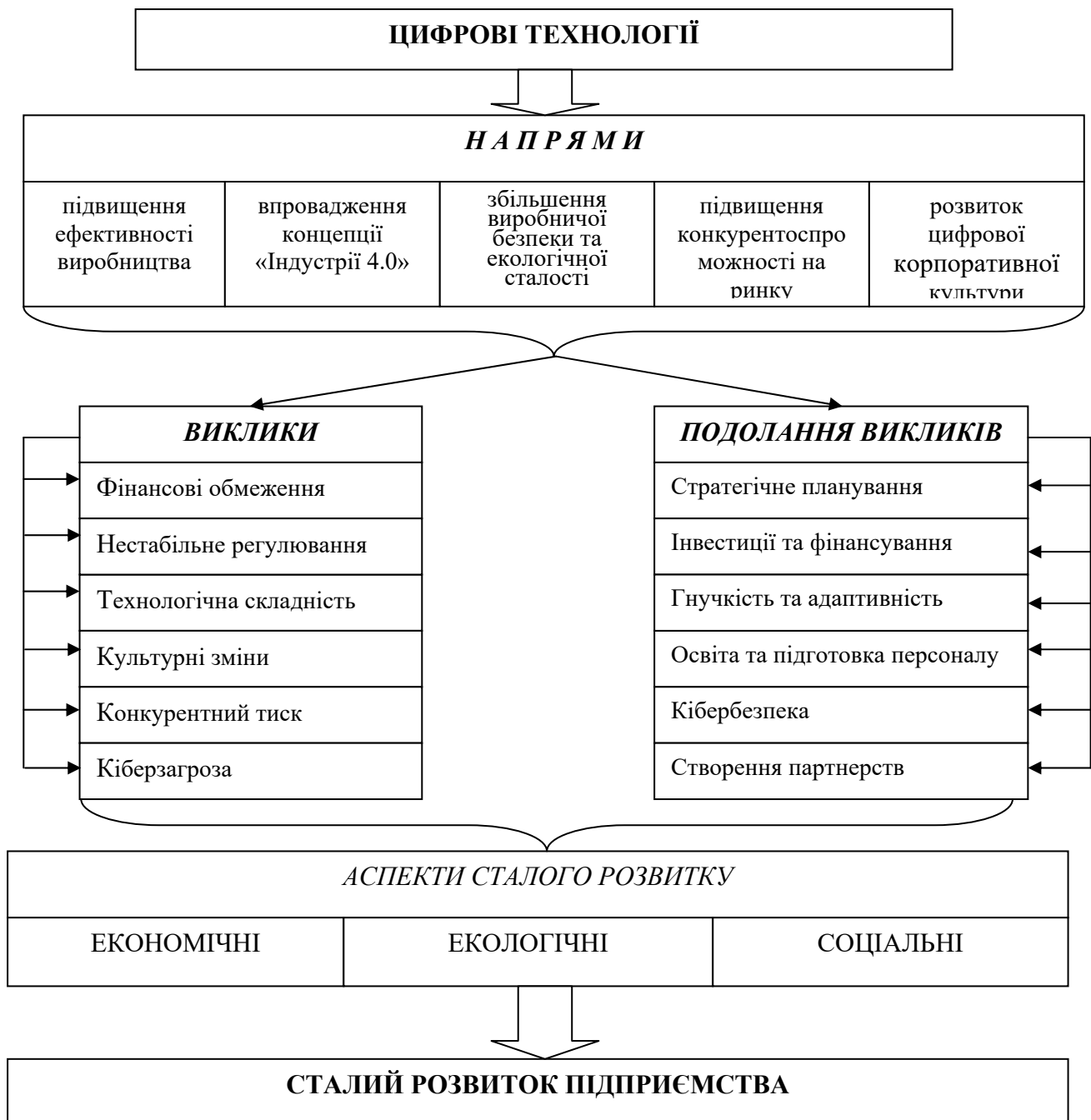


Рисунок 1 – Модель впливу цифрових технологій на забезпечення сталого розвитку підприємства
 Figure 1 – Model of the influence of digital technologies on ensuring the sustainable development of the enterprise

Впровадження цифрових технологій вимагає від підприємства не лише інвестицій в технічне оснащення, але і розвитку цифрової культури серед персоналу: навчання працівників новим технологіям та підтримка їхнього цифрового розвитку є ключовими етапами успішної імплементації цифрових інновацій. Отже, цифрову культуру варто розглядати як набір принципів, цінностей і методів у системі управління персоналом з використанням інформаційно-комунікаційних технологій для взаємодії керівництва, топ-менеджерів, співробітників і вирішення завдань у професійній діяльності. Це сформований спосіб і манера поведінки співробітників компанії, які виникли під впливом трансформації цифрового суспільства та має на увазі підвищення рівня цифрових навичок, грамотності і умінь користуватися сучасними інформаційно-комунікаційними технологіями і програмним забезпеченням.

Разом з тим, впровадження цифрових технологій у стратегію сталого розвитку підприємства є надзвичайно складним процесом, який не тільки має значущі переваги, але й стикається з рядом викликів та проблем:

– фінансові обмеження: багато підприємств, особливо малі та середні, зазнають фінансових обмежень, що ускладнюють інвестування у цифрові технології. Відсутність достатніх коштів може перешкоджати впровадженню сучасних технологічних рішень;

– нестабільне регулювання: нестабільність регулюючого середовища, включаючи зміни в законодавстві щодо цифрових технологій, може створювати невизначеність та ризики для підприємств, що планують впровадження.

– технологічна складність: деякі підприємства можуть зіштовхуватися з технічною складністю цифрових технологій, особливо якщо немає необхідних знань та ресурсів для їхнього впровадження та обслуговування.

– культурні зміни: успішне впровадження цифрових технологій також вимагає культурних змін у підприємстві. Однак, опір з боку персоналу та недостатня готовність до змін можуть ускладнити цей процес;

– конкурентний тиск: зростаючий конкурентний тиск може змушувати підприємства впроваджувати цифрові технології швидко, що може призвести до неякісного їх планування та реалізації;

– кіберзагроза: зростаюча загроза кібербезпеки ставить під загрозу впровадження цифрових технологій. Недостатня захищеність та недбале ставлення до кібербезпеки можуть призвести до серйозних наслідків для підприємства.

Подолання вищезазначених проблем та викликів є ключовими для успішного впровадження цифрових технологій як елементу стратегії сталого розвитку підприємства. Для цього необхідно розробити чіткий план дій, який враховуватиме фінансові, технічні, культурні та інші аспекти цього процесу, забезпечуючи при цьому стійкість та конкурентоспроможність підприємства в довгостроковій перспективі.

Подолання проблем впровадження цифрових технологій як елементу стратегії сталого розвитку підприємства може бути здійснене через ряд заходів та стратегій:

– стратегічне планування: ретельне стратегічне планування, що передбачає аналіз існуючих проблем, визначення цілей та розробку детального плану впровадження цифрових технологій, допоможе зменшити ризики та підвищити ефективність процесу;

– інвестиції та фінансування: залучення достатніх інвестиційних ресурсів на впровадження цифрових технологій може бути досягнуте через пошук зовнішніх джерел фінансування, партнерство з іншими компаніями або урядові програми підтримки;

– освіта та підготовка персоналу: інвестування у навчання та підготовку персоналу щодо використання цифрових технологій допоможе знизити опір до змін та забезпечити успішну імплементацію нових інструментів;

– гнучкість та адаптивність: створення гнучкої організаційної культури, яка сприяє швидкій адаптації до змін у технологічному середовищі, дозволить підприємству більш ефективно реагувати на виклики та можливості;

– кібербезпека: звернення особливої уваги на кібербезпеку та вживання заходів для захисту цифрових систем від потенційних загроз допоможе забезпечити безпеку та стабільність процесу впровадження технологій;

– створення партнерств: співпраця з іншими компаніями, а також з академічними та дослідницькими установами, може сприяти обміну знаннями та ресурсами, що допоможе подолати труднощі та прискорити впровадження цифрових технологій.

Ці шляхи можуть бути використані в комбінації або окремо, залежно від конкретних умов та потреб підприємства. Важливо враховувати індивідуальні особливості та контекст кожної організації при виборі стратегії подолання проблем.

Висновок. Таким чином, сталий розвиток підприємств — це безперервний керований розвиток, основою якого є системний підхід та сучасні інформаційні технології, які стимулюють інноваційну активність та ефективність внутрішніх процесів підприємства, сприяють створенню стійкої та конкурентоздатної організації, яка може ефективно адаптуватися до змін у сучасному бізнес-середовищі. Тому впровадження цифрових технологій в сучасному бізнесі є невід'ємною частиною стратегії сталого розвитку, що дозволяє підприємствам піднятися на новий рівень ефективності, конкурентоспроможності та екологічної відповідальності. Враховуючи технічний і технологічний прогрес, інвестування у цифрові інновації стає ключовим фактором для тих, хто прагне забезпечити сталість свого бізнесу у майбутньому.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бавико О.Є., Бавико О.О., Козаков І.О. Організаційна оптимізація антикризового управління бізнес-процесами підприємства в умовах пандемії COVID-19. *Ефективна економіка*. 2020. № 12. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8477>.
2. Гречан А.П., Гавриков Д.В. Цифровізація бізнес-процесів підприємств транспорту як фактор забезпечення їх економічного розвитку. *Науковий журнал «АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ І ДОРОЖНЄ БУДІВНИЦТВО»*, 2023. Випуск 114. Частина 1. С.180-186.
3. Гречан А.П., Сахацький Д.С. Інноваційні чинники розвитку підприємств транспорту. *Науковий журнал «Автомобільні дороги і дорожнє будівництво»*, 2023. Випуск 114. Частина 1. С. 186-191
4. Яновська В., Медина А. Особливості економічного розвитку транспортних компаній в умовах цифровізації. *Збірник наукових праць ДУІТ*. Серія «Економіка і управління», 2023. Вип. 53. С.40-48.
5. Комчатних О.В. Екологічні інновації як інструмент сталого розвитку транспортних підприємств. *Економічний простір*, 2021 (171), С. 32-36.
6. Цілі сталого розвитку та їх адаптація для України. [Електронний ресурс] URL : <http://www.sd4ua.org/shho-take-stalijrozvitok>
7. Гірченко Т.Д., Чмерук Г.Г., Семенюк І.М. Шляхи модернізації цифрової економіки. *Інфраструктура ринку*, 2020, Вип. 41, С. 25–30.
8. Лутковська С. М. Сутність системи екологічної безпеки сталого розвитку в умовах глобальної економіки. *Ефективна економіка*. 2020, №4, [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka>
9. Плахотнік О.О., Чернявська І.М. Механізм забезпечення сталого розвитку промисловості України в умовах нестабільної геополітичної ситуації. *Ефективна економіка*. 2020, №3, [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.economy.nayka>
10. Трушкіна Н., Чернух Д. Цифрова культура компаній: уточнення термінології. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*. Vol. 2, No. 1, 2023, pp. 19-33.

REFERENCES

1. Bavyko O.YE., Bavyko O.O., Kozakov I.O. Orhanizatsiyna optymizatsiya antykrizovoho upravlinnya biznes-protseamy pidpryyemstva v umovakh pandemiyi SOVID-19. [Organizational optimization of the anti-crisis management of business processes of the enterprise in the conditions of the COVID-19 pandemic.] *Efektivna ekonomika*. 2020. № 12. [Elektronnyy resurs] <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8477>. [in Ukrainian].
2. Grechan A.P., Gavrykov D.V. Tsyfrovizatsiya biznes-protseiv pidpryyemstv transportu yak faktor zabezpechennya yikh ekonomichnoho rozvytku. [Digitization of business processes of transport enterprises as a factor of ensuring their economic development] *Naukovyy zhurnal «AVTOMOBIL'NI DOROHY I DOROZHNYE BUDIVNYTSTVO»*, 2023. Vypusk 114. Chastyna 1. S.180-186. [in Ukrainian].
3. Grechan A.P., Sakhats'kyi D.S. Innovatsiyni chynnyky rozvytku pidpryyemstv transportu. [Innovative factors of the development of transport enterprises.] *Naukovyy zhurnal «Avtomobil'ni dorohy i dorozhnye budivnytstvo»*, 2023. Vypusk 114. Chastyna 1. S. 186-191. [in Ukrainian].
4. Yanovs'ka V., Medyna A. Osoblyvosti ekonomichnoho rozvytku transportnykh kompaniy v umovakh tsyfrovizatsiyi. [Peculiarities of the economic development of transport companies in conditions of digitalization]. *Zbirnyk naukovykh prats' DUIT*. Seriya «Ekonomika i upravlinnya», 2023. Bun. 53. S.40-48. [in Ukrainian].
5. Komchatnykh O.V. Ekolohichni innovatsiyi yak instrument staloho rozvytku transportnykh pidpryyemstv. [Environmental innovations as a tool for sustainable development of transport enterprises] *Ekonomichnyy prostir*, 2021 (171), S.32-36. [in Ukrainian].
6. Tsili staloho rozvytku ta yikh adaptatsiya dlya Ukrayiny. [Goals of sustainable development and their adaptation for Ukraine] [Elektronnyy resurs] URL : <http://www.sd4ua.org/shho-take-stalijrozvitok>. [in Ukrainian].
7. Hirchenko T.D., Chmeruk H.H., Semenyuk I.M. Shlyakhy modernizatsiyi tsyfrovoyi ekonomiky. [Ways of modernization of the digital economy] *Infrastruktura rynku*, 2020, Vyp. 41, S. 25–30. [in Ukrainian].
8. Lutkovs'ka S. M. Sutnist' systemy ekolohichnoyi bezpeky staloho rozvytku v umovakh hlobal'noyi ekonomiky. [The essence of the system of ecological security of sustainable development in the conditions

of the global economy]. *Efektivna ekonomika*. 2020, №4, [Elektronnyy resurs] – Rezhyim dostupu: <http://www.economy.nayka> [in Ukrainian].

9. Plakhotnik O.O., Chernyavs'ka I.M. Mekhanizm zabezpechennya staloho rozvytku promyslovosti Ukrainy v umovakh nestabil'noyi heopolitychnoyi sytuatsiyi. [The mechanism for ensuring the sustainable development of Ukraine's industry in the conditions of an unstable geopolitical situation]. *Efektivna ekonomika*. 2020, №3, [Elektronnyy resurs] – Rezhyim dostupu: <http://www.economy.nayka> [in Ukrainian].

10. Trushkina N., Chernukh D. Tsyfrova kul'tura kompaniy: utochnennya terminolohiyi. [Digital culture of companies: clarification of terminology]. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*. Vol. 2, No. 1, 2023, pp. 19-33. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Гречан П.Ю. Впровадження цифрових технологій як елемент стратегії сталого розвитку підприємства / П.Ю. Гречан, Д.В. Гавриков // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

В статті досліджено важливість та особливості використання цифрових технологій у контексті досягнення сталого розвитку підприємств.

Мета статті – узагальнення особливостей та переваг впровадження цифрових інновацій для досягнення сталого розвитку підприємства, розкриття стратегічного значення цифрових технологій у контексті підвищення продуктивності, зменшення впливу на довкілля, розвитку нових ринків та забезпечення конкурентоспроможності, а також на виявлення ключових викликів, що виникають у процесі їхнього впровадження.

У сучасному бізнес-середовищі впровадження цифрових технологій стає ключовим елементом стратегії сталого розвитку підприємств. Їх вплив здійснюється через три основних аспекти діяльності: економічний, соціальний та екологічний. Запропоновано і обґрунтовано напрями фокусування цифрових технологій: підвищення ефективності виробництва; впровадження концепції «Індустрії 4.0»; збільшення виробничої безпеки та екологічної сталості; підвищення конкурентоспроможності на ринку; розвиток цифрової культури серед персоналу.

Узагальнено проблеми, які виникають в процесі впровадження цифрових технологій: фінансові обмеження, нестабільне регулювання, технологічна складність, культурні зміни, конкурентний тиск, кіберзагроза. Надаються практичні рекомендації та стратегії подолання цих викликів, такі як стратегічне планування, інвестиції та фінансування, гнучкість та адаптивність, освіта та підготовка персоналу, кібербезпека, створення партнерств.

У висновку підкреслюється, що впровадження цифрових технологій є критичним для успіху підприємства в сучасному світі бізнесу, але вимагає уважного аналізу та стратегічного підходу для забезпечення стійкого розвитку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЦИФРОВІЗАЦІЯ, ЦИФРОВІ ТЕХНОЛОГІЇ, РОЗВИТОК, СТАЛИЙ РОЗВИТОК, СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК.

ABSTRACT

Grechan P., Gavrykov D. Implementation of digital technologies as an element of the company's sustainable development strategy. *Visnyk National Transport University. Series «Economic Science»*. Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The article examines the importance and features of using digital technologies in the context of achieving sustainable development of enterprises.

The purpose of the article is to summarize the features and advantages of implementing digital innovations to achieve sustainable development of the enterprise, to reveal the strategic importance of digital technologies in the context of increasing productivity, reducing the impact on the environment, developing new markets and ensuring competitiveness, as well as identifying key challenges that arise in the process of their implementation.

In the modern business environment, the implementation of digital technologies is becoming a key element of the strategy of sustainable development of enterprises. Their influence is carried out through three main aspects of activity: economic, social and environmental. The areas of focus of digital technologies are proposed and substantiated: increasing production efficiency; implementation of the concept of "Industry 4.0"; increasing industrial safety and environmental sustainability; increasing competitiveness on the market; development of digital culture among staff.

The problems that arise in the process of implementing digital technologies are summarized: financial constraints, unstable regulation, technological complexity, cultural changes, competitive pressure, cyber threat. Practical recommendations and strategies for overcoming these challenges are provided, such as strategic planning, investment and financing, flexibility and adaptability, education and training of personnel, cyber security, and building partnerships.

The conclusion emphasizes that the implementation of digital technologies is critical to the success of an enterprise in today's business world, but requires careful analysis and a strategic approach to ensure sustainable development.

KEY WORDS: DIGITALIZATION, DIGITAL TECHNOLOGIES, DEVELOPMENT, SUSTAINABLE DEVELOPMENT, STRATEGIC DEVELOPMENT.

АВТОРИ:

Гречан Павло Юрійович, доктор філософії з менеджменту (PhD), Міжнародний науково-технічний університет, м.Київ, Україна, grechan.pavlo@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4878-9744

Гавриков Дмитро Володимирович, аспірант, Національний транспортний університет, dmytriy.gavrikov@gmail.com, Україна, orcid.org/0009-0003-2182-0390

AUTHORS:

Grechan Pavlo Y., PhD, International Scientific and Technical University, Kyiv, Ukraine, grechan.pavlo@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4878-9744

Gavrikov Dmytro V., PhD student, National Transport University, dmytriy.gavrikov@gmail.com, Ukraine, orcid.org/0009-0003-2182-0390

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

Bondarenko Ye.V., Doctor of Economics, professor, President of Ukrainian Academy of investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

АНАЛІЗ ВИМОГ ДО ЯКОСТІ В БУДІВЕЛЬНИХ ПРОЄКТАХ

Губич С.М., Національний транспортний університет, Київ, Україна, orcid.org/0009-0002-8928-2405

Хрутьба Ю.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, orcid.org/0000-0002-3419-8364

ANALYSIS OF QUALITY REQUIREMENTS IN CONSTRUCTION PROJECTS

Hubych S.M., National Transport University, Kyiv, Ukraine, orcid.org/0009-0002-8928-2405

Khrutba Y.S., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, orcid.org/0000-0002-3419-8364

Постановка проблеми.

Поняття якості має багато визначень. Формулювання поняття якості починаючи з періоду до нашої ери до теперішнього часу постійно змінювались в зростаючій прогресії та набувало нових визначень за необхідністю людства в своїх зростаючих потребах. Суспільство ніколи не стояло на місці в своєму розвитку і завжди потреби суспільства паралельно з розвитком людства на планеті супроводжувало таке поняття, як якість. З кожною появою нових елементів в житті людини потреба в визначенні їх якості набувало актуального визначення та ставало еталоном необхідності. Це стосується всього: від наукових відкриттів до повсякденних товарів та послуг. Визначення якості допомагає нам відчувати безпеку, надійність та здатність задовольняти встановлені та передбачені потреби, а також сприяє сталому розвитку та покращенню стандартів життя.

Якість в будівельних проєктах – це по-перше результат роботи великої кількості людей різноманітних професій які, як один складений механізм спрацювують для досягнення спільної мети. Кожен учасник проєкту, від архітектора до будівельника в кінцевому результаті відіграє важливу роль у забезпеченні високого стандарту якості будівельної продукції.

Згідно із законодавством України всі будівельно-монтажні роботи повинні виконуватися, відповідно до чинних законів та нормативною документацією. Будівельно-монтажні роботи виконуються у відповідності до проєктної документації та договором виконання будівельних робіт. При індивідуальному будівництві, взаємовідносини замовника і підрядника повинні визначатися договором. В якому власне і має бути описано яким вимогам повинні відповідати виконувані роботи або власне кажучи рівень якості виконуваних робіт. Якщо конкретно вимоги до якості робіт не прописані, то роботи виконуються у відповідності з будівельними нормами і правилами. Ці проблеми потребують серйозного розгляду та розроблення єдиних підходів до виконання експертиз цього виду. Контроль якості в будівництві – це здобуття фактичних даних і порівняння цих даних із заздалегідь визначеними характеристиками.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженням проблем якості займалося багато закордонних та вітчизняних вчених. Зокрема проблемою якості проєктів що є результат забезпечує задоволення потреб споживача займалися такі відомі науковці, як Ушацький С.А., Шейко Ю.П., Тригер Г.М., [5] Довгань Л.С., Мохонько Г.А., Малик І.П. [6], Каору Ishikawa [7] та інші. Проблемою забезпечення високої якості продукції, як нормативно-законодавчий показник розглядалось в роботах Тимофєєва Л.А., Путятіна Л.І. [8], Мишко О.В. [9], Осадчук О.П. [10]. Дослідженням якості в будівництві присвятили такі праведні вчені Чуприна Ю.А. [1], Полтавець М.О. [2], Ковальчук Я.О. [3], Aleksandrova NN, Bezhentseva T V [4]. Але визначення якості через призму будівельних проєктів недостатньо приділено увагу застосування цього поняття в технічній документації будівництва. Та носить проблемний характер, тому доцільно провести аналіз поняття якості, щоб можна було використовувати в будівельних проєктах

Мета статті – полягає в тому, щоб розробити визначення передумов для формування вимог до якості в будівельних проєктах, шляхом групуванням формалізованої ідентифікації стану понять якості в будівельних проєктах.

Виклад основного матеріалу.

Одним із ключових понять до якості в будівельних проєктах, як очевидно, є поняття «якість будівництва», відносно якого на сьогодні не існує єдиного загальновизнаного тлумачення. Проведене дослідження дало змогу згрупувати визначення якості за групами такими як: якість будівельного виробництва, якість проєктів, якість продукції, якість послуг, потреб та якість освіти.

Узагальнюючи табл. 1 можна зазначити, що в будівельних проєктах зазначені групи якості в загальному процесі будівництва між собою взаємопов'язані, та паралельно кожна з груп є, як окрема складова.

Таблиця 1 – Групування визначень поняття «якість»
Table 1 – Grouping of definitions of the concept of "quality"

№ п/п	Групи	Джерело	Поняття
1	2	3	4
1	Якість будівельного виробництва	Чуприна Ю.А.[1], Полтавець М.О.[2], Ковальчук Я.О.[3], Aleksandrova NN, Bezhentseva T V [4]	Це загальний результат всього виробничого процесу, який задовольняє споживача всім його критеріям у сукупності визначених їм проєктних рішень та вимог державних стандартів
2	Якість проєктів	Ушацький С.А., Шейко Ю.П., Тригер Г.М.[5], Довгань Л.Є., Мохонько Г.А., Малик І.П.[6], Kaoru Ishikawa [7]	Це головний основний параметр визначення умов для всіх цілей і завдань майбутнього процесу створення об'єкта чи виробу, що у результаті забезпечує задоволення потреб споживача.
3	Якість продукції	Тимофеева Л.А., Путятіна Л.І.[8], Мишко О.В.[9], Осадчук О.П.[10]	Це як визначення головного загального показника всіх характеристик та властивостей продукції, яка здатна задовільнити бажані передбачені потреби споживача. та нормативно-законодавчий показник, який визначає економічно-ефективні, естетичні, експлуатаційні характеристики продукції
4	Якість послуг, потреб	ДСТУ КО 9000:2015 Київ ДП «УкрНДНЦ» 2016, Системи управління якістю, основні положення та словник термінів Київ Держспоживстандарт України 2007 [11, стор.2, стор.6], Joseph M. Juran [12]	Це відповідність отримання всіх заявлених вимог всіх характеристик об'єкту, який здатен задовольняти всі передбачувані потреби споживача
5	Якість освіти	Павлова Г. В [13], K.Ross et al. [14], Коротков Є. [15], Чемерис А. О. [16], Островерхова Н. [17], Луначек В.Е. [19], Ляшенко О. [20], Батечко Н. [21], Harvey L [22], Parri J [23]	Це певний показник досягнення всього освітнього процесу відповідно нормативним, соціальним, законодавчим, професійним вимогами, що в сукупності задовольняє потреби громадян, суспільства і держави.

Якість включає загальні напрямки, як основні параметри визначення умов для досягнення всіх цілей і завдань процесу будівництва, який задовольняє всі передбачувані потреби споживача згідно державних стандартів та нормативних законодавчих норм.

Як зазначають автори Довгань Л.Є., Мохонько Г.А., Малик І.П. [6], що якість проєкту це ступінь відповідності всіх його характеристик вимогам проєкту. Це твердження не може бути повністю застосовано в будівництві і девелоперській галузі. В галузі девелопменту ми якість розглядаємо, як головний основний параметр визначення умов для всіх цілей і завдань майбутнього процесу створення об'єкта чи виробу, що у результаті забезпечує задоволення потреб споживача.

Також автори Ушацький С.А., Шейко Ю.П., Тригер Г.М. та ін. [5] розглядають якість проєкту в філософському сенсі, що недоцільно використовувати в технічній документації.

На думку авторів робіт Довгань Л.Є., Мохонько Г.А., Малик І.П., Ушацький С.А., Шейко Ю.П., Тригер Г.М. чітко не простежується використання зазначень якості проєктів відносно до застосування даного поняття в сферах будівництва та девелопмента, також вищевказані автори розглядають якість проєкту в філософському сенсі, що недоцільно використовувати в технічній документації.

Уміння оцінити якість в будівельних проєктах має важливе значення, оскільки саме на стадії проєктування формуються основні якісні характеристики об'єктів будівництва. Якість проєкту характеризується якістю того об'єкта, який може бути побудований але даному проєкту за умови, хто роботи виконуватимуться в точній відповідності з будівельними нормами, а застосовувані будівельні матеріали та конструкції повністю відповідають вимогам проєкту і стандартів.

При оцінці вимоги до якості в будівельних проєктах можливі різні підходи в залежності від джерела. Аналіз джерел де проаналізовані вимоги до якості в будівельних проєктах представлені в табл. 2.

Таблиця 2 – Вимоги до якості в будівельних проєктах
Table 2 – Requirements for quality in construction objects

№ п/п	Вимоги до якості в будівельних проєктах	Джерело	Видання
1.	Завдання на проєктування визначає обґрунтовані вимоги замовника до планувальних, архітектурних, інженерних і технологічних рішень об'єкта будівництва, його основних параметрів, вартості та організації його будівництва і складається з урахуванням технічних умов, містобудівних умов та обмежень.	ДБНА.2.2-3 2014, «Склад та зміст проєктної документації на будівництво» [24]	Київ, Мінрегіон України, 2014 рік
2.	Будівлі, споруди та їх частини повинні бути запроектовані та виконані так, щоб протягом усього життєвого циклу (під час проєктування, будівництва, експлуатації, виводу із експлуатації та ліквідації) з відповідним ступенем надійності та економічності: – витримували усі можливі дії та впливи під час їх зведення і використання; – відповідали зазначеним вимогам до експлуатації.	ДБН В.1.2-6:2021 «Основні вимоги до будівель і споруд. Механічний опір та стійкість» [25]	Державне підприємство «Державний науково-дослідний інститут будівельних конструкцій»
3.	Управління якістю в проєкті – це планування, забезпечення та контроль якості організаційних та управлінських рішень, основних елементів та результатів проєкту	Управління проєктами у водному господарстві та природокористування, начальний посібник, Рівне 2012 рік [26]	Рокочинський А.М., Кожушко Л.Ф., Кропивко С.М., Фроленкова Н.А.
4.	Порядок здійснення технічного нагляду під час будівництва об'єкта архітектури де вимагається відповідність виконаних будівельно-монтажних робіт та якості конструкцій, виробів, матеріалів та обладнання проєктним рішенням, вимогам державних стандартів, будівельних норм і правил, технічних умов та інших нормативних документів	Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2007 р. N 903 Про авторський та технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури [27]	

Отже, будівлі і споруди та їх частини повинні бути запроектовані і побудовані з відповідною несучою здатністю, експлуатаційною придатністю та довговічністю, тобто, навантаження та впливи, що діятимуть під час будівництва і експлуатації не призводили до руйнування всієї будівлі або споруди, або її частини, значної деформації, що перевищує гранично допустимий ступінь

пошкодження частини будівлі, або споруди чи встановленого обладнання внаслідок значних деформацій несучих конструкцій, пошкодження непропорційного за обсягами порівняно з першопричиною.

Узагальнюючи табл. 2 можна зазначити, що до основних характеристик якості будівництва проєктів можна віднести вимоги, а саме:

- вимоги до проєктування будівель і споруд та їх частин,
- вимоги до експлуатації збудованих будівель і споруд та їх частин,
- вимоги до категорій життєвого циклу будівель і споруд,
- вимоги ступенів надійності та економічності.

Аналізуючи таблицю можна зазначити, що відповідно до наукових результатів робіт авторів Рокочинський А.М., Кожушко Л.Ф., Кропивко С.М., Фроленкова Н.А. [28], та нормативних законодавчих норм ДБНА.2.2-3 2014 «Склад та зміст проєктної документації на будівництво» [25], ДБН В.1.2-6:2021 «Основні вимоги до будівель і споруд. Механічний опір та стійкість» [26] вимоги до якості в будівельних проєктах – зазначається, як вимога до запроєктованих будівель і споруд та їх частини повинні бути запроєктовані і побудовані з відповідною несучою здатністю, експлуатаційною придатністю та довговічністю, тобто, навантаження та впливи, що діятимуть під час будівництва і експлуатації, не призводили до руйнування всієї будівлі або споруди, або її частини, значної деформації, що перевищує гранично допустимий ступінь, пошкодження частини будівлі або споруди або встановленого обладнання внаслідок значних деформацій несучих конструкцій, пошкодження, непропорційного за обсягами порівняно з першопричиною, а також щоб протягом усього життєвого циклу (під час проєктування, будівництва, експлуатації, виводу із експлуатації та ліквідації) з відповідним ступенем надійності та економічності: витримували усі можливі дії та впливи під час їх зведення і використання та відповідали зазначеним вимогам до експлуатації.

Висновок

Поняття «якість в будівництва» в будівельних проєктах не має єдиного загальновизнаного тлумачення. Проте, проведене дослідження дало змогу згрупувати визначення якості за різними групами та дати загальні визначення, такими як:

1. Якість будівельного виробництва, включає в себе параметри, що визначають умови для досягнення цілей і завдань будівництва. Це пов'язано з дотриманням будівельних норм, правил та державних стандартів.

2. Якість проєктів це відповідність характеристик проєкту вимогам, визначеним у проєкті. Проте, це твердження не завжди можна застосовувати в будівництві та девелопменті.

3. Якість продукції в будівельній сфері забезпечує відповідність характеристик будівельних виробів вимогам стандартів та норм.

4. Якість послуг і потреб забезпечує високу якість виконання будівельних послуг та потреб відповідно до визначених характеристик продукції.

5. Якість освіти це відповідність освітніх програм вимогам та стандартам.

У будівельних проєктах ці групи якості взаємопов'язані та є окремими складовими. Якість включає загальні напрямки, як основні параметри для досягнення цілей будівництва, з урахуванням державних стандартів та нормативних законодавчих норм.

Автори також розглядають якість проєкту в різних аспектах. Наприклад, в галузі девелопменту якість розглядається, як головний параметр для визначення умов майбутнього процесу створення об'єкта чи виробу, що задовольняє потреби споживача.

Важливо враховувати ці аспекти при будівництві та розробці проєктів, забезпечуючи безпеку, екологічну чистоту та довговічність будівель і споруд.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Чуприна Ю.А., Сучасні методи управління якістю у будівництві / Ю. А. Чуприна // Управління розвитком складних систем. 2011. Вип.7.-С.135-137. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Urss_2011_7_28

2. Полтавець М.О., Девелопмент Інвестиційно-будівельної діяльності будівельних організацій. Навчально-методичний посібник, Запоріжжя 2021, ст.126

3. Ковальчук Я.О., Технологія та організація будівництва, навчальний посібник для студентів напряму «Будівництво», Тернопіль 2017, ст. 191

4. Aleksandrova NN, Bezhtseva T V, The Concept of «Quality Construction Products» (Citation N N Aleksandrova and T V Bezhtseva 2019 *IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci.* 272)
5. Ушацький С.А., Шейко Ю.П., Тригер Г.М., Організація будівництва. Підручник. Підручник. К.: Кондор, 2007, ст. 520
6. Довгань Л.Є., Мохонько Г.А., Малик І.П., Управління проектами, Навчальний посібник, Київ 2017, ст.429
7. Kaoru Ishikawa, Introduction to Quality Control, JUSE Press Ltd. Softcover reprint of the hardcover, 1st edition, 1989 art.435
8. Тимофеева Л. А. Управління якістю проектів : конспект лекцій / Л. А. Тимофеева, Л. І. Путятіна. – Харків : УкрДАЗТ, 2015. – 70 с.
9. Мишко О.В., Управління якістю – запорука підвищення конкурентоспроможності продукції / О. В. Мишко // Економіка. Фінанси. Право. 2014. № 3. С. 41. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecfipr_2014_3_12
10. Осадчук О. П., Наукові підходи до визначення поняття «якість» / О. П. Осадчук // Наукові праці НУХТ. К. : НУХТ, 2012. № 43. С. 155-159. URI <https://dSPACE.nuft.edu.ua/handle/123456789/20146>
11. Системи управління якістю, основні положення та словник термінів, (ISO 9000:2005, IDT), ДСТУ ISO 9000:2007, національний стандарт України, Київ Держспоживстандарт України 2008
12. Joseph M. Juran, Juran's quality handbook /, co-editor-in-chief, A. Blanton Godfrey, co-editor-in-chief. – 5th ed. 1998, p.1699
13. Павлова Г. В. Синергетичний підхід до якості освіти / Г.В.Павлова // Гілея: науковий вісник. Збірник наукових праць. К.: ВІР УАН, 2013. Вип 71 (№4) 968с.
14. Planning the Quality of Education. The Collection and Use of Data for Infotmed Decisionmaking. Ed. By K. Ross et al. – Paris: UNESCO, 1990. – 160 p
15. Коротков Є. Концепція якості освіти [Електронний ресурс] / Є. Коротков/ Режим доступу : <http://osvita.ua/school/manage /general/1342/>
16. Чемерис О. А. Якість освіти як загальна тенденція європейської інтеграції. Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка (25). 2005. с.219-221.: <http://studentam.net.ua/content/view/7711/97/>
17. Островецька Н. Оцінка якості освіти// Освіта і управління. 2005.Т. 8, №1. С.109-113.,
18. Луначек В.Е. Якість освіти: теоретичний контекст / В.Е. Луначек [електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portals/Soc_Gum/obrii/2009_1/Lunachek.doc.pdf
19. Ляшенко О. Якість освіти як основа функціонування й розвитку сучасних систем освіти//Педагогіка і психологія.2005. №1(46). С. 5-12.
20. Батечко Н. Феномен якості освіти в сучасному науковому дискурсі / Освітологічний дискурс, 2017, № 3-4 (18-19)
21. Harvey L. Defining quality / L. Harvey, D. Green // Assessment and Evaluation in Higher Education.1993. V. 18 (1). P. 9-34
22. Parri J. Quality in Higher Education / J. Parri // Management. 2006. № 2 (11). P. 107-111.
23. ДБНА.2.2-3 2014, «Склад та зміст проектної документації на будівництво», Київ, Мінрегіон України 2014
24. ДБН В.1.2-6:2021 «Основні вимоги до будівель і споруд. Механічний опір та стійкість», Київ, Міністерство розвитку громад та територій України. 2022
25. Рокочинський А.М., Кожушко Л.Ф., Кропивко С.М., Фроленкова Н.А., Управління проектами у водному господарстві та природокористування, навчальний посібник, Навчальний посібник. – Рівне : НУВГП, 2012. – 293 с.
26. Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2007 р. N 903 Про авторський та технічний нагляд під час будівництва об'єкта архітектури

REFERENCES

1. Chupryna Yu.A. (2011) Suchasni metody upravlinnia yakistiu u budivnytstvi. Upravlinnia rozvytkom skladnykh system. Vyp.7.-S.135-137. Rezhyim dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Urss_2011_7_28 [in Ukrainian].
2. Poltavets M.O. (2021) Development Investytsiino-budivelnnoi diialnosti budivelnnykh orhanizatsii. Navchalno-metodychnyi posibnyk. Zaporizhzhia. s.126 [in Ukrainian].

3. Kovalchuk Ya.O. (2017) Tekhnolohiia ta orhanizatsiia budivnytstva, navchalnyi posibnyk dlia studentiv napriamu «Budivnytstvo». Ternopil. s. 191 [in Ukrainian].
4. Aleksandrova NN, Bezhtentseva T V. (2019) The Concept of «Quality Construction Products». IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci. 272
5. Ushatskyi S.A., Sheiko Yu.P., Tryher H.M. (2007) Orhanizatsiia budivnytstva. Pidruchnyk. Pidruchnyk. K.: Kondor, 2007.s. 520 [in Ukrainian].
6. Dovhan L.Ie., Mokhonko H.A., Malyk I.P. (2017) Upravlinnia proektamy, Navchalnyi posibnyk, Kyiv. s.429 [in Ukrainian].
7. Kaoru Ishikawa (1989) Introduction to Quality Control, JUSE Press Ltd. Softcover reprint of the hardcover, 1st edition, 1989 art.435
8. Tymofeieva L.A., Putiatina L.I. (2015). Quality management of projects: Lecture notes – Kharkiv: UkrDAZT. 70 p. [in Ukrainian].
9. Myshko O.V., Upravlinnia yakistiu – zaporuka pidvyshchennia konkurentospromozhnosti produktii / O. V. Myshko // Ekonomika. Finansy. Pravo. 2014. № 3. S. 41. at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecfipr_2014_3_12 [in Ukrainian].
10. Osadchuk O. P., Naukovi pidkhody do vyznachennia poniattia «iakist» / O. P. Osadchuk // Naukovi pratsi NUKhT. K. : NUKhT, 2012. № 43. S. 155-159 at: .URI <https://dspace.nuft.edu.ua/handle/123456789/20146> [in Ukrainian].
11. Systemy upravlinnia yakistiu, osnovni polozhennia ta slovnyk terminiv, (ISO 9000:2005, IDT), DSTU ISO 9000:2007, natsionalnyi standart Ukrainy, Kyiv Derzhspozhyvstandart Ukrainy 2008,
12. Joseph M. Juran (1998), Juran's quality handbook /, co-editor-in-chief, A. Blanton Godfrey, co-editor-in-chief. – 5th ed., p.1699
13. Pavlova H. V. (2013) Synerhetychnyi pidkhid do yakosti osvity [Synergistic approach to the quality of education] Hileia: naukovyi visnyk. Zbirnyk naukovykh prats. – Kyiv, VIR UAN, – Vyp 71– 968. [in Ukrainian].
14. Planning the Quality of Education (1990). The Collection and Use of Data for Informed Decisionmaking. Ed. By K. Ross et al. – Paris: UNESCO. 160 p
15. Korotkov E. Kontseptsiiia yakosti osvity [The concept of yakosti]. at: <http://osvita.ua/school/manage/general/1342/>
16. Chemerys, A. O. “The quality of education as a general trend in European integration”, available at: <http://studentam.net.ua/content/view/7711/97/>
17. Ostroverkhova N. (2005) Otsinka yakosti osvity// Osvita i upravlinnia. 2005.T. 8, №1. S.109-113. [in Ukrainian].
18. Luniachek V.E. (2009) Yakist osvity: teoretychnyi kontekst [Quality of education: Theoretical context]. at: http://www.nbuv.gov.ua/portals/Soc_Gum/obrii/2009_1/Luniachek.doc.pdf [in Ukrainian].
19. Liashenko, O. (2004). Stratehiia yakosti yak osnova osvitnoi polityky krain svitu // Monitorynh yakosti osvity: svitovi dosiahnennia ta ukraïnski perspektyvy/ Za zah. red. O.I. Lokshynoi. K.: “K.I.S”. S. 9-14. [in Ukrainian].
20. Batechko N. (2017) Fenomen yakosti osvity v suchasnomu naukovomu dyskursi / Osvitohichnyi dyskurs. № 3-4 (18-19) [in Ukrainian].
21. Harvey L. Green D. (1993) Defining quality. Assessment and Evaluation in Higher Education. 1993. V. 18 (1). P. 9-34
22. Parri J. (2006) Quality in Higher Education. Management. № 2 (11). P. 107-111.
23. DBNA.2.2-3 2014 (2014) «Sklad ta zmist proektnoi dokumentatsii na budivnytstvo», Kyiv, Minrehion Ukrainy
24. DBN V.1.2-6:2021 (2022) «Osnovni vymohy do budivel i sporud. Mekhanichniy opir ta stiikist», Kyiv. Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy.
25. Rokochynskyi A.M., Kozhushko L.F., Kropyvko S.M., Frolenkova N.A. (2012) Upravlinnia proektamy u vodnomu hospodarstvi ta pryrodokorystuvannia, nachalniy posibnyk, Rivne: NUVGP, 293 p. [in Ukrainian].
26. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 11 lypnia 2007 r. N 903 Pro avtorskyi ta tekhnichniy nahliad pid chas budivnytstva obiekta arkhitektury

РЕФЕРАТ

Губич С.М. Аналіз вимог до якості в будівельних проєктах. / С.М. Губич, Ю.С. Хрутьба // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

Сучасна діяльність вітчизняних підприємств будівельної галузі обумовлює необхідність опанування нових правил адаптації та взаємодії із зовнішнім оточенням. Це потребує, перш за все, застосування сучасних підходів, принципів, ефективних методів, інструментів в управлінні підприємством для забезпечення успішного функціонування у конкурентному середовищі, адже будівництво – одна з пріоритетних галузей економічної діяльності України, де створюються локально закріплені (нерухомі) основні фонди господарського комплексу і невиробничого призначення, як готова будівельна продукція. В сучасній економіці якість та управління в будівельних проєктах відіграють стратегічну роль та забезпечують конкурентоспроможність. Без дотримання запланованих вимог, параметрів, стандартів якості проєктного об'єкту, неможливо досягти поставлених перед проєктом завдань і цілей. Тому якість усіх елементів проєкту повинна знаходитись у зоні уваги проєкт-менеджера протягом усіх етапів проєктного циклу.

Мета статті – полягає в тому, щоб розробити визначення передумов для формування вимог до якості в будівельних проєктах, шляхом групування формалізованої ідентифікації стану понять якості в будівельних проєктах. Отже проведене дослідження «Аналізу вимог до якості в будівельних проєктах» дало змогу згрупувати визначення якості за різними групами та дати загальні визначення в будівельних проєктах, де визначилось, що всі ці групи якості взаємопов'язані та є окремими складовими. Якість включає загальні напрямки, як основні параметри для досягнення цілей будівництва, з урахуванням державних стандартів та нормативних законодавчих норм. При будівництві та розробці проєктів важливо враховувати ці всі визначені вимоги, що забезпечать безпеку, екологічну чистоту та довговічність будівель і споруд.

Отже проведене дослідження дало змогу узгодити основні поняття до якості в будівельних проєктах, що на зміну узагальнюючого поняття дозволило сформулювати визначення поняття до вимог будівельної галузі. Запропоноване визначення забезпечує розуміння понять відповідно до специфіки галузі, що дозволяє включити основні параметри визначення умов для досягнення всіх цілей і завдань процесу будівництва і припускає потреби споживача згідно державних стандартів та нормативних законодавчих норм.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЯКІСТЬ, БУДІВЕЛЬНИЙ ПРОЄКТ, ЯКІСТЬ БУДІВЕЛЬНИХ ПРОЄКТІВ, ВИМОГИ ДО ЯКОСТІ В БУДІВЕЛЬНИХ ПРОЄКТАХ, ЯКІСТЬ БУДІВНИЦТВА

ABSTRACT

Gubych S.M., Hrutba Yu.S., Analysis of quality requirements in construction projects. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The modern activity of domestic enterprises in the construction industry determines the need to master new rules of adaptation and interaction with the external environment. This requires, first of all, the application of modern approaches, principles, effective methods, tools in enterprise management to ensure successful functioning in a competitive environment, because construction is one of the priority branches of economic activity in Ukraine, where locally fixed (immovable) main funds of the economic complex are created and non-production purposes, such as finished construction products. In the modern economy, quality and management in construction projects play a strategic role and ensure competitiveness. Without compliance with the planned requirements, parameters, quality standards of the project object, it is impossible to achieve the tasks and goals set before the project. Therefore, the quality of all elements of the project should be in the area of attention of the project manager during all stages of the project cycle.

The purpose of the article is to develop a definition of the prerequisites for the formation of quality requirements in construction projects by grouping the formalized identification of the state of quality concepts in construction projects. Therefore, the conducted study "Analysis of quality requirements in construction projects" made it possible to group the definitions of quality according to different groups and to give general definitions in construction projects, where it was determined that all these groups of quality are interconnected and are separate components. Quality includes general directions as the main parameters for achieving construction goals, taking into account state standards and normative legal norms. During the

construction and development of projects, it is important to take into account all these specified requirements, which will ensure the safety, environmental cleanliness and durability of buildings and structures.

Therefore, the conducted research made it possible to agree on the main concepts of quality in construction projects, which, instead of a generalizing concept, made it possible to form a definition of the concept according to the requirements of the construction industry. The proposed definition provides an understanding of the concepts in accordance with the specifics of the industry, which allows to include the main parameters of the definition of conditions for achieving all the goals and objectives of the construction process and assumes the needs of the consumer according to state standards and normative legal norms.

KEY WORDS: QUALITY, CONSTRUCTION PROJECT, QUALITY OF CONSTRUCTION PROJECTS, REQUIREMENTS FOR QUALITY IN CONSTRUCTION PROJECTS, QUALITY OF CONSTRUCTION

АВТОРИ:

Губич С.М., аспірант кафедри транспортного права та логістики, Національний транспортний університет, Київ, Україна, e-mail: gubich79@gmail.com, тел. +380980908979, Україна, 11500 Житомирська область, Коростенський район, м.Коростень, вул.Грушевського 41 кв.1, orcid.org/0009-0002-8928-2405,

Хрутьба Ю.С., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: hrutbaj@gmail.com, тел. +380636081570, Україна, 01010, м. Київ, вул. Михайла Омеляновича-Павленка 1, к. 439, orcid.org/0000-0002-3419-8364

AUTHOR:

Hubych S.M., graduate student of the Department of Transport Law and Logistics, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: (hidden) tel. +380980908979, Ukraine, 11500 Zhytomyr region, Korostenskyi district, Korosten city, 41 Hrushevsky St., 1st floor, orcid.org/0009-0002-8928-2405,

Khrutba Yuliya, Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor of Department of transport Law and Logistics, e-mail: hrutbaj@gmail.com, тел. +380636081570, Ukraine, 01010, Kyiv, M. Omelianovycha-Pavlenka Str.1, of. 439, orcid.org/0000-0002-3419-8364.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Купалова Галина Іванівна, доктор економічних наук, професорка, Київський національний університет імені Тараса Шевченка, професорка кафедри екологічного менеджменту та підприємництва

Матейчик Василь Петрович, доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри екології та технологій захисту навколишнього середовища.

REVIEWERS:

H.I. Kupalova, Doctor of Economics, Professor, Taras Shevchenko National University of Kyiv, Professor of the Department of Environmental Management and Entrepreneurship

V. P. Mateychyk, Doctor of Technical Sciences, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Ecology and Environmental Protection Technologies..

ГЛОБАЛЬНІ ЧИННИКИ ІНТЕРНАЦІОНАЛІЗАЦІЇ НЕМАТЕРІАЛЬНИХ АКТИВІВ

Єременко А.В., кандидат економічних наук, ДННУ «Академія фінансового управління», Київ, Україна, andreyu@ukr.net, orcid.org/0009-0005-6177-838X

GLOBAL FACTORS OF THE INTERNATIONALIZATION OF INTANGIBLE ASSETS

Yeremenko A.V., Ph. D. (Economics), SESE «The Academy of Financial Management», Kyiv, Ukraine, andreyu@ukr.net, orcid.org/0009-0005-6177-838X

Постановка проблеми. Головною тенденцією економічного розвитку сьогодні є поглиблення міжнародного поділу праці і супроводжуючі його процеси інтернаціоналізації бізнесу. При цьому головним джерелом зростання економічного потенціалу стають не матеріальні і природні ресурси, а інноваційні та інтелектуальні засоби розвитку, засновані на використанні нових ідей та інтелектуальних ресурсів суспільства. Такі країни, як Норвегія, Канада, Німеччина, Ірландія та Австрія переорієнтували власну економіку на виробництво і використання сучасних знань, які на 50% і більше забезпечують зростання національного багатства. Фактично, це – виробництво інтелектуального продукту за рахунок реалізації наукового потенціалу. Наприклад, у США частка працівників, які безпосередньо виконують виробничі операції, становить менше 10,5%, у Франції – 12,4%, Нідерландах – 10,4%, Великобританії – 9,5%. Аналогічні пропорції характерні і для інших розвинених країн [1]. В сучасних умовах нематеріальні активи (далі НМА) використовуються і патентуються не тільки в межах однієї країни, але й у глобальному масштабі, і саме тому багато питань залишаються до кінця невирішеними.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Фундамент досліджень проблематики НМА та використання інтелектуальних ресурсів започаткували наукові праці В. Вернерфельта, Р. Румельта [2], Е. Брукінга [3], Дж. Барні [4] та ін. Значний внесок у розроблення методологічних засад і практичних рекомендацій щодо НМА зробили такі зарубіжні та вітчизняні науковці, як Х. Ітама [5], О. Бутнік-Сіверський [6], О. Мендрул [7] та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну кількість вітчизняних і зарубіжних публікацій, не було проведено достатньо поглиблених досліджень стосовно такої визначної складової в системі науково-теоретичних засад з управління нематеріальними активами, що, в першу чергу, стосуються системи регулювання їх прав на міжнародному рівні, розходженням електронних і фізичних кордонів окремих країн, відсутністю зв'язку між системами їх реєстрації, територіальній обмеженості патентних прав та суттєвих відмінностях правил патентування в різних країнах, необхідність захисту від недобросовісної конкуренції, регулюванням прав власності на результати досліджень і з розподілом майбутніх гонорарів, явищами нелегальної передачі технологічно чи організаційно важливої інформації.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає в поглибленні на основі аналізу процесів інтернаціоналізації нематеріальних активів в контексті їх глобалізації і інформатизації та розробці пропозицій виявлення механізмів створення конкурентних переваг на світових ринках щодо підвищення ефективності міжнародної торговельно-економічної діяльності.

Виклад основного матеріалу.

Самий зміст поняття «нематеріальні активи», його структура постійно розширюються та якісно оновлюються. Відносини, що виникають у зв'язку з цим, тісно пов'язані з процесом інтернаціоналізації бізнесу. При чому, не лише в сенсі об'єкту цих відносин, але й їх регулювання, застосування нетрадиційних підходів до забезпечення прав власності. В цих умовах особливе значення набуває наявність достатньо розвиненої системи регулювання їх прав на міжнародному рівні. Останнє особливо актуальне, якщо взяти до уваги, що інтенсифікація міжнародних торговельно-економічних відносин тісно пов'язана з використанням глобальних інформаційних структур, в яких поняття національних кордонів досить умовно. Дійсно, інформація, що розміщена в глобальних мережах, і особливо в Інтернет, стає доступною одночасно користувачам всіх країн світу, в яких регулювання прав виконується згідно з національним і не завжди адекватним законодавством. Розходження електронних і фізичних кордонів окремих країн створює негативні юридичні проблеми для існуючої системи регулювання їх прав.

Відсутня також єдина точка зору стосовно регулювання прав нетрадиційних об'єктів НМА. Так, на сьогодні розвинені країни суттєво розширили перелік об'єктів патентування. Ще 40 років тому неможливо було уявити собі патенти на об'єкти біотехнології, 30 років тому не патентувалися комп'ютерні програми, 25 років тому – методи підприємництва, проте сьогодні це стає можливим у дедалі більшій кількості країн. Такі тенденції викликають суперечки, оскільки не вирішено принципове питання про прийнятність патентування нематеріальних об'єктів (програмне забезпечення, методи ведення бізнесу). Існують побоювання, що це призведе до монополізації життєво важливих знань та ідей крупними компаніями і транснаціональними корпораціями, що завдасть шкоди найменш розвиненим країнам. Але досвід не підтверджує цих пересторог. Регулювання прав нових розробок відкриває доступ науково-технічній спільноті до найсучасніших знань. Своєю чергою, заборона користуватися запатентованими технологіями змушує конкурентів розробляти нові рішення, які вдосконалюють або обходять існуюче.

Треба зазначити, що в умовах глобалізації економіки та стрімкого збільшення обсягів міжнародної торгівлі різко зросла комерційна привабливість таких об'єктів НМА, як товарні знаки, фірмові найменування, промислові зразки та інші засоби індивідуалізації товарів та послуг. Вони необхідні для підприємств під час розробки ділової стратегії, що дозволяє ідентифікувати, рекламувати і ліцензувати свої товари чи послуги на ринку і відрізнити їх від аналогічних товарів чи послуг своїх конкурентів, створюючи тим самим довіру і лояльність покупців. Вартість глобальних брендів на сьогодні досягає сотні мільярдів доларів США. Так, з 1995 по 2015 рік частка ринкової вартості НМА зросла з 68% до 84%. COVID-19 прискорив тенденцію до збільшення частки вартості НМА, причому зараз НМА становлять 90% ринкової вартості S&P500 [8].

Виникнення інтернаціональних бізнес-структур пов'язано із застосуванням телекомунікаційних технологій. Саме це обумовлює ще один аспект інтернаціоналізації НМА – використання товарних знаків та фірмових найменувань в доменних іменах, які по суті є тільки засобами індивідуалізації сайтів в інформаційних системах.

З розвитком Інтернет почастішали конфлікти між власниками доменних імен та товарних знаків, що обумовлено відсутністю зв'язку між системами їх реєстрації. Система реєстрації товарних знаків контролюється відповідними державними установами згідно з національним принципом. Це означає, що правовласники товарних знаків мають охоронятися тільки в межах країни.

Система доменних імен, як правило, контролюється неурядовою установою без певних функціональних обмежень і розрахована на присутність в глобальному кіберпросторі. Різниця в системах реєстрації є передумовою кіберсквотингу, сутність якого полягає в використанні при реєстрації доменних імен товарних знаків, що належать іншим фізичним або юридичним особам. Ці протиправні дії дозволяють скористатись діловою репутацією конкурента або в подальшому продати зареєстрований домен. Розташування сайтів в комп'ютерних мережах, які є екстериторіальними, відносить питання правомірності використання товарних знаків в доменних іменах до компетенції міжнародних норм щодо регулювання прав НМА.

Загострення конкуренції на світовому і внутрішньому ринках породили особливу тактику і стратегію компаній, для яких нагромадження, резервування і своєчасне використання інновацій стало пріоритетним завданням у боротьбі за ринки. Сьогодні успіх компаній визначається не стільки масштабом виробництва, скільки здатністю до відновлення номенклатури виробів відповідно до вимог ринку. Світова практика переконливо свідчить, що найбільш конкурентоспроможні компанії мають власні науково-дослідницькі структури та підрозділи, що займаються інноваційною діяльністю, яка впроваджується у виробництво в тій послідовності і з тими термінами, що диктуються поточною і перспективною кон'юнктурою. Тому можна зробити висновок, що вихідний імпульс до відновлення технологій і товарної номенклатури закладений у сфері виробництва та торгівлі інтелектуальною продукцією, що є каталізатором безупинного зростання світової економіки.

Одним із чинників істотного поширення сфери інтелектуального виробництва в умовах глобалізації слід вважати активізацію винахідницької діяльності і як наслідок цього різке збільшення числа патентів виданих в різних країнах. Так, за словами віце-президента Коаліції захисту прав інтелектуальної власності (CIPR), щороку в більшості країн спостерігається зростання обсягів подання заявок та реєстрації об'єктів промислової власності в середньому на 20%. Це обумовило загальну тенденцію до зростання обсягів світового ринку НМА, провідне місце на якому належить торгівлі ліцензіями. Ілюстрацією цього може бути той факт, що звіт про найкращих світових ліцензіарів License Global за 2023 рік містить 278 мільярдів доларів роздрібних продажів від найбільших світових брендів, Disney, Dotdash Meredith, Authentic Brands Group, Warner Bros., Pokémon, Hasbro, NBCUniversal, Mattel, Bluestar Alliance і WHP Global [9].

Глобалізація торговельно-економічних відносин загострює проблему міжнародного патентування. Основні труднощі полягають в територіальній обмеженості патентних прав та суттєвих відмінностях правил патентування в різних країнах. Територіальна обмеженість означає, що будь-яка особа з іншої країни може використати винахід, отримавши інформацію про нього неофіційним шляхом або зробивши відкриття паралельно. Для запобігання цьому необхідне патентування у всіх країнах, які зацікавлені в його використанні або потенційно можуть повторити винахід. Що стосується розбіжностей систем патентування в різних країнах, то мова йде про такі моменти як видача патенту першому замовнику чи першому винахіднику, терміни подання заявки і терміни дії патентів. Різні терміни дії патентів в країнах, де розташовані міжнародні бізнес-структури, ведуть до матеріальних збитків. Сполучені Штати унікальні в підході до надання патентних прав: патентні права надаються «першому винахіднику», а не «першому заявнику», як це відбувається в інших країнах. Відповідно в країні діє унікальна система «звітності заявок», яка використовується для того, щоб визначити, яка сторона була першим винахідником.

Якщо в інших розвинених країнах головною метою цієї системи є забезпечення права власності, то в Японії найважливіша задача – забезпечення суспільної корисності. У зв'язку з цим у країні першочергова увага приділяється практичному використанню інновацій. Правові норми фактично дають можливість «обходу» патенту, що блокує використання новітньої технічної розробки; виявляється підтримка японським компаніям, що удосконалюють закордонні технології.

Наведене свідчить, що інтернаціоналізація ринків та виникнення міжнародних бізнес-структур, а також зобов'язання країн за Угодою про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності (Угода ТРІПС) [10] гармонізувати національні системи НМА вимагають подальшого вдосконалення міжнародної патентної системи. Істотні кроки в цьому напрямку були зроблені за допомогою Договору про патентну кооперацію (РСТ) [11], метою якого стало спрощення та підвищення ефективності та економічності раніше існуючих засобів одержання патентної охорони в різних країнах. Цей договір є угодою про міжнародне співробітництво в галузі подачі, пошуку та попередньої експертизи патентних заявок та розповсюдження технічної інформації, що міститься в заявках.

Подана міжнародна заявка стає об'єктом «міжнародного пошуку», який може здійснюватися одним з національних патентних відомств, яким надано статус міжнародного пошукового органу, а також Європейським патентним відомством. Результатом такого пошуку є підготовка «звіту про міжнародний пошук», тобто переліку посилань на опубліковані патентні документи, які можуть впливати на патентоспроможність винаходу за міжнародною заявкою [12].

Ще у 2003р. було запущено програмне забезпечення РСТ-SAFE. Це програмне забезпечення дозволяє заявникам по РСТ подавати свої заявки в електронній формі через надійний зв'язок в Інтернет. Реформа системи, відомої за назвою «Система міжнародної патентної класифікації» (МПК), забезпечить послідовність результатів пошуку і їхнє взаємне визнання відомствами промислової власності [13].

Подальшій інтернаціоналізації НМА і гармонізації міжнародно-економічних відносин сприяв Договір про патентне право (PLT) [14]. Цей договір спрощує формальності і раціоналізує процедури стосовно національних і регіональних патентних заявок. Зокрема, PLT спрощує вимоги до дати подачі, встановлює стандартний набір формальних вимог, передбачених вимогами в РСТ, передбачає стандартні бланки, спрощені процедури у відомствах, засоби для запобігання ненавмисної втрати прав і основні принципи електронної подачі заявок. Таким чином, користувачі патентної системи зможуть спиратися на передбачувані і прості процедури подачі національних і регіональних патентних заявок і підтримку в силі патентів у всіх країнах-учасниках.

Інтернаціоналізація НМА має й негативні наслідки. Мова йде про необхідність захисту від недобросовісної конкуренції, одним з проявів якої є значне поширення торгівлі фальсифікованими товарами. Причому останнє пов'язане з використанням новітніх науково-технічних розробок в галузі вдосконалення засобів запису і відтворення звуку і зображень, копіювання та передачі інформації.

Випуск фальсифікованої продукції і порушення прав НМА прийняли величезні масштаби. У країнах Азії, Африки і Латинської Америки виникли цілі галузі, засновані на нелегальному використанні «ноу-хау» і товарних знаків. У промислово розвинених країнах «піратство» прийняло більш витончені форми. Відбувається активне «полювання» за промисловими й іншими підприємницькими секретами, що згодом втілюються в технічні новинки конкуруючих фірм. Обіг незаконного тиражування комп'ютерних програм, аудіо- і відеопродукції на міжнародному ринку експерти порівнюють з розмірами їхніх легальних продажів.

Особливо негативно порушення прав НМА позначається на найбільш передових і наукомістких галузях, що вимагають значних витрат на проведення наукових досліджень.

Контрафактна (підроблена) продукція, що має більш низьку ціну, витісняє з ринків товари самих розробників технологій, послабляючи моральні і матеріальні стимули для подальших досліджень.

Інтернаціоналізацію НМА супроводжує також поява нетрадиційних об'єктів, їх використання в нових аспектах, трансформація існуючих відносин, що виникають при створенні об'єктів НМА.

Ще одним чинником інтернаціоналізації НМА слід вважати зміни, пов'язані з регулюванням прав власності на результати досліджень і з розподілом майбутніх гонорарів чи доходів. Ці зміни виникли в останній час в зв'язку з тим, що, як правило, в міжнародних компаніях НМА створюється колективом авторів, тобто має місце колективна інтелектуальна діяльність. Крім того, джерелом фінансування робіт частіше є не лише власні кошти автора (авторів), а кошти державного бюджету або юридичних осіб, які є замовником досліджень. В даній ситуації слід чітко визначити статус автора (авторів) та власника результатів інтелектуальної діяльності, а також роль інвестора, оскільки характер економічних інтересів вказаних суб'єктів є суперечливим.

Замовник-інвестор, що захищає свої фінансові інтереси, претендує бути власником виконаних досліджень. В цьому разі виключена можливість використання конкурентами результатів робіт, що були їм профінансовані. В той же час творець (творці) інтелектуальних продуктів зацікавлені в монопольному володінні правом на результати своєї діяльності і наданні інвестору тільки права на ліцензію. Автор вважає, що право власності на створену інтелектуальну власність повинно належати юридичній особі, яка фінансує роботу згідно договору-замовленню, а безпосередній творець інтелектуального продукту повинен придбати авторські права.

Відсутність ясності і чіткості в позиціях сторін у розподілі прав власності й обов'язків безпосередньо при створенні об'єктів НМА може призвести до значних фінансових витрат та інших правових наслідків при комерціалізації інноваційної продукції. Крім того, треба забезпечити одержання справедливої винагороди за використання НМА, оскільки надзвичайно поширеними стають випадки практично безкоштовної передачі НМА більш досвідченим в інноваційному бізнесі партнерам. Тому вже на стадії укладання договорів про створення науково-технічної продукції необхідно залучати юристів, що спеціалізуються в галузі охорони і комерційного використання НМА. Можна зробити висновок, що як в різних країнах, так і в межах однієї країни, є суттєві розбіжності в розподілі гонорарів за використання НМА. Зазначене є значною перешкодою на шляху гармонізації національних законодавств щодо НМА.

Суттєвим чинником інтернаціоналізації НМА є глобальна інформатизація всіх сфер сучасного життя. В першу чергу, це стосується міжнародного бізнесу, ефективність якого залежить від використання інформаційних систем та глобальних комп'ютерних мереж. Електронний бізнес та електронна торгівля засновано на новітніх технологіях, які є по суті об'єктами інтелектуальної власності. Проілюструємо ці зауваження. Менеджмент будь-якої міжнародної компанії, що займається виробництвом чи торговельними операціями, пов'язаний з переробкою значних обсягів інформації, яка повинна бути достовірною та оперативною. Останнє можливе лише за умови застосування комп'ютерних інформаційних систем, в базах даних яких зберігаються відомості, що необхідні для прийняття персоналом відповідних адміністративно-управлінських рішень. Ця інформація, яка є продуктом інтелектуальної праці, включає дані про ринкову кон'юнктуру (маркетингові дослідження), характер виробничих процесів, фінансовий стан, організаційно-адміністративні особливості компанії і являє собою комерційну таємницю. Якщо врахувати, що локальні та корпоративні мережі практично всіх міжнародних компаній інтегровані в Інтернет, то створюються реальні умови для неправомірного використання конкурентами відомостей, що являють собою комерційну таємницю.

Так, в останні десятиліття значного поширення набули явища нелегальної передачі технологічно чи організаційно важливої інформації, здебільшого у формі промислового шпигунства і піратства. З різних джерел відомо, що до 1/3 зарубіжних служб маркетингу та крупних дослідно-конструкторських підприємств і корпорацій так чи інакше займаються промисловим шпигунством [15].

Інформація розміщена в базах даних є об'єктом ІВ, на яку, як і на програмні продукти, відповідно до Бернської конвенції розповсюджуються лише норми авторського права. Проте, в розвинених країнах практикується системний підхід щодо охорони комп'ютерних програм і баз даних, який включає можливість їх захисту патентним законодавством. Слід також додати, що охорону інтелектуальної власності в інформаційному середовищі тільки правовими методами на сьогодні неможливо вважати достатньою. Це пояснюється можливістю порушувати конфіденційність та/або навіть цілісність бази даних без відома її власника. В результаті притягнути до відповідальності правопорушника, навіть якщо він буде встановлений, практично неможливо,

наслідком чого є порушення права на комерційну таємницю. Можна зробити висновок, що захист інформації повинен реалізовуватись комбінацією правових та криптографічних методів.

Проведений аналіз дозволяє виділити наступні чинники інтернаціоналізації НМА: підвищення темпів розвитку інноваційної діяльності; загострення міжнародної конкуренції; інтенсифікація інноваційної діяльності та підвищення ролі НМА компаній; інформатизація суспільства; поглиблення міжнародного поділу праці та збільшення кількості бізнес-структур, що розташовані на територіях декількох країн; зміни в характері процесу створення об'єктів НМА, а саме використання колективної творчої праці, профінансованої транснаціональними корпораціями або державою (рис. 1). Зазначені вище чинники мають конкретні характерні прояви інтернаціоналізації НМА. Аналіз дозволяє поділити їх на дві групи: макрорівневі, тобто прояви інтернаціоналізації НМА, які мають бути враховані під час формування національної торгової політики та реалізації стратегії взаємовідносин країни з відповідними міжнародними організаціями; мікрорівневі, які мають бути враховані під час розробки стратегій виходу національних фірм на зарубіжні ринки та розвитку міжнародної діяльності.

Аналіз даних (рис. 1) показує, що інтернаціоналізація НМА відбувається на макро- та мікрорівнях. Макрорівневі прояви визначають торговельну політику країн світу, а мікрорівневі – відносини між суб'єктами господарської діяльності, що відбуваються як в межах країни, так і на її зовнішніх ринках. До характерних проявів інтернаціоналізації НМА на макрорівні слід віднести: наявність об'єктів НМА, що одночасно підпадають під юрисдикцію країн з різними нормативно-правовими системами; збільшення обсягів трансферу прав НМА; розвиток міжнародного ринку ліцензій; виникнення нових об'єктів НМА (програмні продукти, бази даних, доменні імена), правовий статус яких не визначений однозначно на рівні міжнародних угод в галузі охорони НМА; зростання кількості міжнародних договорів та угод з охорони НМА; гармонізація національних законодавств з нормами і положеннями міжнародних угод та конвенцій в сфері НМА; формування пріоритетності СОТ у регулюванні торговельних аспектів прав НМА. На мікрорівні належать такі прояви: поширення практики недобросовісної конкуренції, а саме розповсюдження контрафактної продукції та неправомірне збирання, розголошення і використання комерційної таємниці; інтенсифікація винахідницької діяльності; прискорення комерціалізації НМА; підвищення значущості товарних знаків та фірмових найменувань; збільшення кількості та різноманітності наукомістких, високотехнологічних товарів та послуг при одночасному скороченні терміну їх життєвого циклу; прискорення реакції виробництва на виклики ринку щодо зростання попиту на інтелектуальну продукцію; проблема визначення автора / власника НМА, а також співвідношення їх прав під час розподілу гонорарів та прибутків.

Висновки. Таким чином, можна зробити висновок, що характер та тенденції розвитку сучасної світової економічної системи в контексті її глобалізації та інформатизації суттєво впливають на процеси інтернаціоналізації НМА. Дослідження цих процесів та виявлення механізмів створення конкурентних переваг на світових ринках НМА можуть бути корисними під час розробки рекомендацій щодо підвищення ефективності міжнародної торговельно-економічної діяльності.

Особливості сучасного економічного середовища і, перш за все, його глобалізація супроводжуються змінами в галузі інтелектуальної діяльності в напрямку її інтернаціоналізації. Виявлення та систематизація чинників інтернаціоналізації НМА дозволили виділити дві групи їх проявів на макро- та мікрорівнях. Перші можуть бути використані при створенні та проведенні активної торгової політики країни, другі – вказують доцільні напрями розробки стратегії міжнародної діяльності окремих підприємств.

Одночасно з глобалізацією суттєві зміни в концепції НМА викликало застосування інформаційно-комунікаційних технологій у всіх сферах життєдіяльності суспільства. Використання сучасних правових норм не може гарантувати достатній рівень правового забезпечення НМА, особливо при їх розміщенні в інформаційному середовищі. Це вимагає необхідності адаптації НМА до умов інтернаціоналізації торговельної діяльності.

Усвідомлення значущості НМА підприємств та необхідності впровадження новітніх розробок і технологій змушують постійно вести моніторинг останніх науково-технічних досягнень, що стимулює процеси їх комерціалізації. Світова практика свідчить, що найбільш конкурентоспроможні суб'єкти господарювання мають власні науково-дослідні структури, що займаються інноваційною діяльністю, яка впроваджується в бізнес в тій послідовності і з тим терміном, що диктується поточною та перспективною кон'юнктурою.



Рисунок 1 – Глобальні чинники та характерні прояви інтернаціоналізації НМА (джерело: складено автором)
 Figure 1 – Global factors and characteristic manifestations of the internationalization of intangible assets
 (source: compiled by the author)

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Global manufacturing scorecard: How the US compares to 18 other nations. URL: <https://www.brookings.edu/articles/global-manufacturing-scorecard-how-the-us-compares-to-18-other-nations/> [In English].
2. Wernerfelt B. A resource-based view of the firm: Ten years after / B. Wernerfelt // *Strategic Management Journal*. – 1984. – 16 (3). – P. 171-174.
3. Brooking Annie. *Intellectual Capital: Core Assets for the Third Millenium Enterprise*. London, Boston (Mass.): International Thomson Business Press: ITP International Thomson Pub., 1997. 288p.
4. Barney J.B. Firm resources and sustainable competitive advantage / J.B. Barney // *Journal of Management*. – 1991. – № 17. – P. 99-120.
5. Hiroyuki Itami Mobilizing Invisible Assets / Itami Hiroyuki, Thomas W. Roehl // *Harvard University Press*,. – 1991. – 200 p.
6. Підпригора О.А. Право інтелектуальної власності: Академічний курс : підручник для студ. вузів / О.А. Підпригора, О.Б. Бутнік-Сіверський, В.С. Дроб'язко та ін.; за ред. О.А. Підпригори, О.Д. Святоцького. – 2-е вид., перероб. та доп. – К. : Ін Юре, 2004. – 672 с.
7. Мендрул О.Г. Оценка стоимости нематериальных активов / О.Г. Мендрул, В.С. Ларцев. – К. : ООО «Полиграф-Информ», 2004. – 264 с.
8. Ocean Tomo LLC, Annual Study of Intangible Asset Market Value Ocean Tomo, LLC. URL: <https://oceantomo.com/intangible-asset-market-value-study/>.
9. The Top Global Licensors Report 2023. URL: <https://www.licenseglobal.com/rankings-lists/top-150-leading-licensors>.
10. Верховна Рада України: веб-сайт. Додаток 1С до Угоди про заснування Світової організації торгівлі. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_018#Text.
11. World Intellectual Property Organization: web-site. Patent Cooperation Treaty (PCT). URL: <https://www.wipo.int/wipolex/en/text/488122>.
12. Мельник О.М. Проблеми охорони прав суб'єктів інтелектуальної власності в Україні. – Харків: Вид-во Національного університету внутрішніх справ, 2002. – 362с.
13. PCT 2005 Celebrating 1 Million Applications // *WIPO Magazine*. – 2005. – №1. URL: https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_121_2005_01.pdf.
14. World Intellectual Property Organization: web-site. Patent Law Treaty. URL: <https://www.wipo.int/wipolex/en/text/288996>.
15. Білорус О., Скаленко О., Ярова Н. Можливості та шляхи інтеграції України у світовий ринок інтелектуальних продуктів // *Економічний часопис-XXI*. – 2002. – №1. – С. 15-20.

REFERENCES

1. Global manufacturing scorecard: How the US compares to 18 other nations. URL: <https://www.brookings.edu/articles/global-manufacturing-scorecard-how-the-us-compares-to-18-other-nations/> [In English].
2. Wernerfelt B. A resource-based view of the firm: Ten years after / B. Wernerfelt // *Strategic Management Journal*. – 1984. – 16 (3). – P. 171-174.
3. Brooking Annie. *Intellectual Capital: Core Assets for the Third Millenium Enterprise*. London, Boston (Mass.): International Thomson Business Press: ITP International Thomson Pub., 1997. 288p.
4. Barney J.B. Firm resources and sustainable competitive advantage / J.B. Barney // *Journal of Management*. – 1991. – № 17. – P. 99-120.
5. Hiroyuki Itami Mobilizing Invisible Assets / Itami Hiroyuki, Thomas W. Roehl // *Harvard University Press*,. – 1991. – 200 p.
6. Podopryhora O.A. Intellectual property law: Academic course: textbook for students. universities / O.A. Podopryhora, O.B. Butnik-Siverskyi, V.S. Drobyazko and others; under the editorship O.A. Podoprygory, O.D. Sviatotsky – 2nd ed., revision. and additional - K.: In Yure, 2004. - 672 p.
7. Mendrul O.H. Estimation of the value of intangible assets / O.G. Mendrul, V.S. Lartsev. - K.: Polygraph-Inform LLC, 2004. - 264 p.
8. Ocean Tomo LLC, Annual Study of Intangible Asset Market Value Ocean Tomo, LLC. URL: <https://oceantomo.com/intangible-asset-market-value-study/>.
9. The Top Global Licensors Report 2023. URL: <https://www.licenseglobal.com/rankings-lists/top-150-leading-licensors>.

10. Verkhovna Rada of Ukraine: website. Annex 1C to the Agreement Establishing the World Trade Organization. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_018#Text [In Ukrainian].
11. World Intellectual Property Organization: web-site. Patent Cooperation Treaty (PCT). URL: <https://www.wipo.int/wipolex/en/text/488122> [In English].
12. Melnyk O.M. Problems of protecting the rights of intellectual property subjects in Ukraine. - Kharkiv: Publication of the National University of Internal Affairs, 2002. - 362p.
13. PCT 2005 Celebrating 1 Million Applications // WIPO Magazine. – 2005. – №1. URL: https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_121_2005_01.pdf.
14. World Intellectual Property Organization: web-site. Patent Law Treaty. URL: <https://www.wipo.int/wipolex/en/text/288996> [In English].
15. Bilorus O., Skalenko O., Yarova N. Possibilities and ways of integration of Ukraine into the world market of intellectual products // Economic Journal-XXI. – 2002. – No. 1. - P. 15-20.

РЕФЕРАТ

Єременко А.В. Глобальні чинники інтернаціоналізації нематеріальних активів / А.В. Єременко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

Стаття присвячена обґрунтуванню науково-теоретичних засад та провідних чинників впливу в системі управління нематеріальними активами при характерних проявах інтернаціоналізації.

Об'єкт дослідження – процеси формування нематеріальних активів в контексті їх інтернаціоналізації щодо створення конкурентних переваг.

Мета роботи – поглиблення на основі аналізу процесів інтернаціоналізації нематеріальних активів в контексті їх глобалізації і інформатизації та розробці пропозицій виявлення механізмів створення конкурентних переваг на світових ринках щодо підвищення ефективності міжнародної торговельно-економічної діяльності.

Метод дослідження – теоретичне та аналітичне обґрунтування процесів, пов'язаних з інтернаціоналізацією нематеріальних активів.

Завдання забезпечення стабільності у всіх важливих для підприємства процесах і видах діяльності є неодмінною умовою його ефективного функціонування, визначальна роль в якому належить саме нематеріальним активам, тобто тій частині активів підприємства які складають більше 90% його вартості. В статті на основі більш поглибленого дослідження базисних науково-теоретичних засад та аналітичних розрахунків щодо інтернаціоналізації нематеріальних активів, виділено дві групи їх проявів на макро- та мікрорівнях. Перші можуть бути використані при створенні та проведенні активної торгової політики країни, другі – вказують доцільні напрями розробки стратегії міжнародної діяльності окремих підприємств. Автором також наведені глобальні чинники та характерні прояви інтернаціоналізації нематеріальних активів.

Результати статті можуть бути використані вітчизняними підприємствами будь-якої галузі для розробки рекомендацій щодо підвищення ефективності міжнародної торговельно-економічної діяльності за рахунок нематеріальних активів.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – впровадження новітніх розробок і технологій змушують постійно вести моніторинг останніх науково-технічних досягнень, що стимулює процеси їх комерціалізації.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: НЕМАТЕРІАЛЬНІ АКТИВИ, ІНТЕЛЕКТУАЛЬНА ВЛАСНІСТЬ, ГЛОБАЛІЗАЦІЯ, ІНТЕРНАЦІОНАЛІЗАЦІЯ, ІННОВАЦІЇ, ІНФОРМАТИЗАЦІЯ, ЛІЦЕНЗІЯ, ТОРГІВЛЯ, ГАРМОНІЗАЦІЯ, ПАТЕНТУВАННЯ.

ABSTRACT

Yeremenko A.V. Global factors of internationalization of intangible assets. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The article is devoted to the substantiation of scientific and theoretical foundations and leading factors of influence in the system of management of intangible assets in the case of characteristic manifestations of internationalization.

The object of research is the processes of formation of intangible assets in the context of their internationalization in order to create competitive advantages.

The purpose of the work is to deepen, based on the analysis of the processes of internationalization of intangible assets in the context of their globalization and informatization, and to develop proposals for identifying mechanisms for creating competitive advantages on world markets in order to increase the efficiency of international trade and economic activity.

The research method is a theoretical and analytical substantiation of processes related to the internationalization of intangible assets.

The task of ensuring stability in all processes and types of activities important for the enterprise is an indispensable condition for its effective functioning, the determining role of which belongs precisely to intangible assets, that is, that part of the enterprise's assets that make up more than 90% of its value. In the article, based on a more in-depth study of the basic scientific and theoretical principles and analytical calculations regarding the internationalization of intangible assets, two groups of their manifestations at the macro and micro levels are distinguished. The first can be used in the creation and implementation of an active trade policy of the country, the others indicate appropriate directions for developing the strategy of international activities of individual enterprises. The author also gives global factors and characteristic manifestations of the internationalization of intangible assets.

The results of the article can be used by domestic enterprises of any industry to develop recommendations for increasing the efficiency of international trade and economic activity at the expense of intangible assets.

Predictive assumptions regarding the development of the object of research - the introduction of the latest developments and technologies make it necessary to constantly monitor the latest scientific and technical achievements, which stimulates the processes of their commercialization.

KEY WORDS: INTANGIBLE ASSETS, INTELLECTUAL PROPERTY, GLOBALIZATION, INTERNATIONALIZATION, INNOVATION, INFORMATIZATION, LICENSE, TRADE, HARMONIZATION, PATENTING.

АВТОРИ:

Єременко Андрій Валерійович, кандидат економічних наук, докторант, ДННУ «Академія фінансового управління», e-mail: andreyy@ukr.net, тел. +380503314661, Україна, 01014, м. Київ, бул. Миколи Міхновського, 38, orcid.org/0009-0005-6177-838X.

AUTHORS:

Yeremenko Andriy V., Ph. D. (Economics), SESE «The Academy of Financial Management», Kyiv, Ukraine, e-mail: andreyy@ukr.net, tel. +380503314661, Ukraine, 01014, Kyiv, Mykola Michnovsky blvd., 38, orcid.org/0009-0005-6177-838X.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Олейнікова Л.Г., доктор економічних наук, старший науковий співробітник, ДННУ «Академія фінансового управління», Київ, Україна.

REVIEWER:

Oleynikova L.G., Doctor of Economic Sciences, Senior Researcher, SESE "The Academy of Financial Management", Kyiv, Ukraine.

ІНТЕГРАЦІЯ ІННОВАЦІЙНИХ МЕТОДІВ УПРАВЛІННЯ ТА ЛОГІСТИКИ ДЛЯ ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ

Заяц О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, zaiats.olga.v@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6574-4516

Халацька І.І., Національний транспортний університет, Київ, Україна, ilona_h@ukr.net, orcid.org/0000-0002-0896-3421

Коваль Є.А., Національний транспортний університет, Київ, Україна, zkoval2006@gmail.com, orcid.org/0009-0003-0591-3458

INTEGRATION OF INNOVATIVE MANAGEMENT AND LOGISTICS METHODS FOR OPTIMIZING THE TRANSPORTATION AND ROAD COMPLEX

Zaiats O., PhD, National Transport University, Kyiv, Ukraine, zaiats.olga.v@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6574-4516

Khalatska I., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ilona_h@ukr.net, orcid.org/00000002-0896-3421

Koval Ye., National Transport University, Kyiv, Ukraine, zkoval2006@gmail.com, orcid.org/0009-0003-0591-3458

Постановка проблеми. Транспортно-дорожній комплекс є ключовим елементом сучасної економіки, забезпечуючи рух товарів та послуг із виробництва до споживача. Проте, розвиток цього сектора необхідно підтримувати та вдосконалювати постійно, особливо в умовах стрімкого росту технологічних змін та зростання конкуренції. Інновації в управлінні та логістиці стають необхідними для оптимізації транспортно-дорожнього комплексу та підвищення його ефективності.

Метою даного дослідження є розгляд інтеграції інноваційних методів управління та логістики з метою оптимізації транспортно-дорожнього комплексу. Досліджуючи теоретичні аспекти і практичні застосування інноваційних методів, ми спробуємо зрозуміти, як сучасні технології та підходи можуть вплинути на вдосконалення транспортних процесів, зменшення витрат та підвищення якості послуг.

Підвищення конкурентоспроможності та забезпечення стабільного розвитку транспортно-дорожнього комплексу вимагає постійного вдосконалення та адаптації до сучасних тенденцій. Інтеграція інноваційних методів управління та логістики є ключовим елементом цього процесу та має великий потенціал у створенні більш ефективних, екологічно чистих та конкурентоздатних транспортних систем.

Аналіз останніх досліджень. Останні дослідження акцентують увагу на використанні новітніх технологій, таких як штучний інтелект, Інтернет речей (IoT), блокчейн тощо, для оптимізації логістичних процесів у транспортній галузі. Дж. Сміт [1] досліджує новаторські підходи до управління логістикою у проєктах транспорту, зокрема використання новітніх технологій та методів для оптимізації процесів, а М. Браун [2] розглядає роль інновацій у покращенні транспортних процесів, зосереджуючись на можливостях застосування новітніх технологій та підходів.

Останні дослідження включають різні стратегії управління, такі як децентралізоване управління, партнерство з громадськістю та інші інноваційні підходи, які можуть сприяти покращенню функціонування транспортно-дорожнього комплексу. Зокрема, в роботі [3] проводиться аналіз впровадження інноваційних методів управління в програми транспорту на основі вивчення конкретних випадків, що дозволяє зрозуміти ефективність таких методів на практиці.

Дослідження також зосереджуються на використанні аналітики даних для покращення прийняття рішень у транспортному секторі. К. Тейлор [4] вивчає різні підходи до збору, аналізу та використання даних для оптимізації логістичних процесів та забезпечення більшої ефективності та надійності транспортно-дорожнього комплексу.

Л. Андерсон [5] розглядає інноваційні логістичні рішення, спрямовані на сталий розвиток транспортної галузі. В роботі М. Девіса [6] розглядаються виклики та можливості інтеграції новітніх технологій у транспортні системи, що є ключовим аспектом для розуміння процесів впровадження

інновацій. Дослідження розглядають можливості впровадження екологічно стійких рішень та зелених технологій у логістичних системах та транспортних мережах з метою зменшення викидів шкідливих речовин та зниження впливу на довкілля.

О. Іванов у своїй роботі [7] досліджує інноваційні підходи до управління та логістики в транспортній галузі, враховуючи специфіку місцевого ринку та розвиток транспортної інфраструктури.

Ці тенденції вказують на постійний розвиток та модернізацію галузі та показують значення подальших досліджень у цій області.

Мета дослідження. Дослідження спрямоване на вивчення можливостей та перспектив інтеграції інноваційних методів управління та логістики для оптимізації функціонування транспортно-дорожнього комплексу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Успішне управління та логістика в транспортно-дорожньому комплексі є ключовими факторами для забезпечення ефективного та безперервного перевезення товарів та послуг. Інноваційні методи управління та логістики включають в себе широкий спектр підходів та технологій, спрямованих на оптимізацію процесів, зменшення витрат та підвищення якості обслуговування. Важливими концепціями в цьому контексті є ефективність, гнучкість, інноваційність та стійкість до змін.

Інноваційні методи управління включають в себе такі підходи, як Lean Management, Six Sigma, Agile, технології штучного інтелекту та аналізу даних. Ці методи дозволяють підприємствам управляти проектами та програмами більш ефективно, знижувати ризики та витрати, а також забезпечувати більшу прозорість та контроль над процесами.

Щодо логістики, інновації включають в себе розробку нових технологій та методів для оптимізації управління запасами, маршрутизації та відстеження вантажів, а також впровадження електронних систем управління складами та транспортними мережами.

У світі швидкого розвитку технологій та постійних змін у суспільстві, інноваційні методи управління та логістики стають необхідними для забезпечення конкурентоспроможності та стійкості транспортно-дорожнього комплексу. Для успішної інтеграції цих методів необхідно ретельно вивчити їхні особливості, визначити потреби та можливості підприємства, а також забезпечити підтримку з боку керівництва та персоналу.

У транспортно-дорожньому комплексі успішно впроваджуються інноваційні методи управління та логістики, спрямовані на оптимізацію процесів та підвищення їхньої ефективності. Ось деякі приклади інноваційних підходів, які вже успішно застосовуються в цьому секторі:

1. Системи моніторингу та відстеження транспортних засобів:

Використання GPS технологій дозволяє точно відслідковувати розташування транспортних засобів у реальному часі. Це дозволяє підприємствам оптимізувати маршрути доставки, уникати заторів та зменшувати витрати на паливе.

2. Автоматизоване управління складами:

Системи автоматизованого управління складами дозволяють ефективно використовувати простір та ресурси, автоматизувати процеси зберігання та переміщення товарів, а також зменшувати час на виконання складських операцій.

3. Аналітичні системи та інтелектуальні алгоритми:

Використання аналітичних систем та інтелектуальних алгоритмів дозволяє підприємствам прогнозувати попит, оптимізувати запаси та планувати виробництво з врахуванням різноманітних факторів та обмежень.

4. Електронні системи документообігу:

Впровадження електронних систем документообігу дозволяє зменшити час на обробку та обмін документами, спрощує процеси комунікації між учасниками логістичного ланцюга та забезпечує більшу точність та достовірність інформації.

5. Технології Інтернету речей (IoT) у логістиці:

Використання датчиків та зв'язаних пристроїв дозволяє збирати реальні дані про стан товарів та устаткування, що дозволяє уникати непередбачених проблем, вдосконалює моніторинг умов зберігання та транспортування.

6. Інноваційні технології в сфері останньої милі:

Впровадження автоматизованих систем для останньої милі, таких як дрони або роботизовані доставки, дозволяє забезпечити швидку та ефективну доставку товарів на підприємства та до кінцевих споживачів.

Розглянемо вплив інноваційних методів управління та логістики на рівень ефективності та результативності транспортно-дорожнього комплексу. Ось деякі аспекти, які можна включити до цього пункту:

1. Зниження витрат та оптимізація процесів:

Впровадження інноваційних методів управління та логістики може призвести до зниження витрат на транспортування та зберігання товарів, оптимізації процесів обробки та доставки, що в свою чергу сприяє підвищенню ефективності та конкурентоспроможності компаній у транспортно-дорожньому секторі.

2. Покращення якості обслуговування:

Інноваційні методи управління та логістики дозволяють підвищити рівень обслуговування клієнтів, зменшити час доставки та покращити точність та надійність логістичних послуг.

3. Збільшення конкурентоспроможності:

Компанії, які впроваджують інноваційні підходи управління та логістики, можуть отримати перевагу перед конкурентами завдяки швидкості та ефективності виконання замовлень, а також більшій гнучкості та адаптивності до змін на ринку.

4. Міжнародний вимір:

У світі глобалізації та міжнародної торгівлі, інноваційні методи управління та логістики дозволяють підприємствам ефективно працювати на міжнародних ринках, зменшуючи час та витрати на міжнародну логістику та підвищуючи якість обслуговування клієнтів.

5. Сталість та надійність:

Інноваційні методи управління та логістики дозволяють підприємствам покращити сталість та надійність їхніх логістичних процесів. Завдяки новітнім технологіям і системам управління можна зменшити ризики збоїв та помилок у виконанні логістичних операцій.

6. Екологічна стійкість:

Впровадження інноваційних підходів управління та логістики також сприяє покращенню екологічної стійкості транспортно-дорожнього комплексу. Використання більш ефективних та екологічно чистих технологій та методів може зменшити викиди шкідливих речовин та збільшити енергоефективність.

7. Управління ризиками:

Інноваційні методи управління та логістики дозволяють ефективніше управляти ризиками, пов'язаними з транспортно-дорожнім комплексом. Аналіз даних, прогнозування та використання інтелектуальних систем можуть допомогти ідентифікувати потенційні проблеми та вчасно реагувати на них.

8. Підвищення інноваційного потенціалу:

Впровадження новітніх технологій та методів управління та логістики сприяє підвищенню інноваційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу. Це може стимулювати розвиток нових продуктів та послуг, що відповідають сучасним вимогам ринку.

Реалізація систем автоматизованого управління транспортними потоками на залізничних та автомобільних маршрутах забезпечує оптимальне розподілення ресурсів та мінімізацію часу та витрат.

Використання систем моніторингу та прогнозування транспортних потоків на базі штучного інтелекту дозволяє адаптивно реагувати на зміни у ситуації на дорогах та виконувати швидко реагування на непередбачені обставини.

Впровадження технологій IoT у логістичних процесах транспортно-дорожнього комплексу дозволяє забезпечити постійний моніторинг стану транспортних засобів та вантажів, що сприяє підвищенню рівня безпеки та ефективності доставки.

Для кращого розуміння інноваційних методів управління та логістики в транспортно-дорожньому комплексі, можемо розглянути кейси успішних підприємств, які вже успішно застосовують ці методи в практиці. Це дозволить нам побачити конкретні результати впровадження інновацій та їх вплив на рівень ефективності та результативності управління та логістики[8].

У Сингапурі впроваджено систему автоматизованого управління транспортними потоками (SMART) для ефективного керування рухом автомобілів на дорогах міста. Ця система використовує сучасні технології моніторингу та аналізу даних для оптимізації руху, зменшення заторів та підвищення безпеки на дорогах.

Компанія UPS використовує системи моніторингу та прогнозування на базі штучного інтелекту для планування оптимальних маршрутів доставки та управління рухом своєї логістичної

мережі. Це дозволяє компанії ефективно реагувати на зміни у транспортних потоках та забезпечувати швидку та надійну доставку вантажів.

Компанія Maersk використовує технології Інтернету речей (IoT) для моніторингу стану своїх контейнерів та вантажів під час перевезень морським транспортом. Це дозволяє компанії отримувати реальний час інформацію про місцезнаходження вантажів, температурні умови та інші параметри, що підвищує ефективність та безпеку перевезень.

Великі інвестиції потрібні на етапі впровадження новітніх технологій, таких як автоматизовані системи управління та IoT-рішення. Це включає в себе витрати на придбання техніки, програмного забезпечення, навчання персоналу та розробку інфраструктури.

Вартість підтримки та обслуговування цих технологій також може бути значною. Підприємствам потрібно враховувати витрати на постійне оновлення систем та відповідність їхньої діяльності останнім стандартам і вимогам.

Відсутність чітких стандартів та регуляцій може призвести до непередбачуваності та ускладнення процесу впровадження інновацій. Різні країни та регіони можуть мати відмінні підходи до регулювання нових технологій, що ускладнює їхнє масове застосування.

Стандартизація та гармонізація регуляторного середовища є важливим кроком у забезпеченні стабільності та прозорості у впровадженні інновацій, що дозволить підприємствам більш впевнено рухатися вперед у цьому напрямку.

Перехід до екологічно чистих альтернативних джерел енергії, таких як електромобілі, вимагає значних інвестицій у розробку інфраструктури зарядних станцій та модернізацію транспортних мереж. Однак це може призвести до значних вигод для довкілля, зменшуючи забруднення та викиди газів, а також залежність від нафтових палив.

Перехід до автономних транспортних засобів та дронів вимагає розвитку високотехнологічних систем навігації, сенсорів та штучного інтелекту для забезпечення безпеки та ефективності їхньої роботи. Ці технології можуть відкрити нові можливості для швидкої та ефективної доставки товарів, особливо у важкодоступних місцях або у випадку надзвичайних ситуацій.

Один із підходів до подолання викликів полягає у створенні спеціальних фінансових механізмів, таких як державні та міжнародні програми фінансування інновацій, гранти для досліджень та розробок, а також податкові пільги для компаній, які впроваджують новітні технології.

Регулярний моніторинг та аналіз регуляторного середовища допоможе розробити адаптивні стратегії, які враховують зміни у законодавстві та регуляціях щодо впровадження інновацій[9].

З метою стимулювання використання екологічно чистих технологій, можна впроваджувати системи податкових знижок для підприємств, які використовують альтернативні джерела енергії та зменшують викиди.

Розвиток та стандартизація систем автономного транспорту потребує міжнародного співробітництва та обміну кращими практиками між країнами та компаніями для забезпечення безпеки та ефективності цих технологій.

Ці стратегії допоможуть забезпечити більш ефективне подолання викликів і використання перспектив, що впливають з інтеграції інноваційних методів управління та логістики для оптимізації транспортно-дорожнього комплексу.

Висновки. Результати аналізу останніх досліджень та приклади з практики свідчать про те, що інноваційні підходи можуть суттєво покращити ефективність та якість управління та транспортних послуг.

Зокрема, дослідження показали, що впровадження інноваційних методів управління може сприяти підвищенню продуктивності, зменшенню витрат, покращенню якості обслуговування та зниженню ризиків. Крім того, інноваційні технології у логістиці дозволяють оптимізувати рух транспортних засобів, управляти запасами, впроваджувати системи моніторингу та контролю, що веде до покращення управлінських рішень та забезпечення високої рівності та надійності транспортних процесів.

Загалом, інтеграція інноваційних підходів управління та логістики може стати ключовим фактором у розвитку транспортно-дорожнього комплексу, сприяючи підвищенню його конкурентоспроможності, ефективності та стійкості до змін в економічному середовищі.

Крім того, звертаємо увагу на необхідність подальшого дослідження та впровадження інноваційних методів управління та логістики у транспортно-дорожньому комплексі. Для цього важливо враховувати специфіку галузі та потреби ринку, розвивати нові технології та методи, а

також сприяти співпраці між науковими установами, бізнесом та державними органами для сприяння інноваційному розвитку транспортної галузі.

Також варто відзначити, що успіх інтеграції інноваційних підходів управління та логістики в значній мірі залежить від грамотного керівництва, підтримки персоналу та відкритості до змін у всіх рівнях управління. Необхідно забезпечити належну підготовку кадрів, розвивати їхні компетенції та стимулювати творчий підхід до розв'язання проблем та вдосконалення процесів управління та логістики.

Отже, інтеграція інноваційних методів управління та логістики є важливим напрямком для подальшого розвитку транспортно-дорожнього комплексу, що сприятиме забезпеченню його стабільності, конкурентоспроможності та відповідності сучасним вимогам ринку та суспільства.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Smith, J. Innovative Approaches to Logistics Management in Transportation Projects // *Journal of Transportation Innovation*. – 2019. – Vol. 15, No. 2. – P. 45–62.
2. Brown, M. The Role of Innovation in Optimizing Transportation Processes // *Journal of Innovation in Transport*. – 2018. – Vol. 22, No. 1. – P. 110–125.
3. Johnson, P. Integration of Innovative Management Methods in Transport Programs: Case Study Analysis // *International Journal of Logistics Management*. – 2020. – Vol. 35, No. 4. – P. 789–803.
4. Taylor, K. Innovation Strategies for Improving Road Infrastructure Projects // *International Conference on Transportation Engineering*, 2017.
5. Anderson, L. Innovative Logistics Solutions for Sustainable Transportation Development // *Journal of Sustainable Transportation*. – 2019. – Vol. 28, No. 3. – P. 315–330.
6. Davis, M. Challenges and Opportunities of Integrating Innovative Technologies in Transport Systems // *Journal of Transport Engineering Issues*. – 2020. – Vol. 26, No. 4. – P. 567–580.
7. Іванов, О. Інноваційні підходи до управління та логістики в транспортній галузі // *Журнал транспортного менеджменту*. – 2018. – Т. 15, № 2. – С. 78–92.
8. Ковальчук, В. Оптимізація транспортних процесів за допомогою інноваційних методів управління // *Вісник транспортної науки*. – 2019. – Т. 40, № 4. – С. 223–238.
9. Сидоренко, Л. Інтеграція інноваційних технологій у логістичні системи транспортних компаній // *Журнал логістики та транспорту*. – 2020. – Т. 28, № 1. – С. 45–59.

REFERENCES

1. Smith, J. (2019). Innovative Approaches to Logistics Management in Transportation Projects. *Journal of Transportation Innovation*, 15(2), 45–62.
2. Brown, M. (2018). The Role of Innovation in Optimizing Transportation Processes. *Journal of Innovation in Transport*, 22(1), 110–125.
3. Johnson, P. (2020). Integration of Innovative Management Methods in Transport Programs: Case Study Analysis. *International Journal of Logistics Management*, 35(4), 789–803.
4. Taylor, K. (2017). Innovation Strategies for Improving Road Infrastructure Projects. *International Conference on Transportation Engineering*, 2017.
5. Anderson, L. (2019). Innovative Logistics Solutions for Sustainable Transportation Development. *Journal of Sustainable Transportation*, 28(3), 315–330.
6. Davis, M. (2020). Challenges and Opportunities of Integrating Innovative Technologies in Transport Systems. *Journal of Transport Engineering Issues*, 26(4), 567–580.
7. Ivanov, O. (2018). Innovatsiyni pidkhody do upravlinnya ta lohistyky v transportniy haluzi [Innovative approaches to management and logistics in the transport sector]. *Zhurnal transportnoho menedzhmentu - Journal of Transport Management*, 15(2), 78–92.
8. Kovalchuk, V. (2019). Optyimizatsiya transportnykh protsesiv za dopomohoyu innovatsiynykh metodiv upravlinnya [Optimization of transport processes using innovative management methods]. *Visnyk transportnoyi nauky - Bulletin of Transport Science*, 40(4), 223–238.
9. Sydorenko, L. (2020). Intehratsiya innovatsiynykh tekhnolohiy u lohistychni systemy transportnykh kompaniy [Integration of innovative technologies in logistics systems of transportation companies]. *Zhurnal logistyky ta transportu - Journal of Logistics and Transportation*, 28(1), 45–59.

РЕФЕРАТ

Заяц О.В. Інтеграція інноваційних методів управління та логістики для оптимізації транспортно-дорожнього комплексу/ О.В. Заяц, І.І. Халацька, Є.А. Коваль // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

Актуальність проведеного дослідження проявляється у декількох аспектах. По-перше, транспортно-дорожній комплекс є сферою, що швидко зазнає змін, викликаних технологічними інноваціями, економічними умовами та змінними потребами клієнтів. Використання інноваційних методів управління та логістики стає ключовим для забезпечення гнучкості та адаптивності до цих змін. По-друге, підвищення продуктивності та ефективності в транспортній галузі має велике економічне значення, оскільки дозволяє зменшити витрати та підвищити прибутковість. Тому дослідження інноваційних методів управління та логістики є актуальним для визначення оптимальних стратегій. По-третє, транспорт має суттєвий вплив на навколишнє середовище, і використання інноваційних підходів може сприяти зменшенню негативного екологічного впливу, наприклад, шляхом оптимізації маршрутів та зменшення викидів шкідливих речовин.

Мета дослідження: вивчення можливостей та перспектив інтеграції інноваційних методів управління та логістики для оптимізації функціонування транспортно-дорожнього комплексу.

Об'єкт дослідження - транспортно-дорожній комплекс, що охоплює всі аспекти і елементи транспортної інфраструктури та логістичних процесів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів.

Предмет дослідження - інноваційні методи управління та логістики, їх потенціал та вплив на ефективність, безпеку та стабільність транспортно-дорожнього комплексу, а також шляхи їх інтеграції та впровадження в практику.

Завдання дослідження: 1) провести аналіз інноваційних методів управління та логістики; 2) вивчення їхнього впливу на транспортно-дорожній комплекс; 3) розробити рекомендації та стратегії для успішної інтеграції інноваційних методів управління та логістики в різні сегменти транспортно-дорожнього комплексу.

Методика дослідження. Огляд наукових статей, публікацій, звітів та інших джерел, що стосуються інноваційних методів управління та логістики у транспортно-дорожньому комплексі. Збір та аналіз даних про впровадження інноваційних методів управління та логістики в конкретних компаніях чи організаціях, вивчення їхнього впливу на функціонування транспортно-дорожнього комплексу. Консультації з експертами у галузі управління, логістики та транспорту для отримання інсайтів та рекомендацій щодо інтеграції інноваційних підходів. Підведення підсумків дослідження та розробка рекомендацій для практики та подальших досліджень.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІННОВАЦІЇ, УПРАВЛІННЯ, ЛОГІСТИКА, ТРАНСПОРТ, ОПТИМІЗАЦІЯ.

ABSTRACT

Zaiats O.V., Khalatska I.I., Koval Ye.A. Integration of Innovative Management and Logistics Methods for Optimizing the Transportation and Road Complex Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The relevance of the conducted research is evident in several aspects. Firstly, the transportation and road complex is an area that undergoes rapid changes due to technological innovations, economic conditions, and evolving customer needs. The use of innovative management and logistics methods becomes crucial to ensure flexibility and adaptability to these changes. Secondly, increasing productivity and efficiency in the transportation sector has significant economic importance as it helps reduce costs and increase profitability. Therefore, researching innovative management and logistics methods is relevant for determining optimal strategies. Thirdly, transportation has a significant impact on the environment, and the use of innovative approaches can help reduce its negative environmental impact, for example, by optimizing routes and reducing emissions of harmful substances.

Research objective: to study the opportunities and prospects of integrating innovative management and logistics methods to optimize the functioning of the transportation and road complex.

Research object: the transportation and road complex, encompassing all aspects and elements of transportation infrastructure and logistics processes that facilitate the transportation of goods and passengers.

Research subject: innovative management and logistics methods, their potential and impact on the efficiency, safety, and stability of the transportation and road complex, as well as ways of their integration and implementation in practice.

Research tasks: 1) to analyze innovative management and logistics methods; 2) to study their impact on the transportation and road complex; 3) to develop recommendations and strategies for the successful integration of innovative management and logistics methods into various segments of the transportation and road complex.

Research methodology: Review of scientific articles, publications, reports, and other sources related to innovative management and logistics methods in the transportation and road complex. Collection and analysis of data on the implementation of innovative management and logistics methods in specific companies or organizations, studying their impact on the functioning of the transportation and road complex. Consultations with experts in the field of management, logistics, and transportation to obtain insights and recommendations regarding the integration of innovative approaches. Summarizing the research findings and developing recommendations for practice and further research.

KEYWORDS: INNOVATION, MANAGEMENT, LOGISTICS, TRANSPORT, OPTIMIZATION.

АВТОРИ:

Заяц Ольга Василівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту, e-mail: zaiats.olga.v@gmail.com, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-6574-4516

Халацька Ілона Ігорівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: ilona_h@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0002-0896-3421

Коваль Євгеній Андрійович, Національний транспортний університет, здобувач першого (бакалаврського) рівня вищої освіти, zkoval2006@gmail.com, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0009-0003-0591-3458

AUTHORS:

Olga Zaiats, Ph.D., Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of the Department of Management, e-mail: zaiats.olga.v@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenko Str. 1., orcid.org/0000-0002-6574-4516

Ilona Khalatska, National Transport University, Assistant of the Department of Transport Law and Logistics, e-mail: ilona_h@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenko Str. 1., orcid.org/0000-0002-0896-3421

Yevhenii Koval, National Transport University, zkoval2006@gmail.com, Ukraine, 01010, Kyiv, Omelyanovycha-Pavlenko Str. 1., orcid.org/0009-0003-0591-3458

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Данченко О.Б., доктор технічних наук, професор, професор кафедри комп'ютерних наук та системного аналізу Черкаського державного технологічного університету, Черкаси, Україна

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

REVIEWERS:

Danchenko O. B., Ph.D., Technical (Dr.), Professor, Professor of Computer Science and Systems Analysis of Cherkasy State Technological University, Cherkasy, Ukraine.

Bazyliuk A.V., Doctor of Economics Sciences, professor, National Transport University, Head of the Department of Finance, Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine.

ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОЛІТИКИ ЗГУРТОВАНOSTІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ В КОНТЕКСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ СТРАТЕГІЇ СТАЛОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

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

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

PECULIARITIES OF IMPLEMENTATION OF THE EUROPEAN UNION COHESION POLICY IN THE CONTEXT OF SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT STRATEGY IMPLEMENTATION

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

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

Постановка проблеми. Економічна, соціальна та територіальна інтеграція в Європейському Союзі повинна підтримуватися відповідною політикою. Політика згуртованості ЄС допомагає кожному регіону повністю розкрити свій потенціал, а Європейському Союзу загалом – покращити рівень життя та загальний добробут. Політика згуртованості Європейського Союзу також допомагає забезпечити відсутність економічних розривів між країнами та різними регіонами в одній країні, підтримує ключові цілі ЄС, такі як зелений і цифровий перехід.

Зміцнення економічної, соціальної та територіальної згуртованості є однією з головних цілей ЄС. Європейський Союз присвячує значну частину своєї діяльності та бюджету зменшенню диспропорцій між регіонами, особливо в сільській місцевості, районах, які постраждали від індустріального переходу, регіонах, що страждають від серйозних і постійних природних або демографічних недоліків. ЄС підтримує досягнення цих цілей шляхом використання європейських структурних та інвестиційних фондів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На актуальність проблеми реалізації політики згуртованості Європейського Союзу в контексті впровадження стратегії сталого економічного розвитку вказують численні дослідження таких українських та зарубіжних вчених, як Р. Болдуїн, А. Бояр, Ч. Виплош, І. Грицяк, Н. Карпчук, М. Корнер, Н. Романюк, П. Фонтен та інші. Проблема реалізації політики згуртованості Європейського Союзу є актуальною та потребує подальших досліджень.

Постановка завдання. Основними цілями статті є: дослідження особливостей реалізації політики згуртованості Європейського Союзу в контексті впровадження стратегії сталого економічного розвитку; систематизація напрямів реалізації політики згуртованості Європейського Союзу; з'ясування значення Європейського інвестиційного банку в реалізації політики згуртованості ЄС; дослідження напрямів розвитку європейського територіального співробітництва як важливої цілі політики згуртованості.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасних реаліях економічного розвитку політика згуртованості допомагає досягти багатьох цілей політики ЄС, а також доповнює політику ЄС, яка стосується освіти, працевлаштування, енергозбереження, навколишнього середовища, єдиного ринку, дослідження та інновацій. Політика згуртованості надає територіям спеціальні інструменти інвестування для вирішення важливих проблем. Основна частина фінансування політики згуртованості зосереджена на менш розвинутих європейських країнах і регіонах, щоб допомогти їм наздогнати та зменшити економічні, соціальні та територіальні відмінності, які все ще існують в країнах ЄС.

Політика згуртованості спрямована на всі регіони та міста Європейського Союзу з метою підтримки створення робочих місць, конкурентоспроможності бізнесу, економічного зростання, сталого розвитку, а також покращення якості життя громадян (рис. 1). Щоб досягти цих цілей і задовольнити різноманітні потреби розвитку в усіх регіонах ЄС, 392 мільярди євро – майже третина загального бюджету ЄС – було виділено на політику згуртованості на період 2021–2027 років [1].

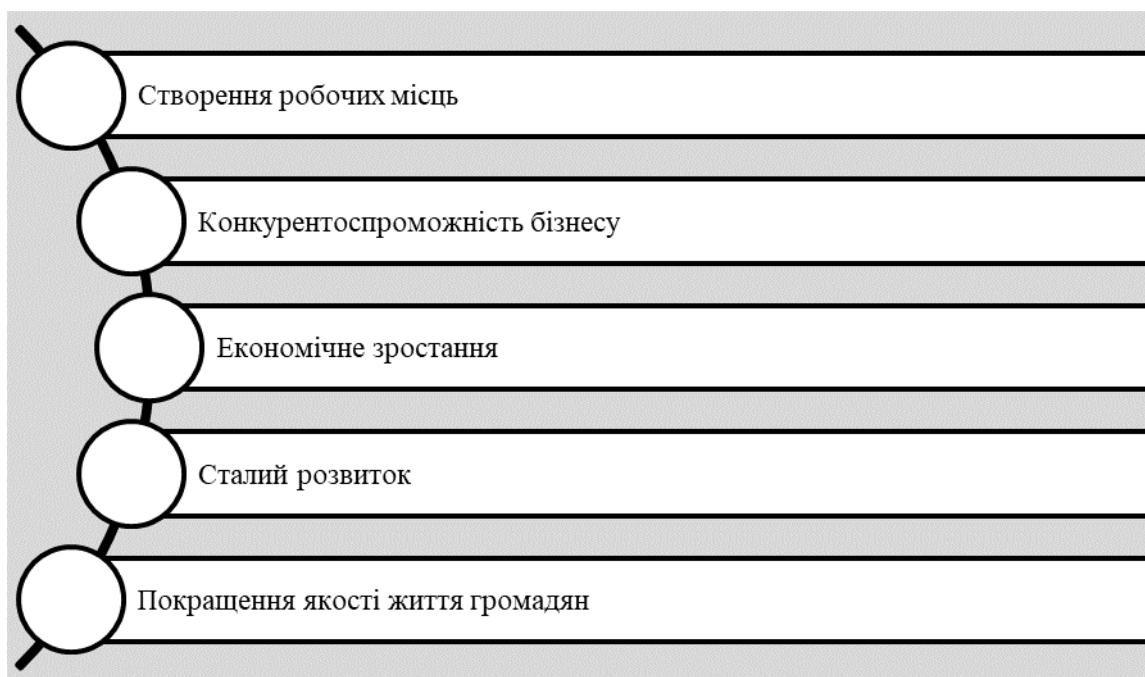


Рисунок 1 – Напрями реалізації політики згуртованості Європейського Союзу
Figure 1 – Directions of implementation of the EU cohesion policy

Варто зауважити, що політика згуртованості ЄС здійснюється через спеціальні фонди, а саме:

1. Європейський фонд регіонального розвитку (European Regional Development Fund (ERDF)) для інвестицій у соціальний та економічний розвиток усіх регіонів і міст ЄС.
2. Фонд згуртованості (Cohesion Fund (CF)) для інвестицій у навколишнє середовище та транспорт в менш процвітаючих країнах ЄС.
3. Європейський соціальний фонд плюс (European Social Fund Plus (ESF+)) для підтримки робочих місць і створення справедливого та соціально інклюзивного суспільства в країнах ЄС.
4. Фонд справедливого переходу (Just Transition Fund (JTF)) для підтримки регіонів, які найбільше постраждали від переходу до кліматичної нейтральності.

Європейський фонд регіонального розвитку призначений для зміцнення економічної, соціальної та територіальної єдності Європейського Союзу шляхом виправлення дисбалансу між регіонами, що дозволить інвестувати в ЄС для прискорення сталого розвитку. У 2021–2027 роках ERDF дозволить інвестувати в Європу та її регіони більш конкурентоспроможною та розумно завдяки інноваціям і підтримці малого та середнього бізнесу, а також цифровізації; більш екологічно; більш пов'язано завдяки підвищенню мобільності; більш соціально, підтримуючи ефективну та інклюзивну зайнятість, освіту, соціальну інтеграцію та рівний доступ до охорони здоров'я, а також посилюючи роль культури та сталого туризму; ближче до громадян, підтримуючи місцевий розвиток і сталий розвиток міст у всьому ЄС [2].

Фонд згуртованості надає підтримку державам-членам із валовим національним доходом на душу населення нижче 90 % у середньому по ЄС-27 для посилення економічної, соціальної та територіальної згуртованості ЄС. Також Фонд згуртованості підтримує інвестиції в розвиток транс'європейських мереж у сфері транспортної інфраструктури (TEN-T). На період 2021–2027 років Фонд згуртованості надає підтримку Болгарії, Чехії, Естонії, Греції, Хорватії, Кіпру, Латвії, Литві, Угорщині, Мальті, Польщі, Португалії, Румунії, Словаччині та Словенії. Очікується, що 37 % загальних фінансових асигнувань Фонду згуртованості буде спрямовано на досягнення кліматичних цілей. Фонд згуртованості фінансує програми, за які спільно відповідають Європейська комісія та національні й регіональні органи влади держав-членів. Адміністрації держав-членів вибирають, які проекти фінансувати, беруть на себе відповідальність за повсякденне управління.

Європейський соціальний фонд, який з 2021 року називається Європейський соціальний фонд плюс, є основним інструментом підтримки заходів ЄС, спрямованих на запобігання та боротьбу з безробіттям, розвиток людських ресурсів і сприяння соціальній інтеграції на ринку праці. ЄС фінансує ініціативи, які сприяють високому рівню зайнятості, рівним можливостям для чоловіків і жінок, сталому розвитку та економічній і соціальній єдності.

Слід додати, що Європейський соціальний фонд плюс з обсягом 88 мільярдів євро стане головним інструментом ЄС для підтримки впровадження соціальних програм та досягнення головних цілей ЄС, ухвалених на Соціальному саміті в Порту у травні 2021 року, а саме:

- 1) забезпечення до 2030 року роботою майже 80 % мешканців ЄС віком від 20 до 64 років;
- 2) не менше 60 % усіх дорослих повинні щорічно брати участь у заходах безперервного навчання;
- 3) боротьба з бідністю: кількість людей, що перебувають під загрозою бідності або соціальної ізоляції, має бути скорочена, як мінімум, на 15 млн, серед них – не менше 5 млн дітей.

Фонд справедливого переходу є новим інструментом політики згуртованості на 2021–2027 роки в контексті Європейської зеленої угоди, спрямованої на досягнення кліматичної нейтральності ЄС до 2050 року. JTF підтримує території, які найбільше постраждали від переходу до кліматичної нейтральності, щоб уникнути зростання регіональної нерівності, відповідно до мети політики згуртованості ЄС зменшити регіональні відмінності та вирішити структурні зміни в ЄС. Фонд справедливого переходу зменшує соціально-економічні витрати, спричинені зміною клімату, підтримує економічну диверсифікацію, а також допомагає адаптуватися на мінливому ринку праці. Фонд справедливого переходу, спрямований на запобігання зростанню регіональних розбіжностей, матиме бюджет 17,5 млрд євро [3].

У 2023 році понад 36 мільярдів євро, або 45 % фінансування в Європейському Союзі, було спрямовано на підтримку регіонів згуртованості, причому близько 20 % було спрямовано на менш розвинені регіони. Економічне моделювання показує, що кредитування має значний макроекономічний вплив, збільшуючи ВВП до 2 %. Більша підтримка проєктів із високим ступенем впливу має вирішальне значення для зменшення регіональних економічних розбіжностей і розвитку економіки країн ЄС.

Основне завдання політики згуртованості Європейського Союзу полягає в тому, щоб допомогти менш розвиненим регіонам зблизитися та наздогнати більш розвинені. Політика згуртованості також спрямована на підтримку соціально-економічних пріоритетів, таких як Європейський семестр та Європейський стовп соціальних прав.

Європейський семестр був заснований для координації економічної та фінансової політики, є основним компонентом економічного та валютного союзу, щорічно об'єднує різні процеси контролю, нагляду та координації бюджетної, фінансової, економічної та соціальної політики. Як повторюваний цикл бюджетної співпраці між державами – членами ЄС, він триває з листопада по червень, і в кожній країні йому передують національний семестр, який триває з липня по жовтень, в якому рекомендації, представлені Комісією та затверджені Радою мають бути прийняті національними парламентами і введені в національне законодавство. Основними цілями Європейського семестру визначено такі: сприяння зближенню та стабільності в ЄС; сприяння забезпеченню міцних державних фінансів; сприяння економічному зростанню; запобігання надмірним макроекономічним дисбалансам в ЄС.

Європейський стовп соціальних прав – це набір документів, що містить 20 ключових принципів і прав, призначених для побудови більш справедливої Європи у сферах ринку праці та систем соціального забезпечення, а саме:

- освіта, професійна підготовка та навчання протягом життя;
- гендерна рівність;
- рівні можливості;
- активна підтримка працевлаштування;
- безпечна та адаптована зайнятість;
- заробітна плата;
- інформація про умови працевлаштування та захист у разі звільнення;
- соціальний діалог та залучення працівників;
- баланс між роботою та особистим життям;
- здорове, безпечне й добре адаптоване робоче середовище та захист даних;
- догляд за дітьми та супровід дітей;
- соціальний захист;
- допомога по безробіттю;
- мінімальний заробіток;
- доходи за віком і пенсії;
- охорона здоров'я;

- інклюзія людей з інвалідністю;
- довготерміновий догляд;
- житлове забезпечення та допомога бездомним
- доступ до життєво необхідних послуг.

З 2021 року правила розподілу фінансування в ЄС спростилися: їх адаптовано до стратегій місцевого розвитку, які продовжують враховувати валовий внутрішній продукт на особу, а також інформацію про соціально-економічну та екологічну ситуацію, наприклад, рівень безробіття серед молоді, рівень освіти, інтеграція мігрантів або зміна клімату.

Політика згуртованості Європейського Союзу ґрунтується на інвестуванні в економічно слабші регіони для підвищення рівня їхнього життя, спрямована на те, щоб допомогти кожному регіону повністю реалізувати свій потенціал і забезпечити процвітання серед усіх членів ЄС. Згуртованість була однією першочергових причин створення Європейського інвестиційного банку (ЄІБ) та продовжує залишатися одним із його пріоритетів [4].

Для фінансування згуртованості ЄІБ підтримує проекти в регіонах ЄС з валовим внутрішнім продуктом на душу населення нижчим, ніж середній показник ЄС. Ці проекти мають стосуватися принаймні одного із пріоритетів ЄІБ: інновації (цифровий і людський капітал); стійкі міста та регіони; стійка енергетика та природні ресурси; фінансування малих і середніх підприємств. ЄІБ надає позики та інші фінансові інструменти для проектів і програм, які підтримують економічну, соціальну та територіальну єдність. Крім того, ЄІБ консультує державні органи та організаторів проектів у так званих регіонах згуртованості щодо того, як покращити технічну та фінансову якість їхніх проектів, прийняти успішні стратегії в таких сферах, як транспорт і клімат, зміцнити свої інституції та залучити фінансування.

Також ЄІБ відіграє важливу роль у політиці згуртованості ЄС, керуючи коштами ЄС від імені національних і регіональних органів влади. Проекти згуртування, які підтримує ЄІБ, спрямовані на подолання нерівності шляхом надання можливостей для роботи та освіти, доступу до громадської інфраструктури і послуг, а також здорового та сталого довкілля. Це допомагає економіці процвітати, сприяє збалансованому регіональному розвитку.

Пріоритетні регіони єдності охоплюють менш розвинені регіони (з ВВП на душу населення менше 75 % від середнього по ЄС) і регіони з перехідною економікою (з ВВП на душу населення від 75 % до 100 % від середнього по ЄС). У своєму плані згуртування на 2021–2027 рр. ЄІБ зобов’язався посилити підтримку цих регіонів. Банк виділить щонайменше 40 % свого загального фінансування в Європейському Союзі на проекти в регіонах згуртованості протягом 2023–2024 років і щонайменше 45 % з 2025 року. Принаймні половина цієї частки буде спрямована на менш розвинені регіони Європи. ЄІБ прагне збільшити частку свого кредитування на боротьбу зі зміною клімату і охорону навколишнього середовища в регіонах з перехідною економікою та менш розвинутих регіонах (рис. 2) [5].

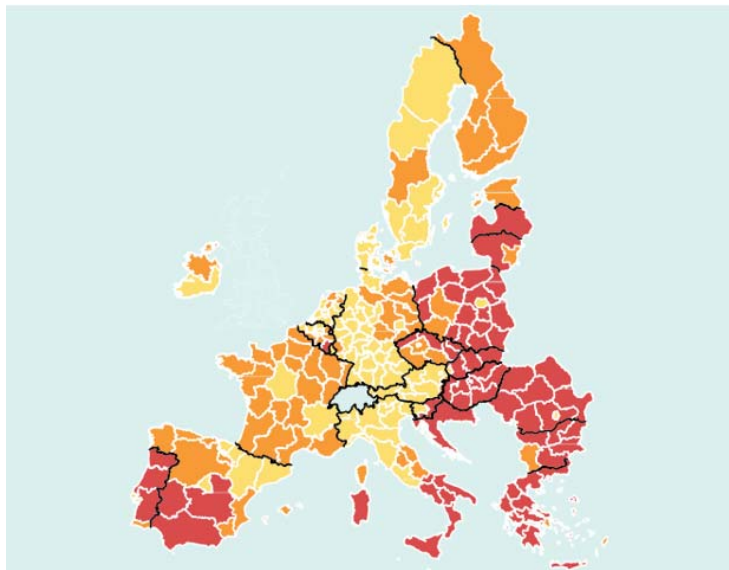
За два роки від початку поточного семирічного програмного періоду Європейського Союзу ЄІБ забезпечив 44,7 мільярда євро на проекти в регіонах згуртованості. Це включає 24,8 мільярда євро лише у 2022 році. У 2021 та 2022 роках відсоток внеску в кліматичні та екологічні цілі був вищим у кредитуванні згуртованості, ніж у загальному кредитуванні ЄІБ (рис. 3).

Група ЄІБ також підтримує країни-члени та регіони ЄС, інвестуючи державні кошти через створення та управління фінансовими інструментами. Ці інструменти в основному фінансуються фондами спільного управління ЄС (раніше відомі як європейські структурні та інвестиційні фонди) і Фондом відновлення та стійкості. Націлені на економічно життєздатні проекти, фінансові інструменти підтримують інвестиції за допомогою позик, гарантій та власного капіталу. Вони спрямовані на подолання недоліків ринку та неоптимальних інвестиційних умов, сприяючи економічній, соціальній і територіальній згуртованості Європейського Союзу та його переходу до «зелених» і цифрових технологій [6].

Крім того, ЄІБ управляє майже 10 мільярдами євро від імені членів і регіонів ЄС, за рахунок коштів багаторічних фінансових програм на 2021–2027 роки і Фонду відновлення та стійкості. Близько 6600 проектів у Греції, Італії, Польщі, Іспанії, Португалії, Литві, Румунії та на Кіпрі наразі скористалися цими інструментами. Крім того, ЄІБ управляє майже 7,8 мільярдами євро фінансових інструментів, використовуючи кошти ЄС. Ці інструменти отримали близько 95000 малих фірм і залучили майже 14 мільярдів євро.

Підтримка ЄІБ за допомогою фінансових інструментів поєднує проектування, створення та управління фондом із співфінансуванням і спеціальними консультаційними послугами. Цільові сектори, які включають енергоефективність, відновлювані джерела енергії, дослідження та інновації,

розвиток міст, сільське господарство, людський капітал і навички, мають особливе значення для згуртованості регіонів ЄС.



- Менш розвинені регіони (ВВП на душу населення – менше ніж 75 % від середнього в ЄС-27)
- Регіони з перехідною економікою (ВВП на душу населення – від 75 % до 100 % середнього показника ЄС-27)
- Більш розвинені регіони (ВВП на душу населення – вище 100 % від середнього в ЄС-27)

Рисунок 2 – Карта реалізації політики згуртованості ЄС у 2021–2027 роках
Figure 2 – Map for the implementation of the EU Cohesion Policy in 2021–2027

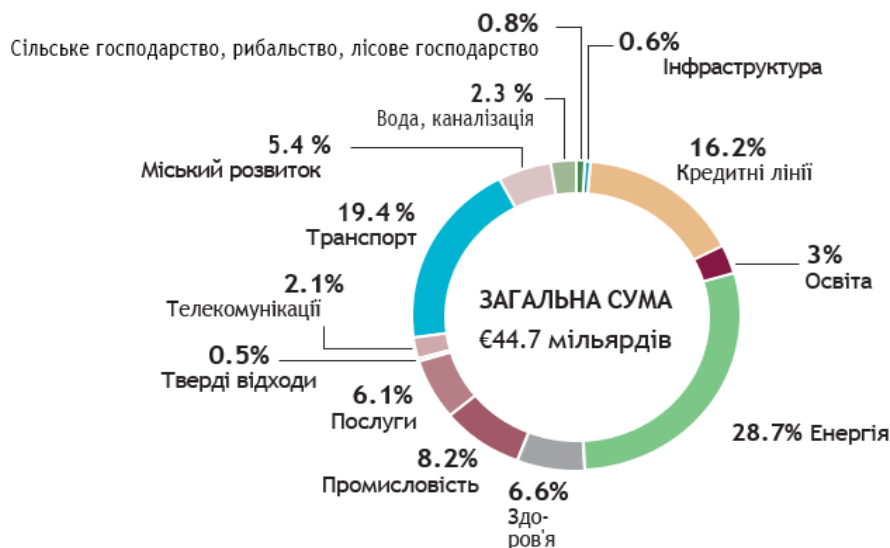


Рисунок 3 – Реалізація політики згуртованості в ЄС за секторами у 2021–2022 роках
Figure 3 – Implementation of the EU Cohesion Policy by sectors in 2021–2022

За останні п'ятнадцять років консультативна діяльність ЄІБ підтримала понад 1000 проєктів, що становить приблизно 50 % усього портфеля консультацій. Спільні консультативні програми ЄІБ та ЄС, спрямовані на конкретні потреби країн, включають спільну допомогу для підтримки проєктів у країнах ЄС. Наприклад, консультативна програма InnovFin Advisory надає рекомендації клієнтам із дослідницькими та інноваційними проєктами для покращення їхнього доступу до фінансування та консультує осіб, які приймають рішення, щодо покращення ринкових та інвестиційних умов, а також Європейський експертний центр державно-приватного партнерства, який допомагає державному

сектору в регіонах згуртованості і надає стратегічну підтримку в підготовці, закупівлі та управлінні проектами державно-приватного партнерства [7].

Перехід до економіки з нульовими викидами до 2050 року призведе до серйозних соціально-економічних проблем у регіонах ЄС, які сьогодні значною мірою залежать від діяльності з інтенсивним викидом вуглецю. Імовірність значної втрати робочих місць, зниження регіонального ВВП і скорочення податкових надходжень у цих регіонах вимагає стратегії, яка зробить перехід справедливим для всіх. ЄІБ є головним партнером Європейської комісії у впровадженні механізму справедливого переходу, який підтримує регіони та громади, що найбільше постраждали від структурного переходу від викопного палива.

Допомога у відновленні згуртованості та територій Європи (Recovery assistance for cohesion and the territories of Europe (REACT-EU)) розширює заходи реагування на кризу, які здійснюються через Інвестиційну ініціативу у відповідь на коронавірус (CRII) та Інвестиційну ініціативу у відповідь на коронавірус плюс (CRII+), і є мостом до довгострокового плану відновлення. Програма підтримує інвестиційні проекти, які сприяють вирішенню кризових ситуацій, екологічному, цифровому та стійкому відновленню економіки, включаючи підтримку збереження робочих місць, схеми скороченої зайнятості та підтримку самозайнятих осіб. Дані проекти сприятимуть створенню робочих місць і заходам із працевлаштування молоді, розвитку систем охорони здоров'я та забезпеченню оборотним капіталом та інвестиційній підтримці для малих і середніх підприємств. REACT-EU підтримуватиме найважливіші сектори у забезпеченні належного відновлення після кризи COVID-19, його обсяг до 2023 року становить 47,5 млрд євро.

Політика згуртованості визначає перелік заходів, які не можуть бути підтримані Фондом згуртованості протягом 2021–2027 років, зокрема виведення з експлуатації або будівництво атомних електростанцій, інфраструктури аеропортів (за винятком віддалених регіонів) і деякі операції з утилізації відходів. Крім того, Фонду згуртованості не дозволяється підтримувати інвестиції в житло, якщо це не пов'язано зі сприянням енергоефективності або використанню відновлюваної енергії [8].

Протягом 2021–2027 років Європейський Союз виділить 42,6 млрд євро до Фонду згуртованості, включаючи 10 млрд євро для Інструменту з'єднання Європи з метою підтримки розвитку транс'європейської інфраструктури в таких сферах, як транспорт, енергетика та цифрові послуги. Рівень співфінансування може сягати до 85 % вартості проектів. Очікується, що 37 % загальних фінансових асигнувань Фонду згуртованості буде спрямовано на досягнення кліматичних цілей ЄС (табл. 1) [9].

Таблиця 1 – Асигнування Фонду згуртованості ЄС у 2021–2027 роках
Table 1 – Allocation of the EU Cohesion Fund in 2021–2027

Країна-член	Бюджет (млн євро)
Болгарія	1 467
Чехія	7 389
Естонія	952
Греція	3 508
Хорватія	1 372
Кіпр	207
Латвія	1 204
Литва	1 645
Угорщина	3 015
Мальта	192
Польща	10 750
Португалія	3 946
Румунія	4 094
Словенія	834
Словаччина	1 868
Всього	42 556

Розподіл фінансових ресурсів ЄС, спрямованих на політику згуртованості, зосереджено на двох основних цілях:

1) інвестиції для робочих місць і зростання – з метою зміцнення ринку праці та регіональної економіки;

2) європейське територіальне співробітництво – підтримка згуртованості ЄС шляхом співпраці на транскордонному, транснаціональному та міжрегіональному рівнях.

Ресурси для цілі «Інвестиції для робочих місць і зростання» становитимуть загальну суму 322,3 млрд євро і будуть розподілені наступним чином:

- 202,3 млрд євро для менш розвинених регіонів;
- 47,8 млрд євро для регіонів з перехідною економікою;
- 27,2 млрд євро для більш розвинених регіонів;
- 42,6 млрд євро для держав-членів, які підтримуються Фондом згуртування (з них 10 млрд євро буде витрачено на інструмент Connecting Europe Facility);
- 1 928 млн євро як додаткове фінансування для найвіддаленіших регіонів;
- 500 млн євро на міжрегіональні інноваційні інвестиції.

Ресурси для цілі «Європейське територіальне співробітництво» (Interreg) становитимуть загальну суму 8 050 млн євро та розподілятимуться таким чином:

- 5 812 мільйонів євро на морську та сухопутну транскордонну співпрацю;
- 1 466 млн євро на транснаціональне співробітництво;
- 490 млн євро на міжрегіональне співробітництво;
- 281 млн євро на співпрацю з найвіддаленішими регіонами.

Європейський Союз також підтримує розвиток таких своїх найвіддаленіших регіонів: Гваделупа, Французька Гвіана, Реюньйон, Мартиніка, Майотта та Сен-Мартен (Франція), Азорські острови та Мадейра (Португалія) і Канарські острови (Іспанія). Метою цієї підтримки є компенсація обмежень, що виникають через географічну віддаленість цих регіонів. Близько п'яти мільйонів осіб живуть у найвіддаленіших регіонах, деякі з яких зазнали значного зростання населення внаслідок внутрішньої міграції. Темпи природного приросту населення також відносно високі, в більшості цих регіонів населення набагато молодше, ніж на материковій частині ЄС. У 2020 році рівень зайнятості в усіх віддалених регіонах був нижчим за середній показник по ЄС, коливаючись від 43 % на Майотті до 71 % на Азорських островах. Лише останній мав рівень безробіття нижчий за середній показник по ЄС (6,1 %), а на Канарських островах і Майотті рівень безробіття був більш ніж утричі вищий за середній. Незважаючи на високий рівень безробіття, Канарські острови є єдиним найвіддаленішим регіоном, де частка осіб у віці 25–64 років із вищою освітою вища за середній показник по ЄС (34,4 % у 2020 році) (табл. 2) [10].

Незважаючи на велику відстань, що відокремлює їх від європейського континенту, найвіддаленіші регіони є невід'ємною частиною Європейського Союзу, і законодавство та угоди ЄС повністю застосовуються на їхній території. Однак через їхнє особливе географічне розташування та пов'язані з цим труднощі політику ЄС довелося адаптувати до їхньої ситуації.

Відповідні заходи стосуються, зокрема, таких сфер, як митна та торговельна політика, фіскальна політика, вільні зони, політика сільського господарства та рибальства, а також умови постачання сировини й основних споживчих товарів. Крім того, правила щодо державної допомоги та умови доступу до фондів і програм ЄС можуть бути адаптовані до потреб цих регіонів (наприклад, спеціальні асигнування Європейського фонду регіонального розвитку).

Європейське територіальне співробітництво є важливою ціллю політики згуртованості, яка спрямована на вирішення проблем через кордони та на спільний розвиток потенціалу територій. Співпраця підтримується Європейським фондом регіонального розвитку через такі ключові компоненти: транскордонне співробітництво, транснаціональне співробітництво та міжрегіональне співробітництво. Транскордонне співробітництво спрямоване на вирішення спільних проблем і використання потенціалу зростання в прикордонних областях, одночасно посилюючи процес співпраці з метою загального гармонійного розвитку ЄС. Транснаціональне співробітництво підтримує широкий спектр проєктних інвестицій, пов'язаних з інноваціями та переходом до «зелених» і цифрових технологій. Міжрегіональне співробітництво сприяє обміну та передачі досвіду успішних регіонів, це інструмент для зміцнення згуртованості та подолання поточних і майбутніх викликів. Співробітництво в найвіддаленіших регіонах має на меті дозволити найвіддаленішим регіонам співпрацювати з сусідніми країнами та територіями найбільш ефективним.

Таблиця 2 – Дані про найвіддаленіші регіони ЄС, 2022 рік
Table 2 – Data on the most remote regions of the EU, 2022

Країни	Відстань від столиці (км)	Площа (км ²)	Населення	ВВП на душу населення у відсотках від середнього по ЄС
ЄС-27	–	4 225 127	446 828 803	100
Франція	–	638 475	67 842 582	104
Португалія	–	92 227	10 352 042	76
Іспанія	–	505 983	47 432 805	83
Азорські острови	1 548	2 322	236 488	67
Канарські острови	1 850 (середнє для всіх островів)	7 447	2 252 237	62
Гваделупа	7 578	1 685	407 810	69
Французька Гвіана	7 841	83 751	296 058	46
Мадейра	1 041	802	251 182	69
Мартиніка	7 641	1 108	352 205	76
Реюньйон	9 921	2 504	869 993	68
Сен-Мартен	6 700	86	32 358	–
Майотта	8 444	367	299 022	30

Варто додати, що протягом 2021–2027 років планується виділити близько 8 млрд євро для розвитку співробітництва в ЄС, а саме:

- 72,2 % (тобто загалом 5 812 790 000 євро) для сухопутного та морського транскордонного співробітництва;

- 6,1% (тобто загалом 490 000 000 євро) на міжрегіональне співробітництво;

- 3,5% (тобто загалом 281 210 000 євро) для співпраці з найвіддаленішими регіонами.

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

Таким чином, політика згуртованості є важливою інвестиційною політикою Європейського Союзу, яка забезпечує переваги для всіх регіонів і міст ЄС та підтримує економічне зростання, створення робочих місць, конкурентоспроможність бізнесу, сталий розвиток і захист навколишнього середовища. Для сприяння загальному гармонійному розвитку Європейський Союз зміцнює свою економічну, соціальну та територіальну єдність. Зокрема, ЄС прагне зменшити диспропорції між рівнями розвитку різних регіонів. Серед відповідних регіонів особлива увага приділяється сільській місцевості, територіям, які постраждали від індустріального переходу, регіонам, що страждають від

серйозних і постійних природних чи демографічних недоліків, таким як найпівнічніші регіони з дуже низькою щільністю населення, а також острівні регіони, прикордонні та гірські райони.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. The official website of the European Parliament. Retrieved from <https://www.europarl.europa.eu/portal/en/>.
2. Козак Л.С., Федорук О.В. «Зелений» тренд структурних змін та бізнес-ініціативи щодо сталого розвитку економіки на глобальному та національному рівнях. Науковий журнал «Автомобільні дороги і дорожнє будівництво». 2022. Випуск 111. С. 298—309. URL: <http://doi.org/10.33744/0365-8171-2022-111-298-309>.
3. The official website of the European Union. Retrieved from https://commission.europa.eu/index_en/.
4. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.mfa.gov.ua/>.
5. 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/>.
6. Структурні трансформації у світовій економіці: виклики для України: аналітична доповідь / В. Сіденко та ін. Київ: Заповіт, 2017. 182 с.
7. New Cohesion Policy. Retrieved from https://ec.europa.eu/regional_policy/2021-2027_en/.
8. Kozak L., Fedoruk O., Zaplitna T. Strategic Vectors of Sustainable Development of Ukraine's Economy in the Context of World Economic Dominants. In: Alareeni B., Hamdan A. (eds). Innovation of Businesses, and Digitalization during Covid-19 Pandemic. ICBT. Lecture Notes in Networks and Systems. 2022. Volume 488. Springer, Cham. P. 319—338. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-031-08090-6_19
9. Economic, social and territorial cohesion. Retrieved from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/93/economic-social-and-territorial-cohesion/>.
10. Sustainable development in the European – Union Monitoring report on progress towards the SDGs in an EU context – 2023 edition. Retrieved from <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15234730/16817772/KS-04-23-184-EN-N.pdf/845a1782-998d-a767-b097-f22ebe93d422?t=1688373085450&download=true/>.

REFERENCES

1. The official website of the European Parliament. Retrieved from <https://www.europarl.europa.eu/portal/en/>.
2. Kozak L.S., Fedoruk O.V. «Zelenyi» trend strukturnykh zmin ta biznes-initsiatyvy shchodo staloho rozvytku ekonomiky na hlobalnomu ta natsionalnomu rivniakh [Green trend of structural changes and business initiatives for the sustainable development of the economy at the global and national levels]. Naukovyi zhurnal «Avtomobilni dorohy i dorozhnie budivnytstvo» [Scientific and Technical Journal «Automobile Roads and Road Construction»], 2022, issue 111, pp. 298–309. Access mode: <http://doi.org/10.33744/0365-8171-2022-111-298-309>.
3. The official website of the European Union. Retrieved from https://commission.europa.eu/index_en/.
4. Ofitsiyni sait Ministerstva zakordonnykh sprav Ukrainy [The official site of the Ministry of Foreign Affairs of Ukraine]. Retrieved from <http://www.mfa.gov.ua/>.
5. 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/>.
6. Sidenko V. Strukturni transformatsii u svitovii ekonomitsi: vyklyky dlia Ukrainy [Structural transformations in the world economy: challenges for Ukraine]. Kyiv, Zapovit Publ., 2017, 182 p.
7. New Cohesion Policy. Retrieved from https://ec.europa.eu/regional_policy/2021-2027_en/.
8. Kozak L., Fedoruk O., Zaplitna T. Strategic Vectors of Sustainable Development of Ukraine's Economy in the Context of World Economic Dominants. In: Alareeni B., Hamdan A. (eds). Innovation of Businesses, and Digitalization during Covid-19 Pandemic. ICBT. Lecture Notes in Networks and Systems. 2022. Volume 488. Springer, Cham. P. 319—338. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-031-08090-6_19
9. Economic, social and territorial cohesion. Retrieved from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/93/economic-social-and-territorial-cohesion/>.

10. Sustainable development in the European – Union Monitoring report on progress towards the SDGs in an EU context – 2023 edition. Retrieved from <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15234730/16817772/KS-04-23-184-EN-N.pdf/845a1782-998d-a767-b097-f22ebe93d422?t=1688373085450&download=true/>.

РЕФЕРАТ

Козак Л.С. Особливості реалізації політики згуртованості Європейського Союзу в контексті впровадження стратегії сталого економічного розвитку / Л.С. Козак, О.В. Федорук // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

У статті досліджено особливості реалізації політики згуртованості Європейського Союзу в контексті впровадження стратегії сталого економічного розвитку; систематизовано напрями реалізації політики згуртованості Європейського Союзу; з'ясовано значення Європейського інвестиційного банку в реалізації політики згуртованості ЄС; досліджено напрями розвитку європейського територіального співробітництва як важливої цілі політики згуртованості.

Об'єкт дослідження – політика згуртованості Європейського Союзу.

Мета дослідження – підвищення ефективності реалізації політики згуртованості Європейського Союзу в контексті впровадження стратегії сталого економічного розвитку.

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

Політика згуртованості ЄС допомагає кожному регіону повністю розкрити свій потенціал, а Європейському Союзу загалом – покращити рівень життя та загальний добробут. Політика згуртованості Європейського Союзу також допомагає забезпечити відсутність економічних розривів між країнами та різними регіонами в одній країні, підтримує ключові цілі ЄС, такі як зелений і цифровий перехід.

Для сприяння загальному гармонійному розвитку Європейський Союз зміцнює свою економічну, соціальну та територіальну єдність. Європейський Союз присвячує значну частину своєї діяльності та бюджету зменшенню диспропорцій між регіонами, особливо в сільській місцевості, районах, які постраждали від індустріального переходу, регіонах, що страждають від серйозних і постійних природних або демографічних недоліків. ЄС підтримує досягнення цих цілей шляхом використання європейських структурних та інвестиційних фондів.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – удосконалення механізму реалізації політики згуртованості Європейського Союзу в контексті впровадження стратегії сталого економічного розвитку.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПОЛІТИКА ЗГУРТОВАНOSTІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ, СТРАТЕГІЯ СТАЛОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ, ЕКОНОМІЧНА ІНТЕГРАЦІЯ, ЄВРОПЕЙСЬКІ СТРУКТУРНІ ТА ІНВЕСТИЦІЙНІ ФОНДИ, ПОТЕНЦІАЛ ЗРОСТАННЯ, ІНВЕСТИЦІЇ В РОЗВИТОК, ТРАНСНАЦІОНАЛЬНЕ ЕКОНОМІЧНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО.

ABSTRACT

Kozak L.S., Fedoruk O.V. Peculiarities of implementation of the European Union cohesion policy in the context of sustainable economic development strategy implementation. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The article examines the peculiarities of implementation of the European Union cohesion policy in the context of implementation of the sustainable economic development strategy; systematizes the directions of implementation of the European Union cohesion policy; clarifies the importance of the European Investment Bank in the implementation of the EU cohesion policy; and explores the directions of development of European territorial cooperation as an important goal of the cohesion policy.

Object of research – European Union cohesion policy.

Purpose of study – improving the effectiveness of the European Union's cohesion policy in the context of implementing a sustainable economic development strategy.

Methods of research – abstraction, analysis and synthesis, induction and deduction, systematic approach.

EU cohesion policy helps each region to reach its full potential and the European Union as a whole to improve living standards and overall well-being. The EU's cohesion policy also helps to ensure that there are no economic gaps between countries and different regions within the same country, and supports key EU goals such as the green and digital transition.

To promote overall harmonious development, the European Union is strengthening its economic, social and territorial cohesion. The European Union dedicates a significant part of its activities and budget to reducing disparities between regions, especially in rural areas, areas affected by industrial transition, and regions suffering from serious and persistent natural or demographic disadvantages. The EU supports the achievement of these goals through the use of European structural and investment funds.

Forecast assumptions about the object of study – improving the mechanism for implementing the EU cohesion policy in the context of implementing the sustainable economic development strategy.

KEYWORDS: EUROPEAN UNION COHESION POLICY, SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT STRATEGIES, ECONOMIC INTEGRATION, EUROPEAN STRUCTURAL AND INVESTMENT FUNDS, GROWTH POTENTIAL, DEVELOPMENT INVESTMENTS, TRANSNATIONAL ECONOMIC COOPERATION.

АВТОРИ:

Козак Людмила Степанівна, кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри «Економіка», e-mail: lskozak1@gmail.com, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0003-3995-172X.

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

AUTHOR:

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

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

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

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

REVIEWER:

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

Bondarenko Ye.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, President of Ukrainian Academy of Investment in Science and Construction, Kyiv, Ukraine.

МЕТОДИ МІНІМІЗАЦІЇ ІНВЕСТИЦІЙНИХ РИЗИКІВ БАНКІВ

Левковець Н.П., кандидат економічних наук Національний транспортний університет, Київ, Україна, nlp08@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5382-5418

METHODS OF MINIMIZING INVESTMENT RISKS OF BANKS

Levkovets N.P., PhD in Economics National Transport University, Kyiv, Ukraine, nlp08@ukr.net, orcid.org/0000-0001-5382-5418

Постановка проблеми. Банківські ризики належать до тих ризиків, які здійснюють не лише несистематичний вплив, тобто вплив в межах діяльності банку, а й систематичний вплив, тобто вплив на суб'єктів, що взаємодіють з банком, вплив на банківську систему в цілому та суспільство в цілому якщо досліджувати діяльність системно важливих банків. Окремим видом банківських ризиків є інвестиційні ризики, які формуються через взаємодію комерційних банків з емітентами акцій, емітентами облігацій тощо. Саме тому, питання управління банківськими ризиками, в тому числі інвестиційними ризиками є надзвичайно актуальним, а дане управління мінімізує ризики не лише окремого комерційного банку, банківської системи в цілому, а й ризики держави в цілому та кожного окремого її суб'єкта.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню інвестиційних ризиків комерційних банків присвячено багато наукових праць. Частина праць має комплексний характер через дослідження інвестиційної та кредитної діяльності, зокрема, авторами таких праць є Андрос С.В., А.О. Єпіфанов, Долінський Л. Б., Онікієнко С. В., Лисенюк О.В., Примостка Л.О., Савіна Н. Б. та ін. Окремі аспекти інвестиційних ризиків комерційних банків досліджували Брежнева-Ермоленко О.В., Гуцал І. С., Золотарева О.В., Казак О. О., Квасова О. П., Криховецька З. М., Москаленко К.О. та ін. [8, 9, 10, 11]

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Розвиток банківського сектору України та виконання умов для входження до європейського банківського сектору змінює підходи до управління комерційними банками. Широкого набуття отримує ризик-орієнтований підхід в управління комерційними банками, що робить необхідним визначення сутності та особливостей управління банківськими ризиками. Терміни «ризик», «банківський ризик» не мають однозначного визначення. Варто зауважити, що практично будь-яке розуміння даної економічної категорії є законним, оскільки так чи інакше відображає різні очікування вищого керівництва банків і органів контролю. Крім того, необхідність класифікації банківських ризиків є дуже важливою не лише з теоретичної точки зору, а й з практичної точки зору, оскільки саме від її точності залежить адекватність ідентифікації та кількісних оцінок ризиків, правильності застосування методів уникнення та зниження ступеня ризику, а отже і ефективності функціонування самої системи банківського ризик-менеджменту.

Постановка завдання. В умовах нестабільності фондового ринку необхідною умовою забезпечення ефективності інвестування банків у цінні папери є контроль банківського портфеля цінних паперів та його оптимізація з метою мінімізації впливу інвестиційних ризиків на діяльність банку, що дозволить своєчасно прийняти адаптивні заходи щодо зниження ризику і можливих втрат в умовах несприятливої економічної ситуації і погіршення кон'юнктури фондового ринку. Для цього можуть бути використані загальні принципи та інструменти ризик-менеджменту, а саме - активна або пасивна стратегія управління банківським портфелем цінних паперів, технічний і фундаментальний аналіз, різні моделі оптимізації обсягів і структури банківського портфеля цінних паперів, але при цьому необхідно їх адаптувати до умов діяльності банків та тенденцій розвитку українського фондового ринку.

Виклад основного матеріалу. В банківській сфері можна помітити значно вищий ступень ризикованості, порівняно з іншими сферами економічної діяльності. Цей процес зумовлений специфікою виконуваних операцій. Саме банківська діяльність у більшості країн світу підлягає

жорсткому регулюванню з боку держави та спеціальних органів нагляду. Також банківський ризик має більші руйнівні наслідки у разі його перевищення, оскільки неплатоспроможність банків призводить до обмеження доступу до фінансових ресурсів великої кількості фізичних та юридичних осіб, що в свою чергу призводить до неплатоспроможності фізичних та юридичних осіб. Для України проблема управління банківськими ризиками є актуальною, оскільки вітчизняні комерційні банки мають схильність до неплатоспроможності і банкрутства, а також високого ступеня ризиковості. За даними Національного банку України кількість комерційних банків зменшилася за аналізований період з 75 до 67 (рисунок 1), також продовжувало зменшення у 2023 році. Станом на початок грудня 2023 року кількість банків зменшилася до 63, тобто банки продовжують ліквідуватися та Національний банк України визнає їх неплатоспроможними, в тому числі через високі рівні банківських ризиків. [12]

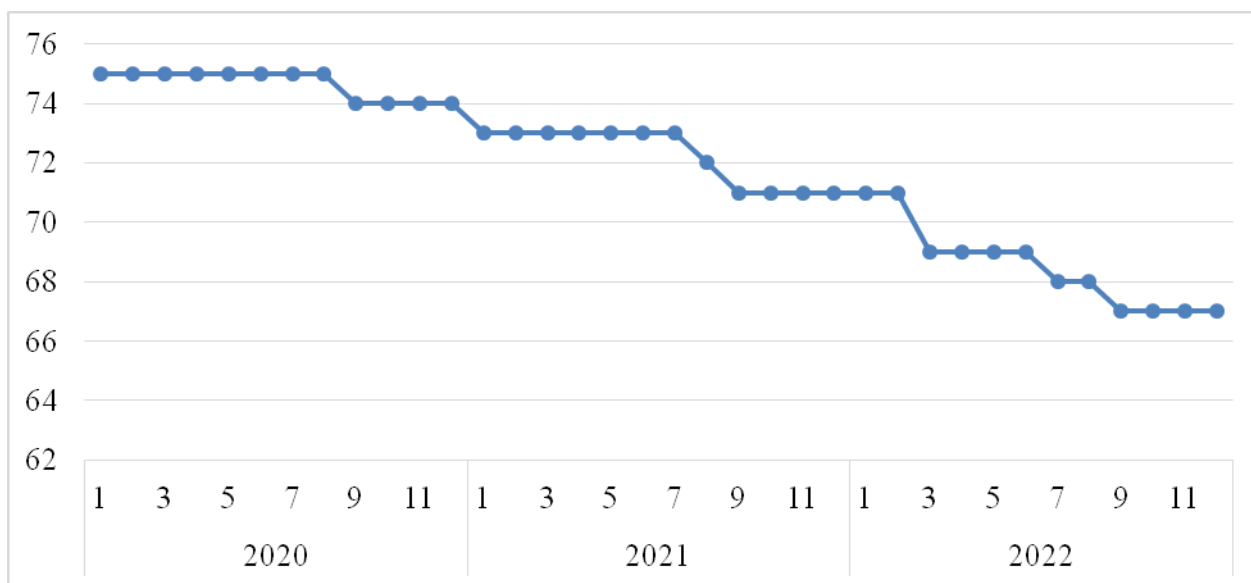


Рисунок 1 – Динаміка кількості комерційних банків у 2020-2022 рр.
Figure 1 – Dynamics of the number of commercial banks in 2020-2022

У загальновживаному значенні під терміном «ризик» розуміють «можливість небезпеки, невдачі або дія навмання з надією на сприятливий результат».

Запровадження ризик-орієнтованого підходу слід вважати новітньою тенденцією розвитку банківського менеджменту та банківського нагляду. Перші згадки про банківський ризик у чинному законодавстві та практиці банківського нагляду датуються 1997-1998 роками.

Відповідно до Інструкція № 10 «Про порядок регулювання та аналіз діяльності комерційних банків» (Постанова Національного банку України від 30.12.1997 р. № 469), ризик банківський – можливість понесення втрат у разі виникнення несприятливих для банку обставин. Вказаною постановою Національного банку України від 30.12.1997 р. № 469, запроваджені нормативи ризику: максимальний розмір ризику на одного позичальника, норматив «великих» кредитних ризиків, норматив максимального розміру кредитів, гарантій та поручительств, наданих одному інсайдеру, норматив максимального сукупного розміру кредитів, гарантій та поручительств, наданих інсайдерам, норматив максимального розміру наданих міжбанківських позик, норматив рефінансування, норматив інвестування, які еволюціонувати та частково використовуються у сучасній практиці банківського нагляду.

Відповідно до Постанови Національного банку України «Положення про організацію внутрішнього аудиту в комерційних банках України» від 20.03.1998 р. № 114, ризик банківської діяльності – можливість зазнати втрат у разі виникнення несприятливих для банку обставин, неправомірних або навмисних дій його працівників [5].

Методичні вказівки з інспектування банків «Система оцінки ризиків» від 15.03.2004 р. № 104 під ризиком у контексті банківської діяльності визначали «ризик – це ймовірність того, що події, очікувані або неочікувані, можуть мати негативний вплив на капітал та/або надходження банку» [1].

Суттєве переосмислення сутності банківського ризику відбулося після кризових явищ 2013-2014 року, Положення про організацію системи управління ризиками в банках України та банківських групах від 11.06.2018 р. № 64 визначає ризик як «імовірність виникнення збитків або додаткових втрат або недоотримання доходів, або невиконання стороною договірних зобов'язань унаслідок впливу негативних внутрішніх та зовнішніх факторів» [6]. Таким чином, банківський ризик формується під впливом негативних внутрішніх та зовнішніх факторів, що вимагають постійного моніторингу та моделювання.

Подальший розвиток прагматичні основи банківської ризикології отримали у:

– постанові Національного банку України «Про затвердження Інструкції про порядок регулювання діяльності банків в Україні» від 28.08.2001 № 368 [2];

– постанові Національного банку України «Методичні вказівки з інспектування банків «Система оцінки ризиків» від 15.03.2004 р. № 104 [1],

– постанові Національного банку України «Про затвердження Положення про визначення банками України розміру кредитного ризику за активними банківськими операціями» від 30.06.2016 р. № 351 [3];

– постанові Національного банку України «Про затвердження Положення про здійснення оцінки стійкості банків і банківської системи України» від 22.12.2017 р. № 141 [4];

– постанові Національного банку України «Положення про організацію системи управління ризиками в банках України та банківських групах» від 11.06.2018 р. № 64 [6],

– постанові Національного банку України «Про схвалення Методики розрахунку економічних нормативів регулювання діяльності банків в Україні» від 15.12.2017 р. № 803-рш [7].

Аналіз наявних у літературних джерелах визначень поняття «банківський ризик» (табл. 1) вказує на те, що більшість з них є подібними, а відмінності полягають переважно в обраному підході до розуміння сутності ризику в цілому (відповідно до поданого вище огляду генезису трактувань даної економічної категорії). [8, 10, 11] У розглянутих інтерпретаціях поняття «банківський ризик», як правило, акцентується увага на його фінансовому характері, що виявляється у формі можливих результатів ситуації ризику.

Таблиця 1 – Підходи до визначення терміну «банківський ризик»

Table 1 – Approaches to defining the term "banking risk"

Автор, джерело	Визначення
Васильєва Т.А.	Кількісно оцінена ймовірність невідповідності обсягових, просторових та часових параметрів фінансових потоків банк очікуванім; яка формується у результаті цілеспрямованої дії або бездіяльності зацікавлених суб'єктів економічних відносин, що відбувається на зміні його фінансового стану та динаміки розвитку
Примостка Л.О., Лисенок О.В., Чуб О.О.	Ймовірність недоотримання доходів або зменшення ринкової вартості капіталу банку внаслідок несприятливого впливу зовнішніх чи внутрішніх чинників
Лисенок О. В.	об'єктивне явище, пов'язане з ймовірністю втрати банком частини своїх ресурсів, недоотриманням ним запланованих доходів, а також потенційною можливістю отримати додатковий прибуток у разі сприятливої зміни кон'юнктури фінансового ринку
Панченко О. І., Маслюк О. Ю., Гориленко А. С.	ймовірність втрати банківською установою частини своїх фінансових ресурсів, недоотримання доходу або збільшення витрат унаслідок проведення банківських операцій та здійснення іншої банківської діяльності
Другова О.С., Романів В.В.	ймовірність настання фінансових ризиків, що можуть призвести до втрат та збитків установи

Управління інвестиційним портфелем цінних паперів великих українських банків зводиться до підбору видів інвестиційних активів з зазначеними характеристиками: рівнем доходу, ліквідності і ризику. Наявність на ринку великої кількості видів цінних паперів з різними параметрами призводить факт альтернативності вибору того чи іншого виду цінних паперів, їх кількості в складі портфеля.

Підбір цінних паперів до складу портфеля здійснюється шляхом зіставлення ризику, прийнятого на себе, і очікуваним наслідком від інвестицій. Прийняття рішень, спрямованих на мінімізацію ризику при збереженні необхідного рівня прибутковості, поряд з процесом систематичного аналізу показників інвестиційного ризику відповідно його видам являє собою моніторинг.

Мінімізація рівня інвестиційного ризику комерційного банку є здійсненням комплексу заходів, спрямованих на зниження ймовірності настання подій або обставин, які призводять до збитків і на зменшення розміру потенційних збитків від інвестиційних операцій.

Мінімізація впливу ризиків від інвестиційної діяльності, яка проводиться банками, обумовлена наступними чинниками (рис. 2). [10] Для зниження ризиків, що приймаються, великі банки використовують набір фінансових і нефінансових інструментів, застосування яких залежить від конкретного ризику. Мінімізації ризику також сприяє застосування консервативної політики до оцінки якості цінних паперів, позичальників, ретельне структурування угод і моніторинг. Мінімізація ризиків невідривно пов'язана з операційною діяльністю, яка у свою чергу вимагає зниження операційних ризиків шляхом вдосконалення процедур і ІТ-систем, впровадження контролю на всіх етапах операцій, підвищення кваліфікації співробітників.

Одним із способів, який найбільш широко практикується банками для зниження ризиків є диверсифікація портфеля цінних паперів банком. Диверсифікація за своїм змістом спрямована на зниження рівня ризику шляхом інвестування в різні види діяльності з менш ніж абсолютно позитивно корельованою прибутковістю.

На основі результатів вивчення специфіки банківських ризиків доцільно виділити визначальні принципи управління інвестиційним ризиком для комерційного банку:

- системність – принцип, який враховує всі фактори ризику та за яким управлінський вплив орієнтований не лише на сам ризик, але й на причини його виникнення;
- реалістичність – принцип передбачає правдиву оцінку наявної ситуації, а також наслідків, які виникли внаслідок здійснення інвестиційного ризику;
- безперервність – здійснення постійного контролю з метою визначення ймовірності настання ризику та ідентифікації змін ринкового середовища;
- ефективність – використання фінансового потенціалу проекту для створення ефективного механізму нейтралізації ризиків;
- структуризація – система управління інвестиційними ризиками будується на основі конкретної мети відповідно з заданими умовами.

Даний перелік принципів системи управління інвестиційними ризиками доречно застосовувати взаємопов'язано, адже вони доповнюють та конкретизують один одного.

Інвестиційний банківський ризик – це ймовірність недоотримання доходів або зменшення ринкової вартості капіталу банку внаслідок несприятливого впливу зовнішніх чи внутрішніх чинників за результатами інвестиційних операцій банку та володіння інвестиційними активами. Інвестиційні ризики комерційних банків безпосередньо пов'язані з інвестиційною стратегією, формуванням відповідно до неї інвестиційного портфеля.

Створення добре диверсифікованого портфеля інвестиційних операцій за активним підходом до мінімізації інвестиційних ризиків може призвести до значного або навіть повного зниження конкретного ризику.

Зайва диверсифікація може призвести до складнощів якісного управління портфелем; зростання витрат, пов'язаних з пошуком банком цінних паперів, високих витрат по покупці дрібних пакетів цінних паперів, покупці недостатньо надійних, дохідних і високоліквідних цінних паперів.

Практика мінімізації ризиків за управління портфелем цінних паперів нараховує досить значне коло інструментів і підходів. До основних моделей належать пасивне і активне, довгострокове і короткострокове, помірне і агресивне управління портфелем цінних паперів із застосуванням адаптивних процедур оптимізації. Кожен з цих підходів має свою специфіку і відрізняється за метою, за терміном формування портфеля, структурою цінних паперів в ньому, сприйняттям ринку цінних паперів, розміром фінансових витрат на процес управління, специфічними методами управління.

Оскільки рівень інвестиційного ризику може істотно змінитися протягом певного періоду часу під впливом внутрішніх і зовнішніх факторів, банк розробляє систему управління інвестиційними ризиками, відображену в наступних цілях:

- забезпечити максимальне збереження власних коштів;

- підвищити відповідальність перед клієнтами, інвесторами;
- мінімізувати негативний вплив зовнішніх і внутрішніх факторів.

Ефективність управління інвестиційними ризиками банків у значній мірі залежить від ефективності організації фінансового механізму. При цьому виокремлюють такі підсистеми управління: інформаційне забезпечення; внутрішні системи комунікацій та передачі інформації між центрами відповідальності; підсистеми управління ризиками, що доцільно запроваджувати в діяльність банків.

Особлива увага повинна приділятися організації системи управління ризиками та місця ризик-менеджменту в управлінні банком.

По-перше, управління ризиками від інвестиційної діяльності – це процес, який повинен починатися на стадії розробки інвестиційної стратегії банку за безпосередньою участю ради директорів і правління банку і узгодженням на вищому рівні ризик-апетиту. Важливо розуміти, що ризик-апетит нерозривно пов'язаний з інвестиційною стратегією.

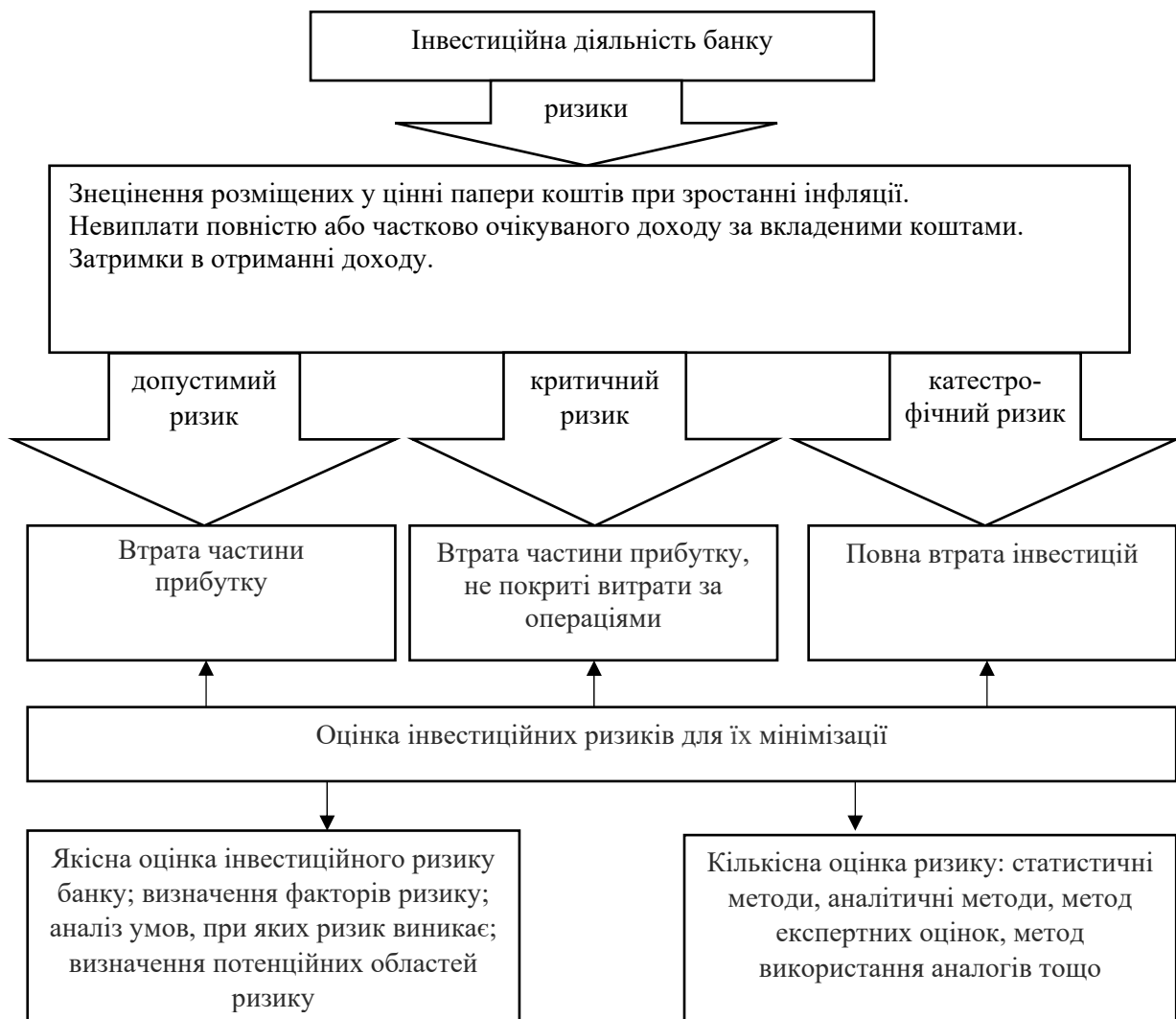


Рисунок 2 – Чинники, що обумовлюють мінімізацію впливу ризиків інвестиційної діяльності банків
Figure 2 – Factors determining the minimization of the impact of the risks of investment activities of banks

По-друге, незважаючи на інтеграцію процесу управління ризиками інвестиційної діяльності в загальне управління банком, доцільно, щоб структурний підрозділ, відповідальний за управління ризиками, був незалежним від інших функціональних підрозділів і підпорядковувалося безпосередньо вищому керівництву. Підготовка та прийняття рішень, що регламентують процеси управління ризиками, організація і інформаційно-методичне забезпечення цих процесів, а головне - контроль за їх виконанням повинні бути в сфері відповідальності і повноважень підрозділу з управління ризиками.

По-третє, в процес управління ризиками інвестиційної діяльності повинні бути залучені всі підрозділи банку, тому що тільки на рівні підрозділів можуть здійснюватися ідентифікація, аналіз, управління і надання звітів за ризиками, які є специфічними для діяльності конкретного підрозділу. Йдеться про централізовані координації і контроль, а також консолідації та аналіз інформації про потенційні загрози і ризикові події, і децентралізації процесів моніторингу, управління ризиками та надання звітів.

Система управління інвестиційними ризиками повинна охоплювати всі типи ризиків, процеси і процедури з управління ризиками, ролі і сфери відповідальності осіб, які беруть участь в управлінні ризиками.

Система ризик-менеджменту інвестиційної діяльності банків має бути достатньо повною, щоб покривати ризики, на які наражається банк, і гнучкою, щоб змінюватися в мінливих умовах здійснення банком своєї діяльності. Таким чином, ефективна система управління ризиками інвестиційної діяльності включає:

1) чітко визначені політики і процедури, необхідні для ідентифікації, прийняття, оцінки, моніторингу, надання звітності та контролю ризиків.

2) затверджену організаційну структуру, визначальну роль і відповідальність окремих осіб за прийняття інвестиційних ризиків і управління ними. Крім того, важлива наявність окремого незалежного департаменту або комітету, відповідального за розробку політики за ризиками на рівні всього банку і виконуючого наглядову і контрольну функції.

3) ефективну систему ІТ, що забезпечує надання інформації з операційного рівня вищого керівництва банку та оперативне вирішення виникаючих проблем.

4) механізми, що забезпечують поточний контроль за системами, політиками і процедурами з управління ризиками і процедури щодо внесення змін у разі виникнення необхідності.

До методів зниження (мінімізації) банківських інвестиційних ризиків відносять: диверсифікацію, лімітування та хеджування. Переваги та недоліки застосування методів прийняття ризику наведені в таблиці 2. [8, 11]

Таблиця 2 – Переваги та недоліки застосування методів інвестиційного ризику банку
Table 2 – Advantages and disadvantages of applying bank investment risk methods

Метод	Переваги	Недоліки
Диверсифікація	Зниження рівня інвестиційного ризику за кожним окремим цінним папером чи загальним рівнем інвестування	Надмірна диверсифікація або концентрація призводить до збільшення інвестиційного ризику
Лімітування	Завдяки встановленню лімітів банки можуть уникнути критичних втрат, пов'язаних з надмірною концентрацією будь-якого виду інвестиційного ризику, а також диверсифікувати свої інвестиційні портфелі та забезпечити стабільні доходи	Лімітування потребує визначення основних сфер і факторів інвестиційного ризику, які різняться для різних банків, окремих країн та регіонів. Установлення лімітів потребує великої підготовчої роботи й ретельного вивчення ринку
Резервування	Можливість для банку швидкого відшкодування зазнаних фінансових втрат	Відволікання значної частини фінансових ресурсів на формування резерву та зниження ефективності використання капіталу банку
Страховання	Обсяг відшкодування втрат визначається вартістю об'єкта страхування, розміром страхового внеску та відповідно страховою сумою, він не обмежується сформованим за рахунок відрахувань страховим фондом	Обсяг страхової суми не завжди є достатнім для повного покриття збитків банку в результаті неповернення позик; страхова сума не враховує деякі додаткові витрати банку

Метод самостійного пристосування, що полягає у створенні спеціальних резервів, дає змогу банківській установі покривати збитки у разі їх виникнення за рахунок власних коштів. Для покриття втрат передбачається створення спеціального резерву шляхом резервування частини коштів банку на окремих бухгалтерських рахунках, з яких при неповерненні кредиту списується відповідна сума. Останній метод активної нейтралізації - це передача ризику, а саме страхування. У процесі страхування ризик банку переноситься на страхову компанію, яка отримала винагороду - страхову премію.

Найчастіше використовують пасивну стратегію нейтралізації ризиків тоді, коли відсутня інформація необхідна для визначення рівня ризику або фінансові втрати від ризику є занадто великими та перевищують власні резерви, в інших випадках доцільно використовувати активну стратегію.

Інструментами реалізації концепції можуть бути економетричні моделі, які застосовуються при оцінці рівня ризику, економічні показники та коефіцієнти, які необхідні під час ідентифікації фінансових ризиків, та резерви, ліміти та нормативи. Відповідно, резерви необхідні банку для покриття можливих втрат, що виникають внаслідок ризикової діяльності, ліміти та нормативи необхідні для забезпечення фінансової стійкості банків, а також для запобігання втраті капіталу через вплив банківських ризиків. Слід зазначити, що ліміти та нормативи можуть встановлюватись як на рівні окремого банку, так і всієї банківської системи. Для дотримання безпечного рівня інвестиційного ризику та мінімізації інвестиційних ризиків комерційних банків в цілому Національний банк України відповідно до положень Інструкції про порядок регулювання діяльності банків в Україні від 28.08.2001 р. № 368 [2] та Методики розрахунку економічних нормативів регулювання діяльності банків в Україні від 15.12.2017 р. № 803-рш [7] запровадив і моніторить дотримання двох нормативів інвестування:

- нормативи інвестування в цінні папери окремо за кожною установою (Н11),
- нормативи загальної суми інвестування (Н12).

Нормативи інвестування в цінні папери окремо за кожною установою (Н11) встановлюється для обмеження ризиків, пов'язаних з прямою та/або опосередкованою участю банку у статутному капіталі окремої юридичної особи. Норматив інвестування в цінні папери окремо за кожною установою визначається як співвідношення розміру коштів, які інвестуються на придбання акцій (паїв, часток) та інвестиційних сертифікатів окремо за кожною установою, до регулятивного капіталу банку. До коштів, що інвестуються, включаються: акції та інші цінні папери з нефіксованим прибутком, що випущені установою та обліковуються за справедливою вартістю; вкладення в асоційовані та дочірні установи. Нормативне значення нормативу Н11 не має перевищувати 15% [2].

Норматив загальної суми інвестування (Н12) встановлюється для обмеження ризиків, пов'язаних з прямою та/або опосередкованою участю банку у статутних капіталах юридичних осіб. Норматив загальної суми інвестування визначається як співвідношення суми коштів, що інвестуються на придбання акцій (паїв, часток) та інвестиційних сертифікатів будь-якої юридичної особи, до регулятивного капіталу банку. До коштів, що інвестуються, включаються: акції та інші цінні папери з нефіксованим прибутком, що випущені установою та обліковуються за справедливою вартістю; вкладення в асоційовані та дочірні компанії. Нормативне значення нормативу Н12 не має перевищувати 60 %.

Національний банк здійснює контроль за інвестиціями банку в статутний капітал юридичної особи та за сукупними інвестиціями банку в статутні капітали юридичних осіб. Банк має право придбати акції (частки, паї) юридичної особи, включаючи в разі створення юридичної особи, що становлять або в сукупності становитимуть 10 і більше відсотків її статутного капіталу, за умови попереднього отримання письмового дозволу Національного банку на таке придбання.

Реалізація даної концепції дасть змогу здійснити якісну та кількісну оцінку наявних ризиків за рахунок ефективного використання методів та інструментів, а також прийняти рішення щодо уникнення ризику або прийняття. Слід зазначити, що завдяки використанню даного підходу банківська установа матиме можливість вчасно реагувати на наявність фінансових ризиків та завдяки їх нейтралізації запобігти появі негативних наслідків, що можуть призвести до порушення фінансової стійкості банку.

Значну роль в управлінні інвестиційними ризиками банку та їх мінімізації відіграють «ліній захисту», які дозволяють забезпечувати необхідний рівень стійкості установи, високий рівень захисту

та безпеки, мінімізацію фінансових, в тому числі інвестиційних ризиків та виключення виникнення конфлікту інтересів стейкхолдерів.

Лінії захисту поділяються на внутрішні (на рівні комерційного банку) та зовнішні (на рівні національного регулятора, Національного банку України).

У свою чергу внутрішні лінії захисту мають три складові:

– мета першої лінії – це ідентифікація, управління та прийняття фінансового, в тому числі інвестиційного ризику в рамках встановлених обмежень (лімітів);

– мета другої лінії – це незалежна оцінка та контроль фінансових, в тому числі інвестиційних ризиків;

– мета третьої лінії – це незалежна оцінка ефективності системи ризик-менеджменту, визначення стратегії управління фінансовими, в тому числі інвестиційними ризиками, вирішення конфлікту інтересів внутрішніх та зовнішніх стейкхолдерів.

Висновки. Інвестиційна діяльність банку супроводжується різного роду ризиками. Вкладаючи свої кошти у реальний чи фінансовий сектор, банк не має повної гарантії суспільного визнання своїх нових продуктів. Це залежить від ефективного поєднання цілої низки чинників, тому існує ризик недоотримання прибутку або понесення збитку. До методів зниження банківських інвестиційних ризиків відносять: диверсифікацію, лімітування та хеджування. Мінімізація рівня інвестиційного ризику комерційного банку є здійсненням комплексу заходів, спрямованих на зниження ймовірності настання подій або обставин, які призводять до збитків і на зменшення розміру потенційних збитків від інвестиційних операцій.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Методичні вказівки з інспектування банків "Система оцінки ризиків" від 15.03.2004 № 104. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0104500-04#Text>

2. Про затвердження Інструкції про порядок регулювання діяльності банків в Україні: Постанова Національного банку України від 28.08.2001 № 368. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0841-01>

3. Про затвердження Положення про визначення банками України розміру кредитного ризику за активними банківськими операціями: Постанова Національного банку України від 30.06.2016 №351. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0351500-16#Text>

4. Про затвердження Положення про здійснення оцінки стійкості банків і банківської системи України: Постанова Національного банку України від 22.12.2017 р. № 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0141500-17#Text>

5. Про затвердження Положення про організацію внутрішнього аудиту в комерційних банках України: Постанова Національного банку України від 20.03.1998 № 114. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0548500-98/ed20011220>

6. Про затвердження Положення про організацію системи управління ризиками в банках України та банківських групах: Постанова Національного банку України від 11.06.2018 № 64. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0064500-18#Text>

7. Про схвалення Методики розрахунку економічних нормативів регулювання діяльності банків в Україні: Постанова Національного банку України від 15.12.2017 № 803-рш. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/vr803500-17#Text>

8. Гуцал І. С., Григораш О. В. Роль інвестиційних ризиків в банківській діяльності в сучасних економічних умовах. *Інноваційна економіка*. 2013. № 5. с. 233-236.

9. Levkovets, N., Ilchenko, V., Boiko, S., Masalitina, V., Tesliuk, N. Risk-Oriented Approach to Financial Security of Motor Transport Enterprises. In: Alareeni, B., Hamdan, A. (eds) *Explore Business, Technology Opportunities and Challenges After the Covid-19 Pandemic. ICBT 2022. Lecture Notes in Networks and Systems*, vol. 495. Springer, Cham. p. 1078-1095.

10. Лисенок О. В. Дослідження та удосконалення сутності банківського ризику. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2017. № 2. с. 9-13.

11. Охрименко І., Пийвода К. Проблеми та перспективи розвитку операцій банків з цінними паперами в Україні. *Фінансово-кредитні системи: перспективи розвитку*. 2021. Вип. 1. с. 23-34.

12. Офіційний сайт Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

REFERENCES

1. Methodological instructions for the inspection of banks "Risk assessment system" dated March 15, 2004 № 104. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0104500-04#Text>
2. On the approval of the Instruction on the procedure for regulating the activities of banks in Ukraine: Resolution of the National Bank of Ukraine dated August 28, 2001 № 368. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0841-01>
3. On the approval of the Regulation on the determination by banks of Ukraine of the amount of credit risk for active banking operations: Resolution of the National Bank of Ukraine dated 06/30/2016 № 351. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0351500-16#Text>
4. On the approval of the Regulation on assessing the stability of banks and the banking system of Ukraine: Resolution of the National Bank of Ukraine dated 12.22.2017 № 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0141500-17#Text>
5. On the approval of the Regulation on the organization of internal audit in commercial banks of Ukraine: Resolution of the National Bank of Ukraine dated March 20, 1998 № 114. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0548500-98/ed20011220>
6. On the approval of the Regulation on the organization of the risk management system in banks of Ukraine and banking groups: Resolution of the National Bank of Ukraine dated 11.06.2018 № 64. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0064500-18#Text>
7. On the approval of the Methodology for calculating economic standards for regulating the activities of banks in Ukraine: Resolution of the National Bank of Ukraine dated December 15, 2017 № 803-rsh. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/vr803500-17#Text>
8. Hutsal I. S., Hryhorash O. V. The role of investment risks in banking in modern economic conditions. *Innovative economy*. 2013. № 5. p. 233-236/
9. Levkovets, N., Ilchenko, V., Boiko, S., Masalitina, V., Tesliuk, N. Risk-Oriented Approach to Financial Security of Motor Transport Enterprises. In: Alareeni, B., Hamdan, A. (eds) *Explore Business, Technology Opportunities and Challenges After the Covid-19 Pandemic. ICBT 2022. Lecture Notes in Networks and Systems*, vol. 495. Springer, Cham. 1078-1095.
10. Lysenok O. V. Research and improvement of the essence of banking risk. *Formation of market relations in Ukraine*. 2017. № 2. p. 9-13.
11. Okhrymenko I., Piyvoda K. Problems and prospects of the development of bank operations with securities in Ukraine. *Financial and credit systems: development prospects*. 2021. Issue 1. p. 23-34.
12. Official website of the National Bank of Ukraine. URL: <https://bank.gov.ua/>

РЕФЕРАТ

Левковець Н.П. Методи мінімізації інвестиційних ризиків банків / Н.П. Левковець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

Нейтралізацію інвестиційних ризиків банків, необхідно здійснювати на основі необхідних методів та відповідної стратегії комерційного банку, яка повинна включати в себе фінансово-математичну технологію обґрунтування, прийняття, виконання та контроль здійснення управлінських фінансових рішень щодо реалізації превентивних заходів фінансового, організаційного або правового характеру з метою забезпечення зіставлення результативності діяльності банку із відповідним рівнем інвестиційного ризику.

Об'єкт дослідження – теоретичні і практичні аспекти управління інвестиційними ризиками комерційного банку у напрямі їх мінімізації.

Мета дослідження – поглиблення теоретичних положень та надання практичних рекомендацій щодо мінімізації інвестиційних ризиків комерційного банку.

Для вирішення поставленої мети у роботі використано такі методи дослідження: порівняння, систематизації і логічного узагальнення, історичного та причинно-наслідкового аналізу, системний підхід.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНВЕСТИЦІЙНИЙ РИЗИК, БАНК, МІНІМІЗАЦІЯ, МЕТОДИ, НОРМАТИВИ, УПРАВЛІННЯ.

ABSTRACT

Levkovets N.P. Methods of minimizing investment risks of banks. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The neutralization of investment risks of banks must be carried out on the basis of the necessary methods and the appropriate strategy of a commercial bank, which must include the financial and mathematical technology of substantiation, adoption, implementation and control of the implementation of managerial financial decisions regarding the implementation of preventive measures of a financial, organizational or legal nature in order to ensure comparing the performance of the bank with the corresponding level of investment risk.

The object of the research is theoretical and practical aspects of managing investment risks of a commercial bank in the direction of their minimization.

The purpose of the study is to deepen theoretical provisions and provide practical recommendations for minimizing investment risks of a commercial bank.

To solve the set goal, the following research methods were used in the work: comparison, systematization and logical generalization, historical and causal analysis, systematic approach.

KEY WORDS: INVESTMENT RISK, BANK, MINIMIZATION, METHODS, NORMS, MANAGEMENT.

АВТОР:

Левковець Наталія Петрівна, Національний транспортний університет, доцент, кандидат економічних наук, e-mail: nlp08@ukr.net, тел. +380442809917, Україна, 01010, м. Київ, вул. Омеляновича-Павленка, 1, orcid.org/0000-0001-5382-5418

AUTHOR:

Levkovets Nataliya, National Transport University, Associate Professor, Candidate of Economic Sciences, e-mail: nlp08@ukr.net, tel. +380442809917, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Omelyanovich-Pavlenka, 1, orcid.org/0000-0001-5382-5418

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Ваганова М.С., фінансовий директор ТОВ «CDC», Київ, Україна.

REVIEWER:

Bazilyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), Professor, Head of the Department of Finance, Accounting and Audit of NTU, Kyiv, Ukraine.

Vaganova M.S., financial director of LLC «CDC», Kyiv, Ukraine.

АКТУАЛЬНІ ТРЕНДИ РОЗИТКУ БЕЗПІЛОТНОГО АВТОТРАНСПОРТУ: ЕКОНОМІКА ТА ЕКОЛОГІЯ, ЗБЕРЕЖЕННЯ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я

Порфіренко В.І., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Україна, porfirenko@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0329-6217

Сандулов Є.Г., Національний транспортний університет, Україна, iSandulov@iCloud.com, orcid.org/0009-0003-2576-3063

ACTUAL TRENDS OF UNMANNED AUTOTRANSPORT: ECONOMICS AND ECOLOGY, SAVING LIFE AND HEALTH

Porfirenko V., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine, porfirenko@gmail.com, orcid.org/0000-0003-0329-6217

Sandulov Y., National Transport University, Kyiv, Ukraine, iSandulov@iCloud.com, orcid.org/0000-0003-0329-6217

Вступ.

Транспорт на протязі всієї історії змінювався і адаптувався відповідно до розвитку науки, технологій та суспільства. Наразі започаткувалась тенденція до революційної зміни автотранспорту в бік безпілотного керування. Першими з головних учасників цієї трансформації є літальні апарати та рейковий транспорт, але настає черга водного та автомобільного транспорту.

В різних джерелах поширені наступні визначення автотранспортних засобів, що діють без водія: «дистанційний», «автономний», «безпілотний», «самокерований», «мобільний» автотранспорт тощо.

Важливо проаналізувати найпоширеніші на сьогодні проблеми, пов'язані з автотранспортом, та те, наскільки можливо їх вирішити завдяки переходу на безпілотне керування.

Негативний вплив автотранспорту для людей та держави має різноманітні аспекти:

– Соціальні втрати. Травматизм та смерті на дорогах внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП). На жаль, на сьогоднішній день внаслідок ДТП щодня гине та травмується багато людей. За даними ВООЗ смертність унаслідок аварій на дорогах зросла до 1,35 млн людей на рік, або в середньому близько 3700 летальних випадків щодня. Окрім загиблих, десятки мільйонів отримують поранення та дістають інвалідність, через що їхнє життя змінюється назавжди [1]. Ці негативні наслідки дорожньо-транспортних пригод істотно впливають на економіку та суспільство загалом. Кількість ДТП з загиблими та/або травмованими в Україні за останні роки в середньому становить 25000 на рік, що відображено на рис 1 (складено авторами на основі даних [2]);



Рисунок 1 – Кількість ДТП з загиблими та/або травмованими в Україні за останні 7 років
Figure 1 – Number of road accidents with fatalities and/or injuries in Ukraine over the past 7 years

– Економічні втрати від ДТП. За оцінками вітчизняних фахівців, економічні збитки держави від загибелі однієї людини у ДТП, розраховані за моделлю «дохід-витрати», складають майже 1 млн. грн. а відповідно до оцінок Світового банку, загальні соціально-економічні втрати держави від ДТП становлять понад 4,5 млрд. дол. США щороку [3]. Дані також враховують матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці та людських втрат внаслідок травм або смерті в ДТП;

– Екологічні проблеми. Автотранспорт залишається основним джерелом забруднення атмосферного повітря серед усіх транспортних засобів. Переважаючи більшість автотранспортних засобів використовує видобувне паливо з різних видів нафтопродуктів, і мастила, забруднюючі речовини яких у складі відпрацьованих газів дизельних та бензинових двигунів внутрішнього згоряння, негативно впливають на екологію, що підтверджується багатьма науковими публікаціями [4, 5];

– Затори і проблеми з паркуванням. Ці аспекти призводять до втрати часу та збільшення витрат енергії (нафтове паливо, водневе, електроенергія та ін.), яке витрачається на зайву роботу автотранспорту при заторах. Збільшується шум від перевантаження доріг. Також затори призводять до збільшення ДТП та шкідливих викидів в атмосферу.

Основна частина

Розглянемо, які наразі є тенденції в інших країнах стосовно безпілотного автотранспорту. Проаналізуємо кожен з негативних впливів автотранспорту та дізнаємось, які зміни принесе впровадження безпілотного автотранспорту. Також дізнаємось, які перешкоди і виклики спіткають на шляху впровадження цієї інновації. Але спочатку відповімо на питання що ж таке безпілотний автотранспорт і як він працює.

Безпілотний автотранспорт можна описати як систему, що забезпечує роботу та пересування автотранспортного засобу за допомогою програмного забезпечення з інтегрованим штучним інтелектом або його елементами, та сукупністю різних датчиків, які взаємодіють з навколишнім середовищем. Сутність безпілотного автотранспорту зводиться до того, щоб передати певні функції людини, яка здійснює керування транспортним засобом (водій, оператор, диспетчер та ін.), штучному інтелекту, програмі, технологіям, здатним повністю або частково замінити людину.

Усі автономні транспортні засоби працюють за одним принципом. Керування автотранспортом здійснюється завдяки сенсорам: радарам, лідарам та камерам які встановлені в різній кількості на автотранспортному засобі. За допомогою оптичного та лазерного сканування простору програма може точно визначити об'єкти, їх форму, швидкість та відстань до них, обчислювати напрямок їх руху. Комбінації таких приладів та програмного забезпечення здатні направляти автотранспорт і орієнтувати його на дорозі. Камери фіксують та визначають об'єкти. Радари фіксують швидкість об'єктів та виявляють їх за допомогою радіохвиль. Вся отримана інформація з обладнання передається до системи управління, яка планує подальші дії на основі цих даних, а також завантажених до системи карт місцевості та автомобільних доріг. Системи керування передають команди системі керування автотранспортом, яка направляє транспорт заданою траєкторією. Всіма вузлами керує програмне забезпечення, яке прискорює, змінює швидкість, гальмує та змінює напрямок руху [6].

Для більш детального розуміння сутності безпілотного автотранспорту наведемо їх класифікацію в залежності від рівня автоматизації (табл. 1), прийнятого Національною адміністрацією з безпеки дорожнього руху США [7, с. 162].

Таблиця 1 – Класифікація безпілотного автотранспорту за рівнем автоматизації
Table 1 – Classification of unmanned vehicles by level of automation

Рівень автоматизації безпілотного автотранспорту	Функції, які виконує програмне забезпечення
0-й рівень	Передбачає повне керування транспортним засобом водієм.
1-й рівень	Передбачає повне керування автомобілем водієм з використанням автоматизованої системи як допоміжного засобу, що в змозі керувати прискоренням/уповільненням, попереджати водія про можливий виїзд з дороги тощо

Рівень автоматизації безпілотного автотранспорту	Функції, які виконує програмне забезпечення
2-й рівень	Містить більше функцій, котрі здатна виконувати система (керувати як рухом, так і прискоренням/гальмуванням), проте водіям не дозволяється знімати руки з керма, вони й далі повинні виконувати всі інші дії, пов'язані з керуванням транспортом
3-й рівень	Можливість системи виконувати всі завдання з водіння за деякими виключеннями, наприклад, паркування автомобіля. Це вже більш схоже на «автопілот», так як машина може робити все сама, використовуючи камери, лідари, датчики та, зокрема, штучний інтелект, проте водій-людина повинен бути уважним до дорожньої обстановки та все ще бути наготові взяти на себе керування транспортним засобом, отримавши відповідний запит від системи
4-й рівень	Водієві не обов'язково слідкувати за дорожньою обстановкою, проте його перебування в автомобілі досі не ставиться під сумнів, тому що після подання системою запиту на втручання в ситуацію він має бути наготові взяти керування на себе, хоча й у зворотному випадку автопілот намагатиметься не допустити настання аварійної обстановки
5-й рівень	Не передбачає наявності водія в транспортному засобі, обмеживши завдання людини увімкненням системи та навігацією місця призначення

Таблиця 2 – Причини настання ДТП з загиблими та/або травмованими в Україні за останні 7 років

Table 2 – Causes of road accidents with fatalities and/or injuries in Ukraine over the past 7 years

ПРИЧИНА НАСТАННЯ ДТП \ РІК	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Перевищення безпечної швидкості	7568	8279	8761	5522	5022	7561	9215
Порушення правил маневрування	5201	5252	5676	9999	9466	3846	5191
Порушення правил проїзду перехресть	2959	1911	2132	1445	1457	1467	2014
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	1683	1602	1673	2352	2115	1443	1642
Недотримання дистанції	2420	1716	1967	911	843	843	1148
Керування транспортним засобом у стані сп'яніння	1819	968	1216	245	558	790	942
Перехід пішоходів у невстановленому місці	1095	1057	1102	1860	247	593	781
Перевищення встановленої швидкості	608	575	576	643	1854	469	642
Виїзд на смугу зустрічного руху	1024	830	778	522	575	418	470
Порушення правил надання безперешкодного проїзду	469	261	264	60	59	236	290
Невиконання водіями вимог сигналів регулювання	392	306	338	335	259	233	273
Порушення правил обгону	458	289	317	285	250	184	267
Неочікуваний вихід на проїзну частину	640	510	511	992	877	184	266
Порушення техніки безпеки пасажиром	45	92	79	12	14	48	84
Порушення правил перевезення пасажирів	106	110	86	64	413	47	81

ПРИЧИНА НАСТАННЯ ДТП \ РІК	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання	104	82	93	403	58	46	77
Порушення правил зупинки і стоянки транспортних засобів	58	54	52	15	10	46	66
Перевтома, сон за кермом	107	79	90	111	80	44	66
Керування несправним транспортним засобом	61	82	67	40	38	43	40
Порушення ПДР пішоходами у стані сп'яніння	211	110	120	78	95	39	31
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	74	51	54	88	71	16	13
Порушення правил перевезення вантажів	29	19	16	65	71	10	11
Порушення правил користування зовнішніми світловими приладами транспортних засобів	37	21	22	6	65	7	11
Порушення правил буксирування	11	6	15	54	6	6	7
Порушення правил утримання автодоріг та вулиць	21	14	21	6	3	5	5
Порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту	14	7	11	13	6	2	4
Порушення вимог ПДР погоничем тварин	3	5	6	11	6	2	3
Порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів	3	6	9	3	3	0	2

На основі даних табл.2 побудуємо діаграму, в якій відобразимо середню кількість ДТП з загиблими та/або травмованими за останні сім років в відсотковому відношенні основних причин настання ДТП.

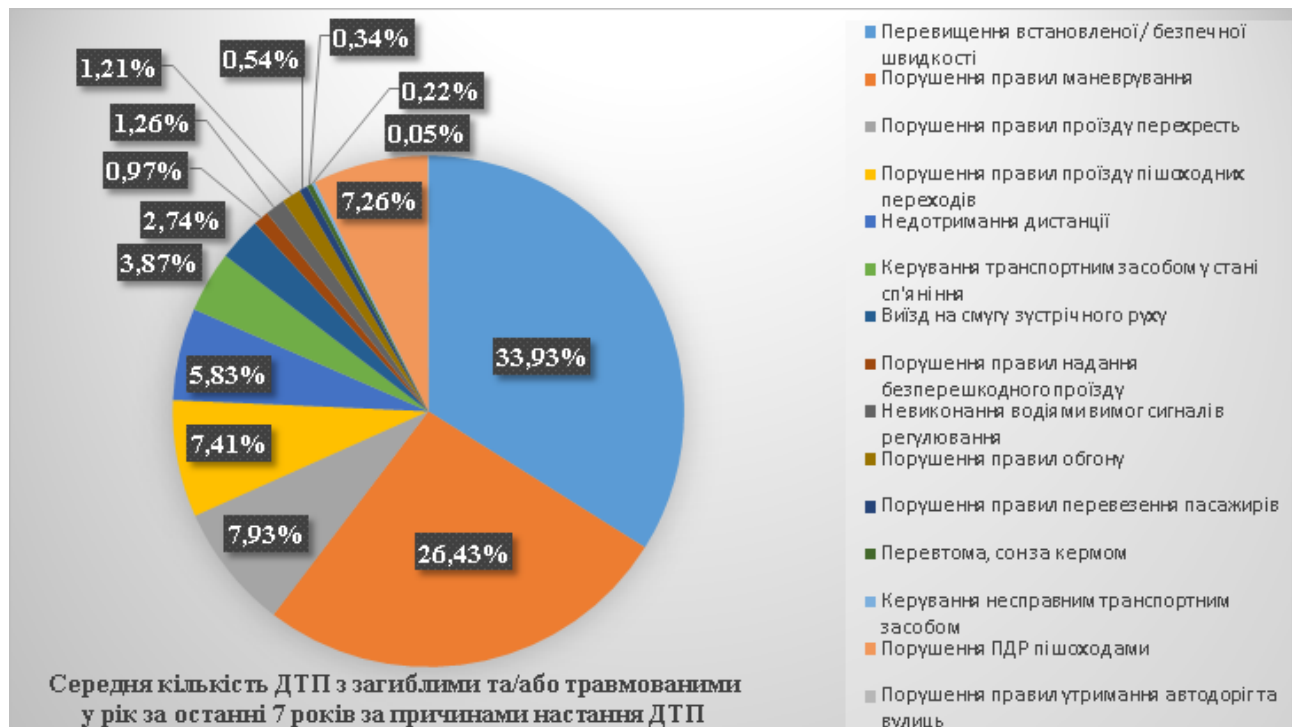


Рисунок 2– Середня кількість ДТП з загиблими та/або травмованими 2017-2023 р.р.

Figure 2 – Average number of road accidents with fatalities and/or injuries 2017-2023

Розглядаючи діаграму на рис.2, можна дійти висновку, що майже 93% ДТП із загиблими та/або травмованими можна було б запобігти, якби автотранспортом керувала програма, оскільки програма не перевищить швидкість, не виїде на зустрічну смугу та не може знаходитись у стані

сп'яніння. Дев'яносто три відсотки – це майже 23 000 ДТП із загиблими та/або травмованими людьми тільки в Україні. Якщо згадати, що за оцінками Світового банку, загальні соціально-економічні втрати України від ДТП становлять понад 4,5 млрд. доларів США щороку [3], то окрім життів та здоров'я громадян України, що вже немало, можливо заощадити близько 4,1 млрд. доларів США державних коштів щороку. Якщо екстраполювати ці данні на загальні показники у світі то, єдиного висновку, якого можна дійти – безпілотний автотранспорт врятує від загибелі на дорогах близько трьох з половиною тисяч людей в день, і це не рахуючи десятки тисяч травмованих.

Що стосується екологічних складових переходу автотранспорту на безпілотні моделі, то спершу слід зауважити, що усі безпілотні автотранспортні засоби, які вже в експлуатації, які розробляються і які ще проектується, використовують як основний вид палива – електроенергію. Це автотранспорт з електродвигунами в якості силової установки та акумуляторними батареями у якості джерела живлення. І хоча це значно покращить екологію, що підтверджується багатьма працями і дослідженнями [4, 5], це не наслідок переходу на безпілотний автотранспорт, тому припустимо, що безпілотний автотранспорт працює на ДВЗ, що звісно цілком можливо, хоча і недоцільно, та проаналізуємо, чи зменшиться викид шкідливих речовин шляхом впровадження в автотранспорт безпілотних технологій.

Якщо оцінювати внесок автомобільного транспорту в загальне забруднення атмосферного повітря в Україні, то його частка за оксидом вуглецю становитиме 49%, за вуглеводнями – 32%, за оксидами азоту – 20%. Разом з тим в багатьох містах України викиди автотранспорту становлять від 60 до 90% загальної кількості викидів [8].

Отже, як впровадження безпілотного автотранспорту зможе позитивно вплинути на екологію? Шляхом зменшення заторів на автодорогах. Дорожній затор зменшує пропускну спроможність, збільшуючи час переїзду та роботи двигун, що збільшує викиди в атмосферу відпрацьованих газів.

Щоб зрозуміти, чи зможе безпілотний автотранспорт зменшити кількість заторів на дорогах, розберемо основні причини виникнення заторів:

- Інфраструктура. Основою будь-якої транспортної системи є її інфраструктура. На жаль, переважна більшість міст не справляються з безупинно зростаючою кількістю автотранспорту та невгамовними потребами свого населення та виробництва-розподілу. Недостатньо розвинена дорожня мережа, погано спроектовані перехрестя та транспортні розгалуження, недостатні можливості громадського транспорту – все це посилює перевантаженість автошляхів;

- Погане управління дорожнім рухом. Ефективне управління дорожнім рухом необхідне для підтримки безперебійного потоку автомобілів на дорозі. Однак відсутність синхронізованих світлофорів, застарілі системи управління дорожнім рухом та відсутність достатньо спланованої стратегії розвитку інфраструктури, можуть призвести до утворення недостатньої пропускної здатності автодоріг та збільшенню заторів. Без належної координації та оптимізації, затори стають очікуваним наслідком;

- Дорожньо-транспортні пригоди. ДТП створюють затори через блокування смуг руху;

- Недотримання правил паркування. Порушення правил паркування призводить до зменшення пропускної здатності доріг, що сповільняє рух і призводить до заторів;

- Дорожні роботи. Будівельні проекти необхідні для розвитку інфраструктури, хоч і можуть посилити дорожні затори. Перекриття доріг, об'їзди і перенаправлення руху транспорту, порушують потік автотранспорту і призводять до заторів;

- Погодні умови. Погана погода, включно зі снігопадами взимку та грозами, зливами влітку, погіршують умови на дорогах, що призводить до заторів.

Автопілот, а точніше програма, яка керує автотранспортними засобами, працює як один злагоджений механізм, чого не можна сказати про тисячі водіїв (учасників дорожнього руху). Програми достатньо мілісекунди, щоб вирішити, хто першим має проїхати перехрестя, чи поступитися дорогою. Амбіції водіїв, їх соціальна псевдо значущість та вартість авто, в розрахунок програмою не приймаються. Рух автотранспорту дорогами стане злагодженим механізмом без затримок і заторів спричинених половиною основних чинників, таких як управління дорожнім рухом, порушення ПДР та ДТП.

Оптимізація руху транспорту досягається завдяки системам комунікацій між автотранспортними засобами та навколишнім середовищем (рис.3). Суть такої системи полягає в побудові чіткого ефективного алгоритму руху автомобіля завдяки позиціонуванню в даний момент

часу [9]. Такий підхід дозволяє знизити кількість заторів на дорозі, за рахунок завчасного вибору траєкторії та швидкості автотранспорту в щільному транспортному потоці.

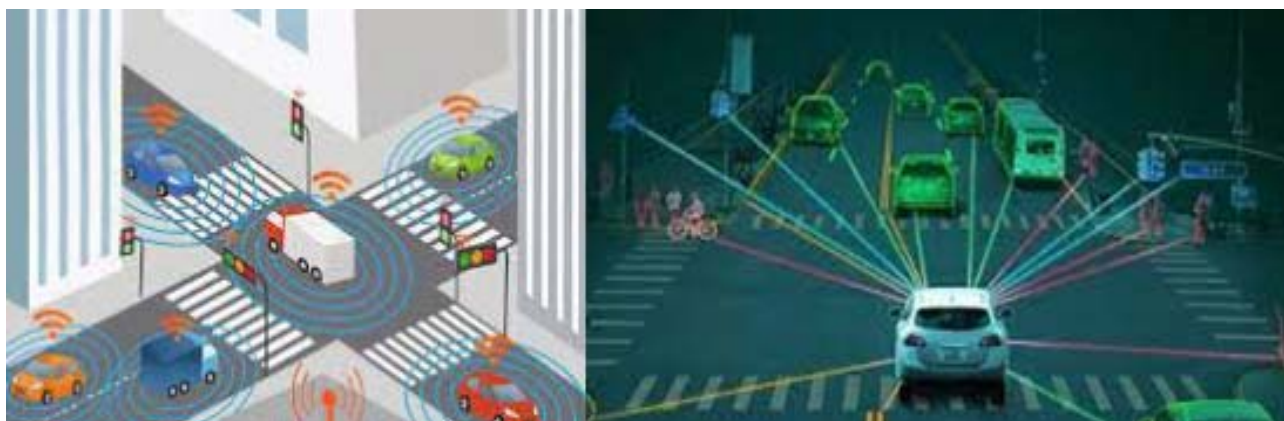


Рисунок 3 – Комунікація між безпілотними автотранспортними засобами та навколишнім середовищем

Figure 3 – Communication between unmanned vehicles and the environment

Зменшення заторів на дорогах позитивно вплине не тільки на екологію, це підвищить фінансові статки шляхом зменшення енергоресурсів, витрачених на роботу автотранспорту у заторах.

Перший автомобіль без водія світ побачив майже сто років тому. В далекому 1925 році вулицями Нью-Йорку проїхав автомобіль 1926 Chandler, оснащений антеною, керований з другого, наступного за ним, автомобіля (рис. 4). З допомогою радіосигналу оператор обертав електродвигуни, встановлені на рульовому колесі, гальма, педалі акселератора і перемикачі коробки передач [10]. І хоч це був далекий від «автономії» автомобіль, з того часу багато змінилось.

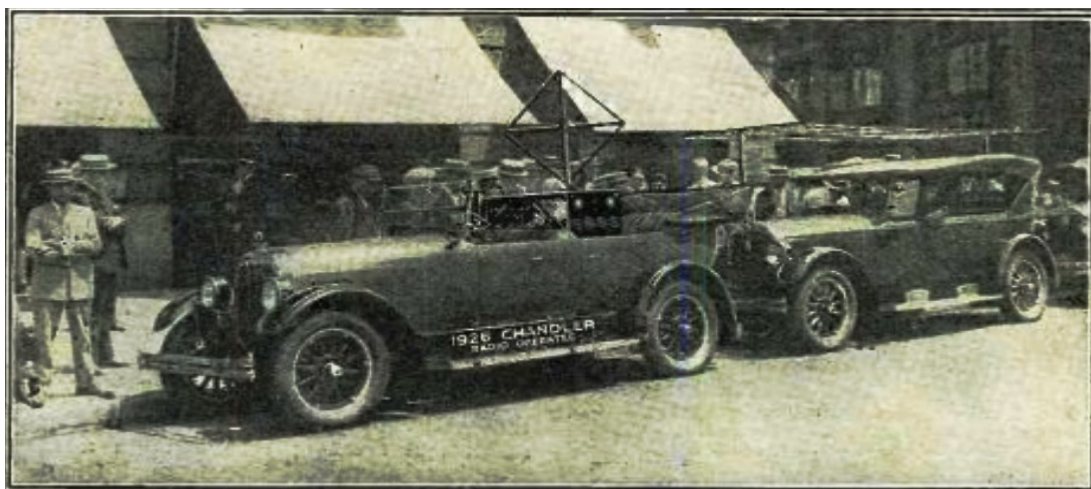


Рисунок 4 – 1926 Chandler оснащений антеною

Figure 4 – 1926 Chandler equipped with antenna

Значущим фактором, який впливає на прискорення створення та впровадження в експлуатацію безпілотного автомобільного транспорту, – це розвиток цифрових технологій та мереж передачі даних.

На сьогодні безпілотні автобуси вже використовуються в США, Канаді і Європі. У Китаї підприємство AutoX, засноване компанією Alibaba, запустило сервіс безпілотних таксі без водіїв у м. Шеньчжене [11].

У 2021 році новий безпілотний електричний автобус на 60 пасажирів почав курсувати в м. Малага (Іспанія) [12], а в Анкарі (Туреччина) презентовано безпілотний пасажирський електробус Otonom Atak Elektrik [13].

Інший тип автотранспорту – це вантажівки. Над безпілотними вантажівками працюють багато компаній у всьому світі, серед них Mercedes-Benz, WeRide, Volvo, Otto, Waymo та багато інших.

Компанія Volvo Trucks у вересні 2018 року представила безпілотну вантажівку Vera, яка має практично плоску кабіну, а її висота не набагато перевищує діаметр коліс (рис.5). Тягач із напівприцепом обладнаний камерами, радарами та має зв'язок з оператором.



Рисунок 5 – Безпілотна вантажівка Volvo Vera
Figure 5 – Volvo Vera unmanned truck

У 2019 році безпілотні вантажівки компанії TuSimple почали перевозити посилки UPS, а навесні 2021 року вантажівка цієї компанії здійснила 1500 кілометровий рейс.

Як бачимо, сьогодні створення безпілотних транспортних засобів набирає стрімких обертів. З постійним вдосконаленням штучного інтелекту, технологій передачі даних, сенсорів та іншого обладнання, масштабне виробництво та використання безпілотного автотранспорту в майбутньому не викликає сумніву.

Враховуючи європейський вектор України, ми безумовно маємо розглядати, вивчати та впроваджувати інноваційні рішення і технології для поліпшення екології, економіки, життя та соціальних благ людей. І безпілотний автотранспорт не виключення.

Для впровадження безпілотного автотранспорту, головними речами, які потрібно врегулювати на рівні держави, є подальший інтенсивний розвиток відповідної інфраструктури та законодавства.

Необхідна передумова для впровадження безпілотного автотранспорту, – це цифровізована інфраструктура, яка здатна забезпечити комунікацію з безпілотними транспортними засобами. Потрібно цілеспрямовано «оцифровувати» дороги. Для злагодженого і, головне, безпечного пересування автотранспорту без водія, необхідна фізична ідентифікація доріг, вулиць, дорожніх знаків за допомогою радіоелектронних міток чи передавачів, що встановлюються безпосередньо на бордюри, дорожню розмітку, дорожні знаки, дорожні таблички тощо. Розмітка та дорожні знаки не мають суперечити один одному та правилам дорожнього руху. Потрібно забезпечити безперебійну та коректну роботу передавачів як під шаром снігу так і в густий туман. Безпечне функціонування самокерованого автотранспорту також залежить від стійкого та стабільного сигналу GPS та високошвидкісного та безперебійного інтернету.

У сфері правового регулювання безпілотного транспорту теж доведеться попрацювати. Чинне законодавство України вбачає в якості суб'єкта, який керує транспортним засобом, водія, як фізичну особу, що містить п. 1.10 Правил дорожнього руху [14] та відповідає ст. 8 «Конвенції про дорожній рух» від 08.11.1968 р., ратифікований Україною 25.04.1974 року, де вказано що: «Кожний транспортний засіб або склад транспортних засобів, що знаходяться в русі, повинні мати водія» [15].

Таким чином, факт відсутності водія в автотранспорті під час дорожнього руху прямо суперечить вказаному припису, а отже необхідні зміни на законодавчому рівні.

Висновки.

Безперечно, користь від переходу до автономного автотранспорту очевидна і доведена. Це і фінансові вигоди, і екологічні. Безумовно, це збереження життів і здоров'я людей, одночасно і

поштовх для розробки нових технологій і впровадження інноваційних ідей, розвитку супутніх бізнесів та багато інших користностей.

Проте існують важливі виклики, які потрібно вирішити, включаючи проблеми законодавства, нестачу розвиненої інфраструктури для ефективної роботи безпілотних автотранспортних засобів.

Стратегії переходу автомобільного транспорту на безпілотне керування включають:

- Впровадження інфраструктури для її взаємодії з безпілотними транспортними засобами шляхом оцифрування дорожніх знаків, розмітки, бордюрів тощо;

- Державне стимулювання шляхом зміни транспортного законодавства. Це дозволить бізнесу бути впевненими, що держава зацікавлена у впровадженні автономних транспортних засобів, і їх розвиток та фінансові вкладення не будуть марними;

- Розробка національної Програми переходу автомобільного транспорту на безпілотне керування. Ця програма повинна включати конкретні заходи та терміни їхнього виконання.

Сьогодні на шляху безпілотного автотранспорту все ще багато перешкод. Їх потрібно підготувати до роботи в різних погодних умовах, захистити від хакерів, навчити реагувати на всі можливі дорожні ситуації. Але потенційні переваги переважають труднощі на шляху до безпілотного автотранспорту, тому доцільно впроваджувати пілотні проекти та продовжувати дослідження.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. КІЛЬКІСТЬ ДТП У СВІТІ ЗРОСТАЄ — ВООЗ : *Центр громадського здоров'я МОЗ України*. URL: <https://phc.org.ua/news/kilkist-dtp-u-sviti-zrostaе-vooz#:~:text=%D0%A1%D0%BC%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C%20%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%BE%D0%BA%20%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%96%D0%B9%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0%D1%85,%D0%B6%D0%B8%D1%82%D1%82%D1%8F%20%D0%B7%D0%BC%D1%96%D0%BD%D1%8E%D1%94%D1%82%D1%8C%D1%81%D1%8F%20%D1%87%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B7%20%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%96%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BC%D0%B8> (дата звернення: 11.04.2024 р.).

2. Патрульна поліція України : веб-сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 11.04.2024 р.).

3. Дячкіна А. ДТП в Україні під час війни: про що говорять цифри та як це впливає на економіку : *Інтернет видання Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/10/11/705356/#:~:text=%D0%97%D0%B0%20%D1%80%D0%BE%D0%B7%D1%80%D0%B0%D1%85%D1%83%D0%BD%D0%BA%D0%B0%D0%BC%D0%B8%20%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2%20%D0%A1%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%B1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%83,%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%BE%203%2C4%25%20%D0%92%D0%92%D0%9F/>

4. Порфіренко В.І. Інноваційний модульний розвиток мережі електробусних пасажирських перевезень в мегаполісах : « Інноваційний розвиток транспортного комплексу: монографія / За загал. редакцією проф. Ложачевської О.М. Київ: Міленіум, 2021. С. 130-140.

5. Porfirenko V. Ways of Optimizing the Environmental and Operational Mobility of Passenger Transportation in Megacities / Volodymyr Porfirenko, Dmytro Dekhtiarenko, Liliia Lytvynshko, Mykola Hrebelynyk, Valentyna Artemchuk, Oleksii Parokhnenko// Book Title : Digitalisation: Opportunities and Challenges for Business. Lecture Notes in Networks and Systems. Volume 2. Publisher Springer Cham. Scopus issue. March 2023. P. 720-732. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-031-26956-1>

6. Todd Lassa. The Beginning of the End of Driving : *Internet edition «Motor Trend»* URL: <https://www.motortrend.com/news/the-beginning-of-the-end-of-driving/> (дата звернення: 11.04.2024 р.).

7. Мисливий В. А. Безпілотний автотранспорт як резерв запобігання аварійності. Науковий журнал «Наука і правоохорона». 2018. № 1. С. 158-167.

8. Марков В.А., Баширов Р.М., Габитов И.И. Токсичность отработавших газов дизелей. – 2.изд., перераб. и доп. – М.: Издательство МГТУ им. Н.Э.Баумана, 2002. – 375с.

9. Durst, PJ; Goodin, CT; Bethel, CL; Anderson, DT; Carruth, DW; Lim, H (2018) A Perception-Based Fuzzy Route Planing Algorithm for Autonomous Unmanned Ground Vehicles UNMANNED SYSTEMS Том: 6 Выпуск: 4 Стр.: 251-266 DOI: 10.1142/S2301385018500073

10. Carl Engelking. The 'Driverless' Car Era Began More Than 90 Years Ago : веб-сайт. URL: <https://www.discovermagazine.com/technology/the-driverless-car-era-began-more-than-90-years-ago> (дата звернення: 11.04.2024 р.).
11. Paul Ridden. AutoX rolls out first fully autonomous taxi fleet in China : *Internet edition New Atlas*. URL: <https://newatlas.com/automotive/autox-fully-autonomous-taxi-fleet-shenzhen/> (дата звернення: 11.04.2024 р.).
12. Christopher Carey. Málaga launches Europe's first driverless electric bus: *Internet edition Cities Today*. URL: <https://cities-today.com/malaga-launches-europes-first-driverless-electric-bus/> (дата звернення: 11.04.2024 р.).
13. A FIRST IN HISTORY: A PRESIDENT TRAVELS IN A LEVEL-4 AUTONOMOUS ELECTRIC BUS: *Official site KARSAN*. URL: <https://www.karsan.com/tr/basin-odasi/guncel-haberler/avrupa-ve-amerikanin-ilk-seri-uretim-surucusuz-otobusu-karsan-otonom-atak-electric-cumhurbaskanligi-kuliyesinde/> (дата звернення: 11.04.2024 р.).
14. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10. 2001 р. № 1306 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 11.04.2024 р.).
15. Конвенція про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року) URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text (дата звернення: 11.04.2024 р.).

REFERENCES

1. THE NUMBER OF TRAFFIC ACCIDENTS IN THE WORLD IS GROWING — WHO: *Public Health Center of the Ministry of Health of Ukraine*. URL: <https://phc.org.ua/news/kilkist-dtp-u-sviti-zrostaє-vooz#:~:text=%D0%A1%D0%BC%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C%20%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%81%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%BE%D0%BA%20%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%96%D0%B9%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0%D1%85,%D0%B6%D0%B8%D1%82%D1%82%D1%8F%20%D0%B7%D0%BC%D1%96%D0%BD%D1%8E%D1%94%D1%82%D1%8C%D1%81%D1%8F%20%D1%87%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B7%20%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%B8%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%96%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BC%D0%B8>. [in Ukrainian] (date of application: 04/11/2024).
2. Patrol police of Ukraine: website. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian] (date of application: 04/11/2024).
3. Dyachkina A. Road accidents in Ukraine during the war: what the numbers say and how it affects the economy: *Internet edition Ekonomichna pravda*. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/10/11/705356/#:~:text=%D0%97%D0%B0%20%D1%80%D0%BE%D0%B7%D1%80%D0%B0%D1%85%D1%83%D0%BD%D0%BA%D0%B0%D0%BC%D0%B8%20%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2%20%D0%A1%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%B1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%83,%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%BE%203%2C4%25%20%D0%92%D0%92%D0%9F/> [in Ukrainian] (date of application: 04/11/2024).
4. Porfirenko V.I. Innovative modular development of the network of electric bus passenger transportation in megacities: "Innovative development of the transport complex: monograph / In general. edited by Prof. Lozhachevska O.M. Kyiv: Millennium, 2021. P. 130-140.
5. Porfirenko V. Ways of Optimizing the Environmental and Operational Mobility of Passenger Transportation in Megacities / Volodymyr Porfirenko, Dmytro Dekhtiarenko, Liliia Lytvyshko, Mykola Hrebelynyk, Valentyna Artemchuk, Oleksii Parokhnenko// Book Title : Digitalisation: Opportunities and Challenges for Business. Lecture Notes in Networks and Systems. Volume 2. Publisher Springer Cham. Scopus issue. March 2023. P. 720-732. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-031-26956-1>
6. Todd Lassa. The Beginning of the End of Driving. *Internet edition «Motor Trend»* URL: <https://www.motortrend.com/news/the-beginning-of-the-end-of-driving/> (date of application: 04/11/2024).
7. Myslivy V. A. Unmanned vehicles as a reserve for accident prevention. Science and law enforcement scientific journal. 2018. No. 1. P. 158-167.
8. Markov V.A., Bashirov R.M., Gabytov I.I. Toxicity of diesel exhaust gases. – 2nd edition, revised. and additional – M.: Publishing House of the Moscow State Technical University named after N.E. Bauman, 2002. – 375p.

9. Durst, PJ; Goodin, CT; Bethel, CL; Anderson, DT; Carruth, DW; Lim, H (2018) A Perception-Based Fuzzy Route Planing Algorithm for Autonomous Unmanned Ground Vehicles UNMANNED SYSTEMS Volume: 6 Issue: 4 Pages: 251-266 DOI: 10.1142/S2301385018500073
10. Carl Engelking. The 'Driverless' Car Era Began More Than 90 Years Ago : веб-сайт. URL: <https://www.discovermagazine.com/technology/the-driverless-car-era-began-more-than-90-years-ago> (date of application: 04/11/2024).
11. Paul Ridden. AutoX rolls out first fully autonomous taxi fleet in China : *Internet edition New Atlas*. URL: <https://newatlas.com/automotive/autox-fully-autonomous-taxi-fleet-shenzhen/> (date of application: 04/11/2024).
- 12 Christopher Carey. Málaga launches Europe's first driverless electric bus: *Internet edition Cities Today*. URL: <https://cities-today.com/malaga-launches-europes-first-driverless-electric-bus/> (date of application: 04/11/2024).
13. 13. A FIRST IN HISTORY: A PRESIDENT TRAVELS IN A LEVEL-4 AUTONOMOUS ELECTRIC BUS: *Official site KARSAN*. URL: <https://www.karsan.com/tr/basin-odasi/guncel-haberler/avrupa-ve-amerikanin-ilk-seri-uretim-surucusuz-otobusu-karsan-otonom-atak-electric-cumhurbaskanligi-kulliyesinde/> (date of application: 04/11/2024).
14. About Traffic Rules: Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 10.10. 2001 No. 1306 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> [in Ukrainian] (date of application: 04/11/2024).
15. Convention on Road Traffic (Vienna, November 8, 1968) URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text (date of application: 04/11/2024).

РЕФЕРАТ

Порфіренко В.І. Актуальні тренди розвитку безпілотного автотранспорту: економіка та екологія, збереження життя та здоров'я / В.І. Порфіренко, Є.Г. Сандулов // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

Автомобільний транспорт відіграє надзвичайно важливу роль у сучасному житті людей, забезпечуючи відносно швидкий і зручний трансфер населення, переміщення вантажів і забезпечення логістичних потреб сучасного господарства. Він дозволяє підтримувати постачання товарів та послуг, що є необхідним для функціонування суспільства. Однак разом з усіма цими перевагами існують і виклики, пов'язані з автомобільним транспортом, такі як забруднення повітря, затори на дорогах, аварії та інші проблеми. Тому важливо розвивати та впроваджувати інновації, спрямовані на зменшення негативного впливу автомобільного транспорту і на підтримку сталого розвитку.

Є багато напрямків розвитку для зменшення негативних наслідків сфери автотранспорту. Серед них і перехід на екологічно чисті джерела енергії (водень, гелій 3, зелена енергія тощо), і розвиток інфраструктури для велосипедного транспорту (EUROPEAN DECLARATION ON CYCLING C/2024/2377), та інші, включаючи самокерований автотранспорт, який і розглядається у цій статті.

У статті розглянуто різні аспекти переходу автомобільного транспорту на безпілотне керування: розвиток екологічно чистого автотранспорту, економічні переваги, соціальний ефект, збереження життя та здоров'я.

Перехід на безпілотне керування для автомобільного транспорту є складним завданням, яке потребує зусиль з боку всіх державних органів та суспільства. Однак, це завдання є необхідним для збереження життя та здоров'я людей, захисту навколишнього середовища, зміцнення економіки та інноваційного розвитку держави.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: БЕЗПІЛОТНИЙ АВТОТРАНСПОРТ, ІННОВАЦІЙНИЙ АВТОТРАНСПОРТ, ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ, БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЕКОЛОГІЯ, ЕКОНОМІКА, ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я, АВТОМАТИЗАЦІЯ БЕЗПІЛОТНОГО ТРАНСПОРТУ, ЗАБРУДНЕННЯ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ.

ABSTRACT

Porfirenko V., Sandulov Y. Actual trends of unmanned autotransport: economics and ecology, saving life and health. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

Motor transport plays an extremely important role in the modern life of people, providing a relatively quick and convenient transfer of the population, the movement of goods and ensuring the logistical needs of

the modern economy. It allows maintaining the supply of goods and services necessary for the functioning of society. However, along with all these benefits, there are challenges associated with road transport, such as air pollution, traffic jams, accidents and other problems. Therefore, it is important to develop and implement innovations aimed at reducing the negative impact of road transport and supporting sustainable development.

There are many areas of development to reduce the negative consequences of the motor vehicle sector, among them the transition to environmentally friendly energy sources (hydrogen, helium 3, green energy, etc.) and the development of infrastructure for bicycle transport (EUROPEAN DECLARATION ON CYCLING C/2024/2377) and others, including self-driving motor vehicles which the author considers in this article.

The article considers various aspects of the transition of road transport to unmanned driving: the development of environmentally friendly vehicles, economic advantages, social effect, preservation of life and health.

The transition to driverless driving for road transport is a complex task that requires the efforts of all government bodies and society. However, this task is necessary for the preservation of life and health of people, protection of the environment, strengthening of the economy and innovative development of the state.

KEYWORDS: UNMANNED VEHICLES, INNOVATIVE VEHICLES, ARTIFICIAL INTELLIGENCE, ROAD SAFETY, ECOLOGY, ECONOMY, LIFE AND HEALTH, AUTOMATION OF UNMANNED VEHICLES, ATMOSPHERIC AIR POLLUTION.

АВТОРИ:

Порфіренко Володимир Іванович, кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 242, e-mail: porfirenko@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-0329-6217>.

Сандулов Євген Геннадійович, Національний транспортний, університет, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 242, e-mail: iSandulov@iCloud.com ,<https://orcid.org/0009-0003-2576-3063>.

AUTHORS:

Porfirenko Volodymyr, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: porfirenko@gmail.com, tel.: +380675034433, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k. 242. <https://orcid.org/0000-0003-0329-6217>

Sandulov Yevhen, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: iSandulov@iCloud.com, tel.: +380950971266, Ukraine, 01010, Kyiv, str. M. Omelyanovich-Pavlenko, 1, k. 242. <https://orcid.org/0000-0003-0329-6217>

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Карпенко О.О., доктор економічних наук, професор, перший проректор Закладу вищої освіти «Міжнародний науково-технічний університет імені академіка Юрія Бугая», Київ, Україна.

REVIEWERS:

Grechan A.P, Doctor of Economic Sciences, Professor, National Transport University, Professor of the Department of Economics, Kyiv, Ukraine.

Karpenko O.O., Doctor of Economic Sciences, Professor, HEI «Academician Yuriy Bugay International Scientific and Technical University», the First Vice-Rector, Kyiv, Ukraine.

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ПІДТРИМКИ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В ПРАЦЕЗДАТНОМУ СТАНІ

Savin Y.O., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, ghsavin@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4329-665X

Sokolenko O.B., Національний транспортний університет, Київ, Україна, ovsl2022@gmail.com, orcid.org/0009-0007-6085-5843

IMPROVEMENT OF THE SUPPORT SYSTEM OF ROAD VEHICLES IN WORKING CONDITION

Savin Y.F., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ghsavin@gmail.com, orcid.org/0000-0003-4329-665X

Sokolenko O.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine, ovsl2022@gmail.com, orcid.org/0009-0007-6085-5843

Постановка проблеми. В умовах воєнного стану та обмеженого доступу до морських портів в нашій країні зросла важливість пасажирських та вантажних автомобільних перевезень. Автомобільний транспорт був в минулі десятиліття і продовжує бути найбільш мобільним і універсальним засобом комунікації. Його значення в транспортному комплексі України в 2022-24 роках тільки збільшилася. Згідно статистичної інформації Міністерства інфраструктури України станом на 2020-ий рік автомобільна транспортна система України налічує 9,2 млн. транспортних засобів, з яких майже 1,3 млн. – вантажні автомобілі. Якщо кількість легкових автомобілів зменшилась після початку вторгнення РФ, то кількість вантажних автомобілів суттєво не змінилася. Сьогодні від стабільної роботи автомобільного транспорту, як ланки виробництва ВВП, великою мірою залежать валютні надходження в економіку країни.

Вкрай важливим є ефективне використання автомобільного транспорту. Ефективність являє собою загальну економічну категорію яка виражає співвідношення між кінцевим результатом виробництва – ефектом і сукупними витратами на виробництво. Собівартість перевезень – це виражені у грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств. Суттєву частку витрат складають послуги з ремонту рухомого складу. Витрати на підтримання в працездатному стані автотранспортного засобу можуть значно перевищувати вартість самого ТЗ. Потрібно зауважити, що ці витрати мають індивідуальний характер, та залежать від умов експлуатації. Особливо важливим підтримання працездатного стану є для підприємств, що здійснюють вантажні перевезення. Поломка та несправність вантажного автомобіля може привести до значних простоїв і неочікуваних витрат для компанії-автовласника. Вихід з ладу автомобіля може привести до буксирування його до місця позапланового ремонту. Іноді компаніям доводиться відправляти інші вантажні автомобілі, щоб забрати вантаж, що спричиняє додаткові витрати. Негативним наслідком також є затримка доставки вантажу, що відбувається за будь якого сценарію. Таким чином, витрати на підтримання в працездатному стані ТЗ, прямо впливають на ефективність використання транспорту.

Під час експлуатації на технічний стан ТЗ впливають зовнішні та внутрішні фактори. До зовнішніх відносять умови експлуатації ТЗ, вони часто можуть бути індивідуальними та неповторними для кожної одиниці РС. Особливо актуальним це є на сьогодні, коли значна частина вантажного транспорту експлуатується в нестандартному режимі. В їздовий цикл додається багатоденний простій перед кордоном та інтенсивний рух після проходження кордону. На ТЗ впливають дорожньо-кліматичні умови, тип дорожнього покриття, співвідношення пробігу в місті та пробігу поза містом, інтенсивність експлуатації за місячним пробігом, щомісячний коефіцієнти використання вантажності та пробігу.

За підтримання в працездатному стані ТЗ відповідає система технічного обслуговування та ремонту. Її відносять до внутрішніх факторів впливу. В своїй більшості автотранспортні підприємства України використовують систему ТО та ремонту ґрунтовану на планово-попереджувальному принципі. Така система передбачає виконання ТО по запланованому графіку і не враховує реальний технічний стан елементів конструкції ТЗ. Суть системи за напрацюванням полягає у виконанні технічного впливу (певний вид ТО, ремонт, заміна) через певний пробіг, незалежно від

технічного стану агрегатів. При такій системі значна частина ресурсу не використовується. Самі автовиробники розробляють регламент профілактичних ТО для підтримки своїх автомобілів в працездатному стані.

Нормативи ТО і ремонту, встановлені вітчизняними та закордонними нормативними документами, відносяться до певних умов експлуатації, що називаються еталонними. При роботі в інших умовах змінюється безвідмовність і довговічність автомобілів, а також витрата трудових ресурсів на ТО і ПР. Виникає необхідність в коригуванні нормативів.

Це питання вже досліджувалось науковими співробітниками НТУ. Було доведено, що у випадку відсутності коригувань перевитрати можуть сягати 535 \$ на рік на одну одиницю РС [7]. Тобто парк в 20 авто може втрачати до \$ 10 тисяч на рік. Загальна втрата коштів галузі сягає дуже значної суми в 1 млрд. \$ на рік.

Найважливіша умова підтримки заданого рівня надійності автомобілів в процесі експлуатації є призначення оптимальних режимів ТО і їх періодичності, переліку й трудомісткості операцій. Під оптимальним треба розуміти такий режим, який забезпечує надійну роботу транспортного засобу та його елементів при мінімальних витратах коштів на ТО та ремонт.

Виконання цієї умови забезпечує система обслуговування за станом (або за потребою) – коли впливи виконуються при досягненні контрольованого параметра свого критичного рівня (гранично допустимого стану). Ця система дозволяє не виконувати «зайвих» ремонтів, якщо ризик відмови невеликий. Вона більш економічна, але вимагає вміння вимірювати безперервно або періодично діагностичні параметри. Для її втілення необхідне спеціальне контрольно-діагностичне обладнання. Система обслуговування і ремонту за станом передбачає три види робіт: обов'язкові (ОР), контрольно-діагностичні (Д), усунення виявлених несправностей.

Для вирішення задачі вимірювання параметрів використовується автомобільна діагностика, під якою розуміємо сучасні засоби діагностування та методи діагностування. Передові виробники вантажної та спеціалізованої техніки, такі як DAF, Renault, VOLVO, MAN, Mercedes та інші, оснащують свої ТЗ бортовою діагностикою, що фіксує, накопичує та передає данні про різні деталі та вузли автомобіля. Ця інформація «знімається» та оброблюється спеціалістами діагностами по прибуттю ТЗ на спеціалізоване СТО або в гараж автовласника. Аналіз інформації становить основу для прийняття рішення по проведенню технічного впливу.

Основна частина рухомого складу українських вантажних автомобільних підприємств є невідключеною технікою. Прослідковується тенденція до зменшення кількості великих автотранспортних підприємств та збільшення кількості підприємств з автопарком в 10-20 автомобілів. Розповсюджується практика відмови від послуг дилерської програми підтримки з економічних підстав. Таким чином, сьогодні вже стає важливою наступна задача – прогнозування ресурсу деталі до виникнення несправності не у відповідності до планових показників, а у відповідності до умов експлуатації конкретного ТЗ, які суттєво змінились у 2022-23-му роках. Прогнозування повинно відбуватись в максимально короткі терміни та максимально ефективно, з залученням сучасних засобів діагностики та моніторингу технічного стану транспортних засобів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вітчизняними спеціалістами вже виконувались дослідження та практичні роботи з оснащення рухомого складу засобами, що передають інформацію від OBD та CAN шини. Мета досліджень полягала в оптимізації витрати палива та режиму роботи і відпочинку водіїв. Організація технічної експлуатації автомобілів досліджувалась в роботі кандидата технічних наук, професора Андрусенко С.І., та кандидата технічних наук, доцента Бугайчука О.С. [1,2,5]. Метою дослідження було визначення співвідношення між запровадженням власного виробництва з забезпечення роботоздатності ТЗ та залученням субпідрядників. За результатами дослідження було визначено доцільність використання комбінованої моделі підтримання роботоздатності для галузі. Для конкретного автотранспортного підприємства було визначено пряму залежність між кількістю одиниць рухомого складу та вибору пріоритетного варіанту. В роботах д.т.н., професора Бідняка М.Н., д.т.н., професора Біліченко В.В., д.т.н., професора Кузнецова Є.С., та інших науковців доводиться актуальність подальшого вдосконалення організаційних форм виробництва з ТО і ремонту автомобілів. Визначається доцільність доставки автомобілів до підприємств автосервісу за визначеними відстанями в роботі кандидата технічних наук Савіна Ю.Х, кандидата технічних наук Митко М.В. [3]. В розроблених методиках враховано зміну вартості палива та вартості нормо-годин на підприємствах автосервісу. В дисертації д.т.н., Симоненко Р.В. досліджується використання телематичних технологій для підвищення ефективності експлуатації колісних транспортних засобів (КТЗ). За результатом роботи запропоновано методи, моделі та алгоритми, що дозволяють формувати нові структури телематичного забезпечення КТЗ та

інфраструктури, управляти технічним станом і режимами руху для досягнення цільових показників продуктивності, енергоефективності та екологічності КТЗ. Розроблено алгоритм оцінювання експлуатаційної ефективності КТЗ в залежності від рівня розвитку телематичного забезпечення системи КТЗ. Д.т.н., професор Поляков А.П. в своїх роботах надає приклад методу прогнозування технічного стану систем автомобіля на основі аналізу статистичної інформації [6].

В наведених роботах підтверджується тенденція збільшення кількості транспортних підприємств з парком автомобілів 10 – 20 одиниць РС. Станом на 2023 рік таких підприємств налічується 80 % від загальної кількості. Такого розміру підприємства не можуть мати потужну виробничо-технічну базу з підтримки працездатності та ремонту ТЗ. Однак власники підприємств мають запит на отримання інформації що до технічного стану та прогнозування ресурсу автомобіля. Відслідковується збільшення вартості переміщення до спеціалізованих СТО. Для підприємств такого розміру надлишковий простій однієї одиниці рухомого складу означає суттєві втрати прибутку.

Метою даної статті є розгляд та визначення перспективних методів та шляхів підвищення ефективності системи підтримки дорожніх транспортних засобів в працездатному стані.

Викладення основного матеріалу дослідження. Найважливіша умова підтримування заданого рівня надійності автомобіля в умовах експлуатації – призначення оптимальних режимів їхнього ТО: періодичності, виду обслуговування та переліку операцій. З науково-технічних джерел [8] відомо, що періодичність ТО, яка є основним питанням при обґрунтуванні режимів профілактики, визначається періодичністю контрольно-діагностичних робіт. При обґрунтуванні режимів ТО автомобіля застосовують різні методи визначення періодичності. Основна вимога, що ставиться до ТО і ремонту автомобілів, полягає в тому, щоб при обмежених затратах праці і коштів забезпечити найбільшу ймовірність виконання поставлених завдань – виконання рейсу з перевезення вантажу. Для автотранспортного підприємства нашої країни, що виконує міжнародні перевезення вантажів, оптимальним виглядає техніко-економічний метод. Цей метод є досить універсальним та враховує разом із економічними критеріями також і технічні. Критерієм для визначення періодичності ТО є економічна доцільність його виконання, що коректується технічними критеріями. При розробці методів ТО автомобіля основну увагу приділяють плановим профілактичним роботам. Правильно організована профілактика сприяє зменшенню потоку відмов і несправностей [8]. З переліку робіт найбільш важливими є діагностичні роботи. На перевірку вірності обраного методу та переліку робіт розглядається діяльність типового автотранспортного підприємства, що здійснює міжнародні вантажні перевезення, станом на 2024-ий рік.

В результаті блокування кордонів для вантажних перевезень, на деяких напрямках, загальний час міжнародного комерційного рейсу збільшився, в середньому, до 24 календарних днів. Пробіг вантажного автомобіля за один рейс складає від 4000 до 5500 км. Середній вік автомобілів складає 9 років. Це означає, що переважна більшість рухомого складу має напрацювання 800 – 900 т.км. та перебуває у передвідмовному рівні або близький до нього, та ще не дійшов до граничного рівня. Визначення граничного стану ускладнено широким застосуванням деталей та вузлів від різних виробників комплектуючих внаслідок їх нижчої вартості. Мета діагностування при ТО полягає у визначенні і прогнозуванні моменту виникнення несправного стану.

Характерним для автотранспортних підприємств є використання різних марок автомобілів. Розподіл автопарку за марками авто має наступний вигляд:

DAF – 30 %
MAN – 19 %
VOLVO – 13 %
RENAULT – 7 %
SCANIA – 7 %
MERCEDES – 11 %
Інші марки – 13 %

Всі вказані марки автомобілів, навіть враховуючи середній вік, оснащені розвинутою бортовою діагностикою, що дає змогу контролювати великий набір параметрів. Як вид робіт розглядається саме комп'ютерна діагностика (КД). КД – зчитування інформації з бортової діагностики за допомогою спеціалізованого сканера та програмного забезпечення, а також внесення необхідних коригувань та налаштувань. За допомогою бортової діагностики можливий моніторинг основних параметрів роботи двигуна, гальмівної системи, системи запалювання, паливної системи, трансмісії, електрообладнання та інш. Аналізуючи поточний стан параметрів та виявлених помилок, можна визначити контрольні параметри за якими здійснювати моніторинг технічного стану автомобіля. За результатом моніторингу можна скласти звіт про технічний стан автомобіля та

прийняти рішення що до необхідності виконання ремонту, або заміні деталей, спланувати їх час. Результат технічної діагностики дає підставу для отримання важливих висновків та прийняття ряду рішень, рис. 1. [9]

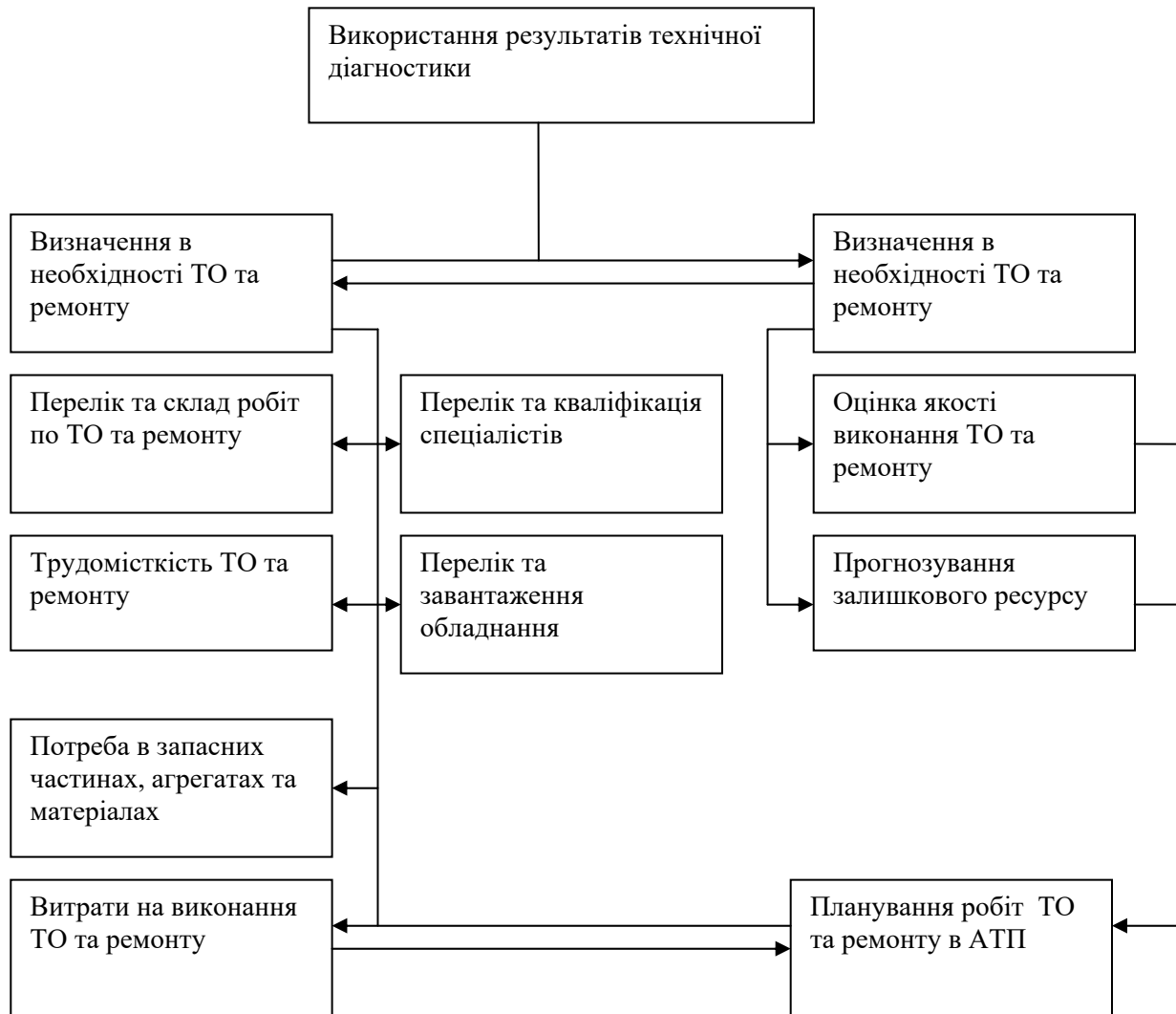


Рисунок 1 – Результати технічного діагностування автомобілів
Figure 1 – Results of technical diagnostics of cars

З наукових джерел [8] відомо, що технічний вплив по випадковій відмові вимагає більшого залучення ремонтних робітників та ресурсів, порушує ритм виробництва та призводить до вищих витрат.

Отже з вищенаведеної інформації можна зробити висновок про великий ваговий коефіцієнт безвідмовності для вантажних автотранспортних підприємств. Враховуючі всі фактори, доцільним є проведення КД вантажного автомобіля після виконання кожного рейсу. Це можна розглядати як застосування техніко-економічного методу. Річна потреба у виконанні цього виду робіт визначається за формулою:

$$T_d = R_{др} / D_r, \quad (1)$$

де $R_{др}$ – кількість робочих днів року;
 D_r – кількість днів у рейсі.

Більше 80% автотранспортних підприємств з вантажних перевезень, мають загальну кількість рухомого складу 10 – 20 одиниць. Кожне автотранспортне підприємство при організації контролю та діагностики технічного стану визначається які роботи виконувати за рахунок власної виробничо-технічної бази, а які виконувати силами сторонніх організацій. Підприємству на організацію власного

виробництва з ТО та ремонту рухомого складу потрібно витратити певні кошти, за які купують технологічне обладнання, наймають працівників [1,2].

Витрати функціонування такого виробництва мають постійну та змінну складові. Постійні витрати (*ПВ*) не залежать від обсягу діяльності підприємства та існують навіть при відсутності діяльності. Це орендна плата, амортизаційні відрахування, оплата праці управлінського та допоміжного персоналу, витрати на теплоносії, воду, каналізацію, освітлення і т.п.

Змінні витрати (*ЗВ*) в певних межах пропорційні обсягу діяльності. Це витрати сировини, енергії на виробничі цілі, оплата виробничого персоналу і т. ін. Рівняння витрат має вигляд:

$$B = ПВ + ЗВ = ПВ + ОЗС \times V, \quad (2)$$

де *ОЗС* – одинична змінна собівартість або змінна вартість одиниці продукції

V – обсяг випуску продукції.

Діагностування стану підвіски вимагає оснащення виробничого відділу підприємства високовартісними тестовими стендами і не буде розглядатись в даному дослідженні. Але КД не вимагає інвестицій в будівництво приміщення або оренду додаткових виробничих приміщень.

Оплата праці спеціаліста діагноста коливається в межах 40 т.грн. на місяць. Вартість сучасного сканера з спеціалізованим програмним забезпеченням складає – 168 000 грн. Отже вартість виконання КД власними силами за рік можна розрахувати за формулою:

$$B_{кд} = B_{н.год} \times T_{кд} \times K_p + B_{ск.пз} + H_{ам. обл.} \quad (3)$$

де *B_{н.год}* – вартість години роботи,

T_{кд} – час виконання діагностики в годинах,

K_p – кількість рейсів за рік;

B_{ск.пз} – вартість сканера та програмного забезпечення.

H_{ам. обл.} – річна норма амортизаційних відрахувань на обладнання.

Інші види типових постійних витрат не є складовими витрат КД.

Щоб визначити доцільність проведення КД на підприємстві або на спеціалізованому СТО потрібно порівняти собівартість виконання цього виду робіт на підприємстві з вартістю проведення робіт в СТО. Вартість робіт в СТО можна розрахувати за формулою:

$$B_{кд.сто} = B_{посл.} + B_{пр.} \times T_{пер.} + B_{пал.} \quad (4)$$

де *B_{посл.}* – вартість послуги, грн;

B_{пр.} – вартість простою автомобіля, кожну годину якого можна прирівняти до вартості години автомобіля в рейсі.

T_{пер.} – час доставки рухомого складу до спеціалізованого СТО.

B_{пал.} – вартість палива при переміщенні до спеціалізованого СТО.

Аналіз доцільності можна зробити на основі даних виконання робіт власним силами або силами сторонніх організацій, протягом двох років в підприємствах з рухомих складом від 1 до 15 автомобілів, наведено у табл.1.

За середню ставку Тарифна ставка на перевезення з Німеччини до України коливається в межах 2500 – 3000 євро або 105 – 126 т.грн. Економічно доцільна відстань доставки для виконання КД автомобіля складає 35 – 85 км., за середню величину приймаємо 60 км. [3] Вартість послуги 650 грн. Час доставки автомобіля на СТО та повернення на підприємство, при такій відстані, складає 2 години. Час виконання діагностики – 1 година. Потрібно пам'ятати, що час простою автомобіля у великій кількості випадків буде ще більшим, через не можливість повного узгодження часу повернення з рейсу та часу запису на обслуговування.

Для підприємств з кількістю рухомого складу у 8 автомобілів позитивний економічний ефект настає на третій рік використання спеціалізованого обладнання для КД. Для підприємств з кількістю автомобілів більше 8-ми одиниць, позитивний економічний ефект буде отримано з другого по третій роки роботи. Підприємства з кількістю автомобілів 16 та більше отримують чисту економію коштів вже після першого року використання обладнання для комп'ютерної діагностики.

Таблиця 1 – Вартість виконання КД власними силами та за кооперацією. Підприємства з рухомих складом від 1 до 15 автомобілів, роботи виконуються протягом двох років.

Table 1 – The cost of performing diagnostic by own forces and by cooperation. The Enterprises with rolling stock from 1 to 15 vehicles within two years.

I	II	III
Кількість автомобілів	Вартість КД виконаної за два роки власними силами автопідприємства, грн	Вартість діагностики за два роки виконаної за кооперацією, грн
1	190 945	100 860
I	II	III
2	197 090	120 360
3	203 234	139 860
4	209 379	159 360
5	215 524	178 860
6	221 669	198 360
7	227 813	217 860
8	233 958	237 360
9	240 103	256 860
10	246 248	276 360
11	252 393	295 860
12	258 537	315 360
13	264 682	334 860
14	270 827	354 360
15	276 972	373 860

Графічно розрахунки можна розглянути на рис. 2

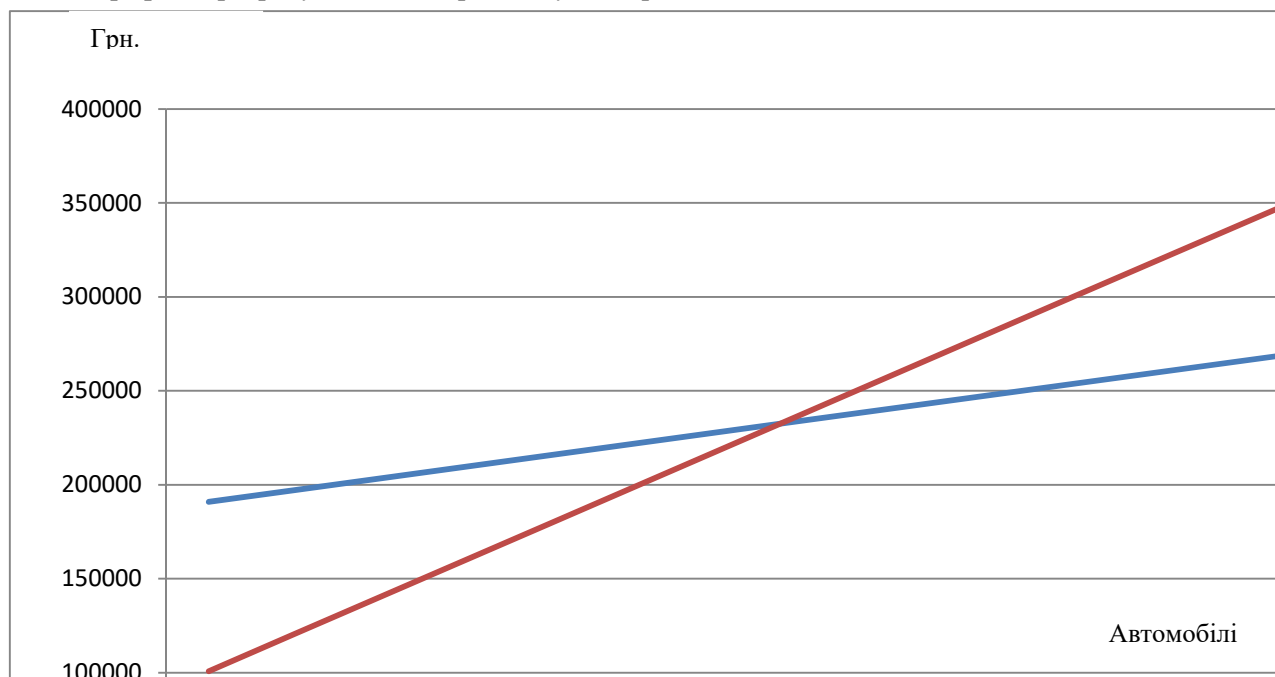


Рисунок 2 – Графік економічної доцільності виконання робіт на підприємстві
Figure 2 – The schedule of economic feasibility of work at the enterprise

Висновки. Для підтримання автомобілів в працездатному стані на автотранспортних підприємствах доцільно організовувати регулярну комп'ютерну діагностику рухомого складу. Отримана інформація дає можливість контролювати технічний стан автомобілів з напрацюванням та запобігати випадковим відмовам. Переважна більшість транспортних підприємств має 10 – 20 автомобілів в своєму автопарку, що є показником для виконання на кооперації більшості робіт з ТО та ремонту. Але саме комп'ютерна діагностика може бути виконана силами підприємства, при цьому

вже на третій рік роботи 80% підприємств отримують економічну перевагу над роботами по кооперації. Головною перевагою є швидкість виконання робіт та в результаті зниження простою автомобіля між рейсами. В річному підсумку це може означати плюс один робочий рейс.

Для вантажних підприємств, що виконують внутрішні перевезення, вартість рейсу нижча але кількість рейсів за рік більша. Тому тенденція буде збережена і отримані результати можна вважати доцільними для розгляду такими підприємствами.

Подальшою перспективою розвитку має бути запровадження систем постійного моніторингу технічного стану транспортних засобів. Це новий рівень здійснення технічного впливу за потребою, що більше відповідає викликам з якими зіштовхнулась галузь. Західні колеги вже запроваджують сервіси з передачі діагностичної інформації про технічний стан ТЗ адміністраторам транспортних компаній та автосервісних мереж. Ця інформація використовується для прийняття рішення про виконання ТО, ремонту або заміни вузла або деталей. Але використання таких систем в нашій країні на сьогодні ще потребує значних інвестицій.

Завданням майбутніх досліджень є підбір та реалізація комплексного методу прогнозування технічного стану та ресурсу до відмови для вузлів індивідуального ТЗ та можливості його широкого запровадження. Перспективність теми в економії значних коштів для вітчизняних вантажних транспортних підприємств, що використовують велику кількість невідключених ТЗ, масово відмовляються від планової системи організації ТО та ремонту, а також від планових нормативів автовиробників, та не мають альтернативної системи.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Андрусенко С.І. Тимчасові організаційні структури в автосервісі / С.І. Андрусенко // Автошляховик України. – 2002. – №2. – С.20 -22.
2. Андрусенко С.І. Моделювання бізнес-процесів підприємства автосервісу: монографія / С.І. Андрусенко, О.С. Бугайчук. – К.: Кафедра, 2014. – 328 с.
3. Савін Ю.Х. Визначення економічно доцільних відстаней доставки автомобілів на підприємства автосервісу / Ю.Х. Савін, М.В. Митко // Вісник Вінницького політехнічного інституту. Науковий журнал. Вінниця: ВНТУ, 2019. – Вип. 2 (143). – С. 99-104.
4. Митко М. В. Підвищення ефективності роботи автотранспортних підприємств удосконаленням структури виробничих підрозділів: дис. канд. техн. наук: 05.22.20. Київ, 2019. – 251 с.
5. Андрусенко С.І. Організація технічної експлуатації автомобілів в Україні зв сучасних умов / С.І. Андрусенко, О.С. Бугайчук // Вісник Національного транспортного університету. 2016. – Вип. 34 – с.12 – 21.
6. Поляков А.П. Методи визначення технічного стану основних систем автомобіля / А.П. Поляков, О.М. Плахотник // Вісник ЖДТУ, 2016, №3 (46).
7. Іванушко О.М. Підвищення ефективності експлуатації автотранспортних засобів шляхом оптимізації періодичності технічного обслуговування. Дисертація доктора філософії: 16.10.2020. Київ, 2020. – 237 с.
8. Лудченко О.А. Технічна експлуатація і обслуговування автомобілів: Технологія: Підручник. – К.: Вища шк., 2007. – 527 с.
9. Мігаль В.Д. – Технічна діагностика автомобілів. Теоретичні основи. :навчальний посібник / Мігаль В.Д., Щепкін А.В. Харків 2014. – 516 с.

REFERENCES

1. Andrusenko S.I. Temporary organizational structures at the automobiles service center / Andrusenko S.I. // Autoroadworker of Ukraine. – 2002. – №2. – sh.20 -22.
2. Andrusenko S.I., Bugaichuk O.S. The business processes modeling of the automobiles service center enterprise: a monograph / Sergiy Andrusenko, Olexander Bugaichuk, Kuiv, Kafedra Publ., 2014, 328 p.
3. Savin Y. F. Determination of economic advisable distances of automobile delivery on autoservice enterprise / Y.F. Savin, M.V. Mytko // Visnyk of Vinnitsa Polytechnic Institute. Scientific journal. Vinnitsa: VNTU, 2019. – Issue 2 (143). – P. 99-104.
4. Mytko M. V. Increasing the efficiency of the work of motor transport enterprises by improving the structure of production units: diss. Ph.D. technical Sciences: 05.22.20. Kyiv, 2019. – 251 p.

5. Andrusenko S.I. The organization of technical operation of cars in Ukraine under modern conditions / S.I. Andrusenko, O.S. Bugaichuk // Bulletin of the National Transport University. 2016. – Issue 34 – pp. 12 – 21.

6. Polyakov A.P. Methods of determining the technical condition of the main systems of the car / A.P. Polyakov, O.M. Plahotnyk // Bulletin of ZHTU, 2016, No. 3 (46).

7. Ivanushko O.M. Increasing the efficiency of operation of motor vehicles by optimizing the periodicity of maintenance. Doctor of Philosophy dissertation: 10/16/2020. Kyiv, 2020. – 237 p.

8. Ludchenko O.A. Technical operation and maintenance of cars: Technology: Textbook. – K.: Vyshcha Shk., 2007. – 527 p.

9. Myhal V.D. – Technical diagnostics of cars. Theoretical foundations. : educational manual / Myhal V.D., Shchepkin A.V. Kharkiv 2014. – 516 p.

РЕФЕРАТ

Савін Ю.Х. Удосконалення системи підтримки дорожніх транспортних засобів в працездатному стані / Ю.Х. Савін, О.В. Соколенко // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

У статті наведено розрахунок економічної доцільності запровадження комп'ютерної діагностики рухомого складу власними силами для автотранспортних підприємств, що здійснюють міжнародні вантажні перевезення. На підставі дослідження визначено при якій кількості рухомого складу позитивний економічний ефект настає вже після двох років використання діагностичного обладнання. Було враховано всі складові собівартості виконання робіт на автотранспортному підприємстві та вартість виконання робіт за кооперацією.

Об'єкт дослідження – система організації ТО на автотранспортному підприємстві, що здійснює міжнародні перевезення вантажів.

Метою роботи є визначення доцільності запровадження комп'ютерної діагностики на автотранспортному підприємстві з подальшим вибором контрольних параметрів, що дають можливість контролювати передвідмовний стан вузлів автомобіля та прогнозувати ремонт або заміну деталей для усунення випадкових відмов.

Методи дослідження – аналіз роботи підприємств галузі, що здійснюють вантажні перевезення та використовують діагностичне обладнання.

Більшість автотранспортних підприємств, що здійснюють вантажні перевезення, мають невелику кількість рухомого складу. Проте це не є перешкодою для організації комп'ютерної діагностики власними силами. Більшість автомобілів має напрацювання вузлів близьке до граничного рівня і знаходиться у передвідмовному стані. Діагностику вантажних автомобілів з напрацюванням доцільно проводити після кожного рейсу.

Спеціалізовані СТО мають всю необхідну виробничу базу, але в багатьох випадках вони віддалені від автотранспортного підприємства. Слід враховувати економічно доцільні відстані доставки при обслуговуванні автомобілів на підприємствах автосервісу в сучасних умовах. Другим важливим фактором є часте виникнення затримки в черзі на обслуговування. Що неодмінно призводить до втрати робочого дня вантажного автомобіля.

Розроблено методику визначення економічної доцільності використання діагностичного обладнання на підприємстві. Визначено кількість одиниць рухомого складу при якій доцільно запроваджувати даний вид робіт власними силами.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВТОМОБІЛІ, КОМП'ЮТЕРНА ДІАГНОСТИКА, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ОРГАНІЗАЦІЯ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ, ПІДПРИЄМСТВА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.

ABSTRACT

Savin Y.H., Sokolenko O.V. Improvement of the system of support of road vehicles in working condition. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The article provides a calculation of the economic feasibility of introducing computer diagnostics of rolling stock in-house for motor vehicle enterprises engaged in international freight transportation. Based on the research, it was determined at what amount of rolling stock a positive economic effect occurs already

after two years of using the diagnostic equipment. All components of the cost of work at the motor transport enterprise and the cost of work at the cooperative were taken into account.

The object of the study is the maintenance organization system at a motor transport company that carries out international cargo transportation.

The purpose of the work is to determine the feasibility of introducing computer diagnostics at a motor vehicle enterprise, to select control parameters that make it possible to monitor the pre-failure state of car components and to predict repair or replacement of parts to eliminate accidental failures.

Research methods – analysis of the work of enterprises in the industry that carry out freight transportation and use diagnostic equipment.

Most of the motor transport companies carrying out cargo transportation have a small number of rolling stock. However, this is not an obstacle to the organization of computer diagnostics on one's own. Most of the cars have a service life of nodes close to the limit level and are in a predictable condition. It is advisable to carry out diagnostics of used trucks after each trip.

Specialized service stations have all the necessary production bases, but in many cases, they are far from the motor vehicle enterprise. Economically appropriate delivery distances should be taken into account when servicing cars at car service enterprises in modern conditions. The second important factor is the frequent delay in the queue for service. Which inevitably leads to the loss of a truck's working day.

A methodology for determining the economic feasibility of using diagnostic equipment at the enterprise has been developed. The number of rolling stock units at which it is expedient to implement this type of work by own forces has been determined.

KEYWORDS: CARS, COMPUTER DIAGNOSTICS, TRUCK TRANSPORTATION, MAINTENANCE ORGANIZATION, CAR TRANSPORT ENTERPRISES.

АВТОРИ:

Савін Юрій Хомич, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Технічна експлуатація автомобілів та автосервіс», e-mail: ghsavin@gmail.com, тел. +380962356861, Україна, 01010, м. Київ, вул. Михайла Омеляновича-Павленка, 1, к. 410, orcid.org/0000-0003-4329-665X.

Соколенко Олександр Вікторович, Національний транспортний університет, аспірант кафедри «Технічна експлуатація автомобілів та автосервіс», e-mail: ovsl2022@gmail.com, тел. +380674074893, Україна, 01010, м. Київ, вул. Михайла Омеляновича-Павленка, 1, к. 410, <https://orcid.org/0009-0007-6085-5843>.

AUTHOR:

Savin Yuri F., Ph.D., Associate Professor, National Transport University, Associate Professor of department "Technical operation of cars and car services", e-mail: ghsavin@gmail.com, tel. +380962356861, Ukraine, 01010, m. Kyiv, str. Mikhail Omelyanovich-Pavlenko, 1, k. 410, orcid.org/0000-0003-4329-665X.

Oleksandr Viktorovych Sokolenko, National Transport University, Post graduate student of the "Technical operation of cars and car service" department, e-mail: ovsl2022@gmail.com, tel. +380674074893, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Mykhailo Omelyanovich-Pavlenka, 1, k 410. orcid.org/0009-0007-6085-5843.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Митко Микола Васильович, кандидат технічних наук, Вінницький національний технічний університет, старший викладач кафедри «Автомобілі та транспортний менеджмент», e-mail: mytko_83@ukr.net, тел. +380969488191, Україна, 21021, м. Вінниця, вул. Політехнічна, 7, корпус № 3, к. 3213, orcid.org/0000-0002-5484-0510.

REVIEWER:

Mytko Mykola V., Ph.D., Vinnytsia National Technical University, Senior Lecturer of the department of "Cars and transport management", e-mail: mytko_83@ukr.net, tel. +380969488191, Ukraine, 21021, m. Vinnyts, str. Politekhnicna, 7, Building No. 3, k. 3213, orcid.org/0000-0002-5484-0510.

ДЕТЕРМІНАНТИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ

Сахатський Д.С., Національний транспортний університет, Київ, Україна, sdanilo@yahoo.com, orcid.org/0009-0009-5314-6613

DETERMINANTS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES

Sakhatskyi D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, sdanilo@yahoo.com, orcid.org/0009-0009-5314-6613

Постановка проблеми. Інноваційний розвиток у сфері транспорту є ключовим фактором в сучасній економіці, оскільки він не тільки сприяє підвищенню ефективності, конкурентоспроможності та сталості окремих підприємств, але й ефективна транспортна система стимулює розвиток промисловості, залучення інвестицій, створюючи сприятливі умови зростання рівня життя та підвищення соціально-економічної активності населення. Тому розвинута та ефективна транспортна система є необхідним чинником для сталого економічного розвитку держави і дослідження детермінант інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі виявляється надзвичайно важливим з точки зору розуміння факторів, що впливають на їхню здатність до інноваційного впровадження та успіху на ринку.

Мета статті полягає у визначенні та аналізі ключових детермінант, що сприяють інноваційному розвитку у транспортній галузі.

Виклад основного матеріалу. Дослідження сутності інноваційного розвитку підприємства є невід'ємною складовою сучасного бізнес-середовища, оскільки воно сприяє впровадженню новаторських ідей, технологій та стратегій, що сприяють підвищенню конкурентоспроможності та стійкості компанії. Інноваційний розвиток дозволяє підприємствам адаптуватися до змін в економічному оточенні, розширювати ринкові можливості, покращувати продуктивність та ефективність операцій. Вивчення цього процесу дозволяє не лише визначити потенційні переваги для підприємства, але й врахувати ризики та виклики, що можуть виникнути внаслідок інновацій. Відомості, отримані в результаті дослідження, надають підґрунтя для розробки ефективних стратегій управління інноваційним розвитком, що в свою чергу сприяє створенню стійкого та успішного бізнесу в сучасних умовах.

Взагалі, еволюція підприємства є неперервним процесом, який характеризується послідовними та безперервними змінами у якісному чи кількісному вираженні, що виникають під впливом різноманітних факторів. В економічній літературі існує багато трактувань науковцями дефініції економічний розвиток. Так, визначаючи поняття «економічний розвиток» автори [1] стверджують, що його сутність можна розкрити, з одного боку, за допомогою висвітлення різних аспектів власне даного процесу, з іншого – на основі порівняння економічного розвитку з такими близькими категоріями, як прогрес, еволюція, модернізація, зростання тощо. Найбільш загальне (філософське) поняття розвитку пов'язується з якісними змінами об'єктів, появою нових суспільних форм, інновацій, а також із трансформацією внутрішніх і зовнішніх зв'язків між цими об'єктами».

Економічна енциклопедія трактує економічний розвиток як незворотні, закономірні зміни технологічного способу виробництва (спосіб виробництва, що базується на техніко-економічному поєднанні речових і особистісних факторів виробництва, комплексі техніко-технологічних відносин між речовими елементами продуктивних сил і систем техніко-економічних відносин) [2].

А.Ю. Сірко стверджує, що економічний розвиток – це перехід закономірних якісно-кількісних змін економічної системи в довгостроковому періоді, які відбувається з обмеженими економічними ресурсами під дією потреб та інтересів суспільства в довгостроковій перспективі. [3]

Більш глибокий аналіз існуючих поглядів, дозволяє відзначити, що основний акцент здійснюється дослідниками на трьох взаємопов'язаних процесах: зміни, поліпшення та зростання. Тому розвиток економічних систем необхідно розглядати як такий, що спрямований на підвищення їх конкурентоспроможності, нагромадження потенціалу для зростання, реалізація якого відкриває можливості для нового, якісного та сталого їх розвитку.

Отже, у більш вузькому тлумаченні розвиток представляє собою стан або результат певних змін у функціонуванні компанії, що виникають під впливом внутрішніх та зовнішніх чинників

середовища. Наслідком діалектичних процесів розвитку економіки є формування інноваційного розвитку.

Загальне розуміння поняття «інноваційний розвиток» представлено як в працях вітчизняних дослідників, так і в зарубіжних дослідженнях на різних ієрархічних рівнях – на макрорівні, де дана категорія використовується при аналізі потенціалу країн, великих економік, відстеженні результатів науково-технічного прогресу у великих системах, при формуванні стратегій розвитку та на рівні окремих суб'єктів господарювання (підприємствах, організаціях, компаніях). Проте, аналіз наукового доробку щодо цього питання показує, що різні вчені надають власну інтерпретацію поняттю інноваційного розвитку та вказують на необхідність подальшого розгляду цієї проблеми (табл.1)

Таблиця 1 – Визначення науковцями дефініції «інноваційний розвиток підприємства»
Table 1 – Scientists define the definition of «innovative development of the enterprise»

Автор	Визначення
Б.Санто [4]	Впровадження нових продуктів і технологій, заснованих на наукових дослідженнях і розробках.
Й.Шумпетер [5]	Процес вкладення коштів економіку, що забезпечує зміну поколінь техніки та технологій.
Б. Твісс [6.]	Процес, в якому винахід або ідея набуває економічного змісту.
Макаренко С. [7]	Діяльність підприємства, яка пов'язана із постійним пошуком нових методів та технологій задоволення потреб споживачів та покращення фінансового стану підприємства.
Ілляшенко С. [8]	Процес господарювання, який побудований на безперервному пошуку новітніх методів використання потенціалу підприємства за сучасних умов зовнішнього та внутрішнього середовища та впливу ринків збуту.
Стаднік В., Йохна М. [9]	Такий, що характеризується сукупністю змін, зумовлених інноваційними перетвореннями, що ведуть до формування якісно нових властивостей підприємства, завдяки яким воно стає більш життєздатним у конкурентному середовищі і спроможним до суттєвого поліпшення своєї економічної динаміки, що проявлятиметься у його кількісному зростанні і збільшенні ринкової вартості.
Федулова І. [10]	Розвиток підприємства, який зумовлено використанням інновацій.

Наведена багатогранність визначень поняття «інноваційний розвиток підприємства», свідчить про існування тісного взаємозв'язку між інноваціями, інноваційною діяльністю, безпосередньо економічним розвитком та інноваційним розвитком підприємства. При цьому дані процеси тісно залежать від рівня інноваційної активності та інноваційного потенціалу підприємств і спостерігається тісна взаємодія між інноваційним розвитком та ефектами від нововведень на підприємстві.

Тому пропонується інноваційний розвиток на підприємствах транспорту визначати як процес впровадження нововведень, які сприяють покращенню технологій, методів управління, продуктів чи послуг у транспортній галузі.

Критично важливим при визначенні детермінант інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі є врахування специфіки конкретного суб'єкта господарювання і унікальних особливостей сектору його функціонування (рис.1).

До відмінностей транспорту можна віднести такі особливості:

1.Організаційна специфіка: підприємства транспорту мають складну організаційну структуру, яка включає в себе різні підрозділи, такі як диспетчерські служби, технічні підрозділи, відділи логістики та планування маршрутів. Координація діяльності цих підрозділів та взаємодія між ними відіграють ключову роль у забезпеченні ефективності та безперебійності транспортних послуг.

2.Технологічна специфіка: транспортна галузь є високотехнологічною, оскільки вона використовує різноманітні технології для управління та обслуговування транспортних засобів. Це включає в себе системи GPS для навігації, системи моніторингу та діагностики стану транспортних засобів, а також системи керування рухом та безпекою на дорогах.

3.Технічна специфіка: підприємства транспорту мають специфічні технічні вимоги, пов'язані з обслуговуванням, ремонтом та експлуатацією транспортних засобів. Це включає в себе наявність спеціалізованого обладнання та технічних баз для проведення ремонтних робіт, а також високу кваліфікацію персоналу, який відповідає за технічний стан транспортних засобів.

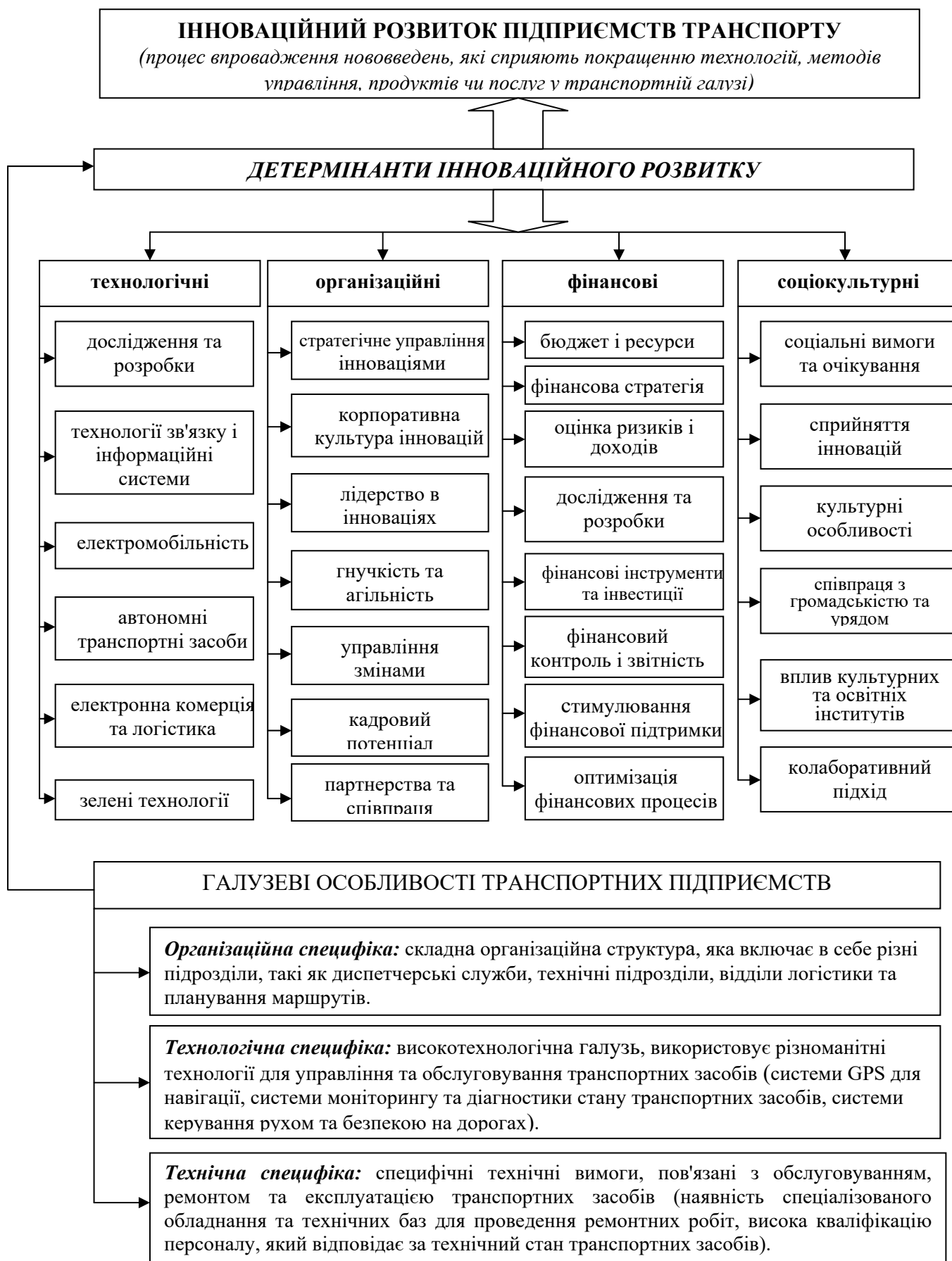


Рисунок 1 – Детермінанти інноваційного розвитку підприємств транспорту
Figure 1 – Determinants of innovative development of transport enterprises

Усі ці специфічні ознаки неодмінно повинні бути враховані при управлінні розвитком транспортного підприємства, оскільки безпосередньо впливають на їхню конкурентоспроможність і здатність відповідати потребам ринку. Крім того, вони охоплюють зовнішнє середовище, таке як інфраструктура та логістика, що може значно впливати на їхній розвиток. Тому адекватне розуміння та аналіз специфічних факторів транспортного сектору дозволить ефективно визначити ключові чинники, які впливають на його розвиток і вжити належних заходів для забезпечення сталого та успішного функціонування цих підприємств.

Враховуючи зазначені обставини, всі детермінанти інноваційного розвитку підприємств галузі можна згрупувати у технологічні, організаційні, фінансові та соціокультурні аспекти.

Технологічний аспект включає детермінанти, які спрямовані на впровадження нових технологій та інновацій у галузі транспорту:

- дослідження та розробки (R&D): інвестиції в дослідження та розробки нових технологій є однією з ключових детермінант, що передбачає створення нових матеріалів для зменшення ваги транспортних засобів, розробку нових двигунів для зменшення викидів та покращення паливної ефективності, а також впровадження автономних технологій для підвищення безпеки та ефективності транспортних послуг;

- технології зв'язку і інформаційні системи: впровадження передових технологій зв'язку, таких як Інтернет речей (IoT), штучний інтелект (ШІ) та аналітика даних, допомагає вдосконалити системи моніторингу та управління транспортними потоками, що сприяє покращенню безпеки та ефективності;

- електромобільність: розвиток технологій електромобільності, включаючи батареї високої щільності, швидке заряджання та розвиток інфраструктури зарядних станцій, є важливим аспектом технологічного розвитку транспорту для зменшення викидів та залежності від нафтових палив;

- автономні транспортні засоби (АТЗ): впровадження автономних транспортних засобів, таких як автономні автомобілі, дрони та автономні судна, може революціонізувати транспортну систему, забезпечуючи безпеку, ефективність та зручність;

- електронна комерція та логістика: використання електронної комерції та передових технологій у сфері логістики, таких як автоматизовані системи управління складами та транспортом, може значно підвищити ефективність та швидкість доставки товарів;

- зелені технології: розвиток зелених технологій, таких як вітроенергетика для електричного транспорту або сонячні батареї для живлення електронних пристроїв у транспортних засобах, може допомогти зменшити вплив транспорту на навколишнє середовище.

Отже, ці детермінанти спільно визначають технологічну картину інноваційного розвитку підприємств транспорту, спрямовану на покращення ефективності, безпеки, екологічності та зручності транспортних послуг.

Організаційний аспект інноваційного розвитку підприємств транспорту охоплює такі детермінанти, які визначають способи впровадження інновацій та управління цим процесом всередині організації:

- стратегічне управління інноваціями: розробка чіткої стратегії щодо інноваційного розвитку, включаючи визначення цілей, пріоритетів та планів дій, є ключовим детермінантом. Ефективне стратегічне управління дозволяє організації визначати свої потреби в інноваціях та обґрунтовувати шляхи для їх досягнення;

- корпоративна культура інновацій: створення сприятливої корпоративної культури, що підтримує інновації, є важливим аспектом. Це включає створення середовища, де співробітники мотивовані для висловлювання нових ідей, експериментів та прийняття ризику;

- лідерство в інноваціях: залучення керівництва підприємства до підтримки та просування інновацій є важливим аспектом. Лідери повинні створювати відкриту атмосферу, сприяючи співпраці та інноваційним ініціативам у всіх рівнях організації;

- гнучкість та агільність: важливо мати гнучкі організаційні структури, що сприяють швидкому реагуванню на зміни та інноваційним ініціативам. Методи роботи, такі як агільний розвиток, можуть допомогти вирішувати проблеми швидко та ефективно (основна ідея агільності полягає у тому, щоб розробляти продукт чи вирішувати проблему шляхом постійної комунікації, співпраці та адаптації до змін, які виникають під час процесу розробки). Дана методологія управління проектами та розробки продуктів базується на ітеративному та інкрементному підходах до роботи;

– управління змінами: здатність управляти змінами, пов'язаними з інноваціями, включаючи впровадження нових технологій, процесів та культурних змін, є ключовим аспектом організаційного розвитку;

– кадровий потенціал: наявність кваліфікованого та мотивованого персоналу, здатного до реалізації інноваційних ідей та проектів, є важливою детермінантою. Організація повинна забезпечити навчання та розвиток персоналу в напрямку інноваційних компетенцій;

– партнерства та співпраця: встановлення партнерств з іншими підприємствами, університетами, дослідницькими установами та урядовими органами може допомогти в обміні знаннями, ресурсами та технологіями, що сприяє інноваційному розвитку.

Зазначені детермінанти спільно визначають організаційний контекст інноваційного розвитку підприємств транспорту, спрямований на створення сприятливої атмосфери для інновацій та покращення ефективності та конкурентоспроможності організації.

Фінансовий аспект інноваційного розвитку підприємств транспорту охоплює детермінанти, які визначають фінансові можливості та стратегії впровадження інновацій:

– бюджет і ресурси: наявність достатніх фінансових ресурсів є надзвичайно важливою детермінантою успішного впровадження інновацій. Це включає як внутрішні ресурси (власні кошти підприємства, прибуток, амортизація), так і зовнішні, такі як кредити, інвестиції або гранти;

– фінансова стратегія: розробка чіткої фінансової стратегії, яка враховує потреби в інвестиціях в дослідження та розробки, закупівлю нових технологій та забезпечення фінансової стійкості під час процесу інновацій;

– оцінка ризиків і доходів: аналіз ризиків та потенційних доходів від інноваційних проектів є важливою детермінантою фінансової стратегії. Підприємства повинні оцінювати фінансові наслідки впровадження інновацій, включаючи можливі витрати та прибуток;

– фінансові інструменти та інвестиції: використання різних фінансових інструментів, таких як власний капітал, позиковий капітал, флотація компаній, емісія акцій, облігації, інвестиційні фонди та інші інвестиційні засоби, є визначальними детермінантами для забезпечення фінансової підтримки інновацій;

– фінансовий контроль і звітність: забезпечення ефективного фінансового контролю та звітності є ключовим детермінантом фінансової стійкості підприємства під час впровадження інновацій. Це включає контроль за витратами, бюджетування, аналіз фінансових показників та звітність перед зацікавленими сторонами;

– стимулювання фінансової підтримки: залучення додаткових джерел фінансування шляхом стимулювання інвестицій з боку уряду, інвестиційних фондів, програм грантів або інших фінансових інструментів.

– оптимізація фінансових процесів: використання сучасних технологій та методів фінансового управління, таких як автоматизація фінансових операцій, впровадження хмарних рішень, аналіз даних та прогнозування фінансових результатів.

Отже, ці детермінанти спільно визначають фінансовий контекст інноваційного розвитку підприємств транспорту, спрямований на забезпечення фінансової стійкості та підтримки інноваційних ініціатив.

Соціокультурний аспект інноваційного розвитку підприємств транспорту включає детермінанти, які визначають взаємодію з соціальними та культурними чинниками в процесі впровадження інновацій:

– соціальні вимоги та очікування: розуміння соціальних потреб, очікувань та пріоритетів споживачів та інших зацікавлених сторін є важливою детермінантою. Підприємства транспорту повинні адаптуватися до соціокультурного контексту, враховуючи, наприклад, вимоги щодо екологічності, зручності та доступності транспортних послуг;

– сприйняття інновацій: рівень прийняття та готовності споживачів приймати нові технології та інновації також впливає на інноваційний розвиток. Підприємства повинні враховувати соціальні уподобання та переваги споживачів під час розробки та впровадження нових продуктів або послуг;

– культурні особливості: культурні аспекти, такі як мова, вірування, традиції та звичаї, можуть впливати на сприйняття та прийняття інновацій у різних країнах та регіонах. Підприємства повинні адаптувати свої інноваційні стратегії до місцевого соціокультурного контексту;

– співпраця з громадськістю та урядом: залучення громадськості та урядових органів до процесу розробки та впровадження інновацій може сприяти підвищенню прийняття та підтримки нових ініціатив. Комунікація з громадськістю, використання соціальних медіа та участь у громадських обговореннях можуть допомогти підприємствам зрозуміти та врахувати соціальні потреби та становище громади;

– вплив культурних та освітніх інститутів: співпраця з університетами, дослідницькими установами та іншими освітніми закладами може сприяти інтелектуальному обміну та розвитку нових інновацій. Також культурні інститути можуть впливати на створення сприятливого середовища для розвитку інновацій в галузі транспорту;

– колаборативний підхід: розвиток інновацій може вимагати колаборації з різними групами та організаціями, такими як стартапи, академічні установи, громадські організації та інші. Побудова партнерств та співпраця може сприяти створенню ефективних інноваційних екосистем у сфері транспорту.

Саме ці детермінанти допомагають підприємствам транспорту враховувати соціокультурні аспекти в процесі розробки та впровадження інновацій, що сприяє більш успішному та прийнятному реалізації нових ідей та продуктів.

Дії детермінант можуть бути піддані різноманітним загрозам, які можуть впливати на розвиток транспортних підприємств. Найбільш поширеними загрозами є: економічні фактори (зміни в економічних умовах, такі як зростання вартості палива або зміни валютних курсів, можуть негативно позначитися на фінансовому стані підприємств транспорту), технологічна зміна (різке впровадження нових технологій може вимагати значних інвестицій та перепланування бізнес-процесів, що може бути викликом для деяких підприємств), зміни в законодавстві (постійні зміни в правовому середовищі, такі як нові правила щодо безпеки на дорогах або обмеження на рекламу автомобілів, можуть вимагати адаптації та додаткових витрат для підприємств), конкурентні тиск (зростаюча конкуренція в транспортній галузі може ставити під загрозу прибутковість та ринкову позицію підприємств, особливо якщо вони не можуть ефективно конкурувати з іншими учасниками ринку), екологічні проблеми (строгіше законодавство щодо екологічних стандартів може потребувати від підприємств транспорту здійснення значних інвестицій у зелені технології та відновлювану енергію).

Отже, надзвичайно важливим є врахування підприємствами цих загроз і вжиття відповідних превентивних заходів для збереження встановленого напрямку інноваційного розвитку і досягнення бажаного рівня конкурентоспроможності та забезпечення сталого й ефективного функціонування на ринку транспортних послуг.

Висновки. Інноваційний розвиток транспорту є безальтернативним шляхом через його потенціал трансформувати ефективність, безпеку та сталість транспортних систем, а також здатність сприяти сталому розвитку економіки всієї країни. Цей процес є складним та багатограним, який залежить від численних детермінант. Однак з урахуванням унікальності транспортного комплексу, важливо розглядати інновації з організаційних, технологічних та технічних аспектів, враховуючи специфічні виклики та можливості.

Для успішного інноваційного розвитку необхідним є стимулювання творчості та ініціативи серед персоналу, вдосконалення співпраці з науково-дослідними установами та галузевими партнерами, а також надання переваги стратегічному плануванню та інвестиціям у дослідження та розвиток. Належне управління ризиками, врахування соціальних аспектів та сприяння створенню сприятливого інноваційного середовища можуть допомогти підприємствам транспорту досягти успішної інноваційної трансформації та зберегти конкурентоспроможність в сучасному глобальному ринковому середовищі.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

- 1.Климко Г.Н. та ін. Основи економічної теорії: політекономічний аспект: підручник для студ. екон. спец. вузів / 2. вид., перероб. і доп. Київ : Вища школа : Знання, 1997. 473 с.
2. Економічна енциклопедія: У трьох томах.Т.3/Редкол.:...С.В.Мочерний (відп.ред.) та ін. К.:Видавничий центр «Академія», 2002. 952с.
3. Сірко А.Ю. Сутність та визначення поняття економічного розвитку підприємства. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. № 14. С. 541-545

- 4.Santo B. Innovacio a gazdasagi fejlesztés eszköze (Innovation as a Means of Economic Development), Hungarian, by Muszaki könyvkiadó, Budapest 1985. pp. 296.
- 5.Schumpeter Joseph Alois: Das Wesen und der Hauptinhalt der theoretischen Nationalökonomie 3. Aufl. Unveränd. Nachdr. der 2. Aufl. 1970. Berlin : Duncker und Humblot, 1998.
6. Twiss BC Managing Technological Innovation: 2nd Edition, Longman, London (1980), 240 pp
- 7.Formation of an Innovative Competitiveness Management System of the Enterprise: On the Case of Ukraine's Healthcare / S. Makarenko et al. Journal of Economics and Management Sciences. 2020. vol. 3, № 1, pp. 1–12. URL: <https://doi.org/10.30560/jems.v3n1p1>
8. Ілляшенко С. М. Інновації і маркетинг – рушійні сили економічного розвитку: монографія. Суми: ТОВ «Друкарський дім «Папірус», 2012. 536 с.
- 9.Стадник В. В., Йохна М. А. Стратегічне управління інноваційним розвитком підприємства: навч.посіб. Хмельницький: ХНУ, 2011. 327с.
- 10.Федулова Л. І. Інноваційна економіка: підручник. К.:Либідь, 2006. 480 с.

REFERENCES

1. Klymko H.N. та in. Osnovy ekonomichnoyi teorii: politekonomichnyy aspekt [Basics of economic theory: political economic aspect].: pidruchnyk dlya stud. ekon. spets. vuziv / 2. vyd., pererob. i dop. Kyiv : Vyshcha shkola : Znannya, 1997. 473 s. [in Ukrainian].
2. Ekonomichna entsyklopediya: U tr'okh tomakh. [Economic encyclopedia: In three volumes.] T.3/Redkol.:...S.V.Mochernyy (vidp.red.) та in. K.:Vydavnychyy tsentr «Akademiya», 2002. 952s. [in Ukrainian].
3. Sirko, A.Y. The essence and definition of the concept of economic development of the enterprise, Global and national economic problems, 2016, vol. 14, pp. 541–545 [in Ukrainian].
- 4.Santo B. Innovacio a gazdasagi fejlesztés eszköze (Innovation as a Means of Economic Development), Hungarian, by Muszaki könyvkiadó, Budapest 1985. pp. 296. [in English].
- 5.Schumpeter Joseph Alois: Das Wesen und der Hauptinhalt der theoretischen Nationalökonomie 3. Aufl. Unveränd. Nachdr. der 2. Aufl. 1970. Berlin : Duncker und Humblot, 1998. [in English].
6. Twiss BC, Managing Technological Innovation: 2nd Edition, Longman, London (1980), 240 pp
- 7.Formation of an Innovative Competitiveness Management System of the Enterprise: On the Case of Ukraine's Healthcare. 2020. vol. 3, № 1, pp. 1–12. URL: <https://doi.org/10.30560/jems.v3n1p1>
8. Illyashenko S. M. Innovatsiyi i marketynh – rushiyni syly ekonomichnoho rozvytku: monohrafiya. [Innovations and marketing – driving forces of economic development: monograph.]. Sumy: TOV «Drukars'kyi dim «Papirus», 2012. – 536 s. [in Ukrainian].
9. Stadnyk V. V., Yokhna M. A. Stratehichne upravlinnya innovatsiynym rozvytkom pidpryyemstva: navch.posib. [Strategic management of innovative development of the enterprise: training manual.]. Khmel'nyts'kyi: KHNU, 2011. 327s. [in Ukrainian].
10. Fedulova L. I. Innovatsiyna ekonomika: Pidruchnyk [Innovative economy]. K.:Lybid', 2006. – 480 s. [in Ukrainian].

РЕФЕРАТ

Сахацький Д.С. Детермінанти інноваційного розвитку підприємств транспорту / Д.С. Сахацький // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

Мета статті – визначення та аналіз ключових детермінант, що сприяють інноваційному розвитку у транспортній галузі.

На підставі аналізу сутності інноваційного розвитку запропоновано його трактування для підприємств транспорту як процесу впровадження нововведень, які сприяють покращенню технологій, методів управління, продуктів чи послуг у транспортній галузі.

Визначено організаційну, технологічну та технічну специфіку транспортних підприємств, які покладено в основу обґрунтування ключових детермінант, що визначають інноваційну активність суб'єктів господарювання.

Здійснюючи комплексний аналіз організаційних, технологічних та соціально-економічних аспектів, стаття виявляє вплив різноманітних факторів на інноваційні стратегії підприємств.

Висвітлюються перешкоди та виклики, що виникають у контексті впровадження інновацій у транспортний сектор, такі як фінансові обмеження, регуляторні вимоги та технічні складнощі.

На основі отриманих даних розробляються рекомендації щодо підвищення інноваційної активності та стимулювання розвитку підприємств транспорту, спрямовані на підвищення їхньої конкурентоспроможності та адаптації до сучасних викликів у галузі.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК, ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК, ДЕТЕРМІНАНТИ РОЗВИТКУ, ТРАНСПОРТ, ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТУ, ІННОВАЦІЇ НА ТРАНСПОРТІ, ПІДПРИЄМСТВА ТРАНСПОРТУ

ABSTRACT

Sakhatskyi D. Determinants of innovative development of transport enterprises. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The purpose of the article is to identify and analyze key determinants contributing to innovative development in the transport industry.

Based on the analysis of the essence of innovative development, its interpretation for transport enterprises is proposed as a process of introducing innovations that contribute to the improvement of technologies, management methods, products or services in the transport industry.

The organizational, technological and technical specifics of transport enterprises are defined, which are the basis for the justification of the key determinants that determine the innovative activity of business entities.

Carrying out a comprehensive analysis of organizational, technological and socio-economic aspects, the article reveals the influence of various factors on innovative strategies of enterprises. The obstacles and challenges that arise in the context of innovation in the transport sector are highlighted, such as financial constraints, regulatory requirements and technical difficulties.

Based on the received data, recommendations are being developed to increase innovative activity and stimulate the development of transport enterprises, aimed at increasing their competitiveness and adaptation to modern challenges in the industry.

KEY WORDS: ECONOMIC DEVELOPMENT, INNOVATIVE DEVELOPMENT, DETERMINANTS OF DEVELOPMENT, TRANSPORT, TRANSPORT FEATURES, TRANSPORT INNOVATIONS, TRANSPORT ENTERPRISES

АВТОР:

Сахацький Данило Станіславович, аспірант, Національний транспортний університет, e-mail: sdanilo@yahoo.com, orcid.org/0009-0009-5314-6613

AUTHORS:

Sakhatskyi D. Graduate student of the Department of Economics of the Faculty of Economics and Law, National Transport University, Kyiv, Ukraine, e-mail: sdanilo@yahoo.com, orcid.org/0009-0009-5314-6613.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Козак Л.С., кандидат економічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувачка кафедри економіки, Київ, Україна.

Карпенко О.О., доктор економічних наук, професор, перший проректор Міжнародного науково-технічного університету імені академіка Юрія Бугая, Київ, Україна.

REVIEWER:

Kozak L.S., PhD, professor, head of department of economics, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Karpenko O.O., doctor of economic sciences, professor, first vice-rector of the Academician Yuriy Bugai International Scientific and Technical University, Kyiv, Ukraine.

РОЗВИТОК ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЯК ОСНОВНИЙ ЕЛЕМЕНТ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Спіцина А.Є. кандидат педагогічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна, angel7a@ukr.net, orcid.org/0000-0001-9730-6249

Галицький Б.Ю., Національний транспортний університет, galitskyi@ukr.net, orcid.org/0009-0007-5494-4962

DEVELOPMENT OF LABOR POTENTIAL AS THE MAIN ELEMENT OF INCREASE OF THE COMPETITIVE POTENTIAL OF ROAD TRANSPORT ENTERPRISES

Spitsyna Anhelina, Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine, angel7a@ukr.net, orcid.org/0000-0001-9730-6249

Halytskyi Bogdan, National Transport University, Kyiv, Ukraine, galitskyi@ukr.net, orcid.org/0009-0007-5494-4962

Постановка проблеми. В сучасних умовах функціонування підприємств важливим фактором підвищення конкурентоспроможності того чи іншого суб'єкта господарювання є ефективне використання та розвиток його ресурсного потенціалу, одним із найцінніших та найважливіших якого є його трудовий потенціал,

Конкурентоспроможність трудового потенціалу підприємств має вирішальне значення для успіху на ринку. Однак непередбачуваний і мінливий характер бізнес-середовища, що характеризується різними формами невизначеності створює значні труднощі в управлінні трудовим потенціалом підприємств.

Сучасні тенденції розвитку економіки держави переконливо доводять, що вирішальним чинником виходу з економічної кризи стають перетворення на мікрорівні саме – реорганізація транспортних підприємств, що пристосовуються до нових умов господарювання. Незалежно від галузевої приналежності та масштабів діяльності транспортного сектора однією з основних умов його успішного функціонування на ринку є його розвиток.

Оцінка діяльності українського ринку автомобільних перевезень свідчить про те, що, незважаючи на деяке задоволення потреб національної економіки та суспільства в перевезеннях, удосконалення потребують рівень якості послуг, структура автопарку, технологічний стан транспортних засобів тощо. Усе це не найкращим чином впливає на конкурентоспроможність автомобільного транспорту України як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Принципові трансформації характеру та змісту праці, які обумовлені глобалізаційними процесами, високими темпами науково-технічного розвитку та інформатизацією трудової діяльності, вимагають адекватних змін в управлінні розвитком трудового потенціалу підприємств автомобільного транспорту, та передбачають перехід від кваліфікації як характеристики рівня володіння професійними вміннями та навичками до компетенцій, що відображає також ділові та особистісні якості працівників підприємства.

Зростання транспортних послуг, в першу чергу, залежить від виробничого потенціалу галузі, яка в свою чергу складається з суб'єктів господарської діяльності. Головне завдання яких, найбільш доцільно використовувати наявний потенціал, шляхом повного залучення всіх ресурсів. Тому першочерговим завданням є визначення структури потенціалу автотранспортного підприємства та розгляд його складових.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Поліпшення ситуації із сучасною економікою України залежить від конкурентоспроможності підприємств та рівня їхнього конкурентного потенціалу, що зумовлює велику кількість публікацій із питань формування потенціалу підприємства, забезпечення його конкурентоспроможності та управління цими процесами.

У науковій літературі немає єдиного підходу до визначення поняття та структури конкурентного потенціалу підприємства. У своїх дослідженнях більшість учених доходять висновку,

що конкурентний потенціал являє собою сукупність ресурсів і можливостей, що дають переваги над іншими підприємствами. Вчені визначають роль конкурентного потенціалу при збереженні та збільшенні конкурентоспроможності економічних систем у довготривалій перспективі. Так, теоретичні та прикладні дослідження проблем формування та розвитку конкурентного потенціалу викладені в працях Афанасьєвої М.В., Гудзинського О.Д., Другової О.С., Михальченко О.А., Нижник І.В., Шульги М.О. та інших. Науковцями досліджується сутність та зміст категорії "конкурентний потенціал", механізми його формування розвитку, взаємозв'язок з конкурентоспроможністю тощо.

Різноманітні питання щодо формування необхідного рівня потенціалу для забезпечення високої конкурентоспроможності підприємства досліджувалися різними авторами, серед яких: А.Е. Воронкова, В.А. Гросул, Г.М. Гребенюк, І.М. Кирчата, Н.С. Краснокутська, Л.В. Нагірна, О.І. Олексюк, І.П. Отенко, І.М. Репіна, О.С. Федонін та ін.

Питанням і проблемам, що пов'язані з конкурентоспроможністю трудового потенціалу, який є складовою конкурентного потенціалу, присвячені наукові праці Богині Д. П., Грішнєвої О. А., Дмитренко Г. А., Петрової І. Л., Онікієнка В. В., Титаренко Л. М., Борисенко З. М. та інші. Наукові праці українських дослідників підводять до думки, що питання підвищення конкурентоспроможності трудових ресурсів потребують регулювання не лише ринком праці, а також державою на регіональному рівні.

Мета та завдання статті полягає у дослідженні та вдосконаленні системи розвитку трудового потенціалу як основного елементу підвищення конкурентного потенціалу підприємств автомобільного транспорту в умовах нестабільного середовища.

Виклад основного матеріалу. Рівень конкурентоспроможності національної економіки та ефективність діючої системи інновацій, порівнюючи з іншими країнами на міжнародній арені, нині є недостатніми для підтримання стабільного розвитку вітчизняної економіки й гарантування підвищення трудового потенціалу, підтримання національної безпеки та подальшого переходу на європейські стандарти життя для громадян України.

В умовах соціально-економічних розвитку важливість автомобільного транспорту в транспортній системі країни постійно зростає. Значне зростання ринку товарів малого та середнього бізнесу об'єктивно розширює сферу застосування вантажного автомобільного транспорту, що зумовлено його високою адаптованістю до ринкових умов.

Автомобільний транспорт, який завжди виступав невід'ємним і стратегічно важливим елементом транспортної інфраструктури, забезпечуючи до 90% переміщень вантажів і перевезень пасажирів [8], змінив свою роль в Україні з позаминулого року. Так до цілком традиційних функцій із переміщення вантажів і перевезення пасажирів регулярними рейсами додалися кардинально нові функції, обумовлені воєнним станом у країні, зокрема функція екстреної евакуації бійців із передової та населення з прифронтових районів, функція своєчасного забезпечення збройних сил всіма необхідними ресурсами, функція термінової зміни логістики у зв'язку з ворожими обстрілами (як наслідок – пошкодження дорожнього полотна) та/або блекаутами (як наслідок – необхідності заміни електротранспорту на маршрутах) тощо. Умови, в яких функціонують підприємства автомобільного транспорту в Україні, суттєво змінилися, що потребує належного закріплення на законодавчому рівні у вигляді вдосконалення нормативно-правової бази. Починаючи з лютого 2022 року транспортний сектор України зазнав непередбачуваних руйнівних змін.

Забезпечення конкурентоспроможності потенціалу підприємств автомобільного транспорту залежить від системи управління, тобто суб'єкта управління, який відповідає не тільки за нарощування потенціалу виробничої системи, а й за формування необхідного потенціалу самої управлінської системи[8].

Отже і результативність функціонування підприємств автомобільного транспорту як у сьогоденні, так і в майбутньому безпосередньо залежить від вищого керівництва. Керівників підприємства можна охарактеризувати з погляду кваліфікаційних і особистісних якостей. До кваліфікаційних якостей відносяться: відповідність освіти займаний посаді, рівень кваліфікації, творчий потенціал, інтелект, готовність до новаторства, здатність до акумуляції інформації та аналітичної обробки, знання підприємства і його оточення, характер мислення, готовність до ризику, наявність організаторських здібностей. До особистісних якостей можна віднести чесність, ініціативність, гнучкість, упевненість у собі, стійкість поглядів, співчутливість, креативність, обов'язковість, уміння вирішувати проблеми та ін[1].

Рівень конкурентного потенціалу підприємств автомобільного транспорту визначається конкурентоспроможністю його складників та взаємозв'язками між ними. Важливим завданням забезпечення конкурентоспроможності є виявлення, систематизація та аналіз усіх елементів, що входять до складу конкурентного потенціалу, який вміщує наявні природні, матеріальні, трудові, фінансові й нематеріальні ресурси та можливості підприємства, що дають їм змогу формувати конкурентні переваги, порівняно із іншими учасниками ринку. Інакше конкурентний потенціал можна представити як конкурентні можливості підприємства внутрішнього і зовнішнього характерів, які дають змогу суб'єкту господарювання здійснювати ефективну конкурентну боротьбу на ринку завдяки створенню конкурентних переваг, що передбачають використання матеріальних, нематеріальних і трудових ресурсів[5].

Узагальнюючи існуючі підходи до визначення сутності потенціалу, Михальченко О.А. виділяє чотири основні об'єднуючі позиції [6]:

- ресурсний підхід, в основу якого покладено те, що саме ресурси є основою потенціалу;
- факторний підхід, за якого необхідним є формування певних умов для реалізації потенціалу;
- цільовий, в основі якого є спрямованість на досягнення певних завдань та цілей при реалізації потенціалу;
- ситуаційно-цільовий, який передбачає те, що реалізація потенціалу для досягнення визначених цілей можлива після виконання певних умов.

Із загальної сукупності всіх видів потенціалів, які формують економічні системи, саме конкурентний потенціал є тим, який забезпечує формування стійких конкурентних переваг, які дозволяють реалізовувати невикористані резерви підвищення конкурентоспроможності. Високий рівень конкурентоспроможності суб'єктів господарювання є запорукою отримання високого і стабільного прибутку, забезпечує основну

Для розвитку конкурентного потенціалу підприємства необхідно комплексно підходити до процесу управління всіма елементами його структури з метою досягнення синергійного ефекту. Для кращого розуміння і виявлення шляхів розвитку конкурентного потенціалу розглянемо детальніше його складові в табл. 1.

Таблиця 1 – Характеристика складових конкурентного потенціалу підприємства

Table 1 – Characteristics of the components of the enterprise's competitive potential

Складова	Характеристика
Виробничий потенціал	сукупність вартісних і натурально-речовинних характеристик виробничої бази, що виражається в потенційних можливостях провадити продукцію, послуги певного складу, технічного рівня і якості в необхідному обсязі.
Управлінський потенціал	навички та здібності керівників усіх рівнів управління з формування, організації, створення належних умов для функціонування та розвитку соціально-економічної системи.
Кадровий потенціал	трудова можливість підприємства, здатність персоналу до генерування ідей, створення нової продукції, його освітній, кваліфікаційний рівень, психофізіологічні характеристики мотиваційний потенціал.
Маркетинговий потенціал	здатність підприємства систематизовано й планомірно спрямувати всі свої функції (визначення потреб і попиту, організація виробництва, продаж) на задоволення потреб споживачів і використання потенційних ринків збуту.
Фінансовий потенціал	обсяг власних, позичених та залучених фінансових ресурсів підприємства, що ними воно може розпоряджатися для здійснення поточних і перспективних витрат.
Інформаційно-інноваційний потенціал	єдність організаційно-технічних та інформаційних можливостей, які забезпечують підприємство науковими кадрами і висококваліфікованими спеціалістами для сприйняття інновацій зовні і можливість реалізації нововведень у виробництві або організаційній структурі. ринковий потенціал, що влаштовує власника підприємства.

(Джерело сформовано за даними 3,5,17)

Все це необхідно враховувати при розробці стратегії розвитку конкурентного потенціалу, звертаючи увагу на внутрішні та зовнішні конкурентні можливості підприємства, які залежать від відповідних потенціалів, що їх визначають.

Так, автори статті [5] виділяють велику кількість чинників внутрішнього середовища, що впливають на формування конкурентного потенціалу підприємства. Але з метою систематизації

їхнього впливу та можливості відстеження процесів нарощування, доцільно класифікувати внутрішні чинники з погляду суб'єкта та об'єкта управління.

Харчук Т. В. вважає, що конкурентний потенціал підприємства включає п'ять складових елементів: потенціал основних бізнес-процесів, потенціалу підприємства; трудовий, фінансовий, управлінський та інноваційний потенціали [17].

Другова О. С. пропонує, що складовими конкурентного потенціалу підприємства є [3]:

- фінансовий потенціал (фінансова стійкість підприємства, інвестиційна привабливість, політика ціноутворення, рентабельність власного капіталу);

- виробничий потенціал (стан засобів праці, рівень механізації і автоматизації праці і виробництва, інноваційна діяльність підприємства);

- трудовий потенціал (рівень кваліфікації персоналу, рівень конфліктності в організації, соціальна інфраструктура організації, участь персоналу в процесі управління, мотиваційні системи);

- збутовий потенціал (застосування комплексного підходу при плануванні маркетингової діяльності, задоволення запитів споживачів, заходи щодо підготовки і ухвалення маркетингових рішень);

управлінський потенціал (інновації в галузі управління, здатність швидко реагувати на ринкові умови, що змінюються, компетентність в управлінні).

Використовуючи функціональний підхід до структурування конкурентного потенціалу, враховуючи основні напрями формування конкурентних переваг підприємств, структурними елементами конкурентного потенціалу автори статті вважають: кадрову, інноваційну, організаційно-управлінську, техніко-технологічну, інформаційну та фінансово-інвестиційну складові.

Основні процеси управління формуванням і розвитком конкурентного потенціалу підприємства, які включають визначення джерел фінансування формування та розвитку потенціалу, організацію розробки та впровадження програм розвитку, управління часом здійснення процесів розвитку, мотивацію персоналу, повинні відбуватися ґрунтуючись на загальних та специфічних принципах.

До специфічних принципів, що згруповано за складовими елементами конкурентного потенціалу в контексті трудового потенціалу належать принципи формування та розвитку кадрової складової: активність персоналу, професіоналізм, компетентність, креативність, системність роботи з кадрами, зміцнення трудової дисципліни, справедливості мотивації, соціальна відповідальність, професійне та посадове зростання та інші [6].

Таким чином, слід акцентувати увагу на пріоритетності трудового потенціалу для підвищення конкурентного потенціалу підприємств автомобільного транспорту в порівнянні з іншими складовими.

Проблеми формування та розвитку кадрового, людського, трудового потенціалу підприємств вивчали багато вітчизняних і зарубіжних вчених. Однак підвищення ролі людини в забезпеченні виробничого процесу, необхідність формування інноваційно-орієнтованої системи управління персоналом потребує більш детального вивчення сутності поняття трудовий потенціал, визначення його складових і ролі в стратегічному розвитку підприємств та підвищення конкурентного потенціалу.

Розвиток трудового потенціалу – це процес запровадження заходів, спрямованих на кількісне та якісне відтворення трудового потенціалу, його найповнішу реалізацію та ефективне використання.

Вагомий внесок у теоретичну і методологічну розробку проблем формування, використання і розвитку трудового потенціалу в умовах структурної трансформації економіки України зроблено відомими українськими вченими: М. В. Савченко, А.Г. Лизанець, А.І. Шаповал, Є.О. Бойко, О.І.Харун, Н.М. Лавриненко та іншими.

Визначення змісту поняття «трудова потенція» наведено у Концепції «Загальнодержавної цільової соціальної програми збереження і розвитку трудового потенціалу України на період до 2017 року». Документ визначив, що, трудова потенція – це сукупна чисельність громадян працездатного віку, які за певними ознаками (стан здоров'я, психофізіологічні особливості, освітній, фаховий та інтелектуальний рівні, соціально-етнічний менталітет) здатні та мають намір провадити трудову діяльність [10].

Відповідно до Програми, для збереження і розвитку трудового потенціалу передбачалося реалізувати наступні заходи:

поліпшити демографічні характеристики трудового потенціалу шляхом забезпечення підвищення якості життя населення, зниження рівня смертності, збільшення тривалості життя населення, зниження ризику нещасних випадків на виробництві;

забезпечити зростання освітньо-кваліфікаційного потенціалу населення шляхом створення умов для освіти, здобуття знань та підвищення кваліфікації протягом трудової діяльності, забезпечення підвищення якості підготовки кадрів вищими та професійно-технічними навчальними закладами;

зменшити рівень трудової міграції працездатного населення за кордон, сприяння поверненню в Україну довгострокових працівників-мігрантів;

удосконалити систему оплати праці, підвищити ефективність її нормування;

стабілізувати рівень зайнятості населення в умовах фінансової кризи;

підвищити економічну активність населення, посилити мотивацію населення до укладання трудових договорів, сприяти продуктивній зайнятості населення з орієнтацією на інноваційну модель розвитку виробництва;

підтримувати підприємницьку ініціативу громадян і розвиток малого та середнього підприємництва, самостійну зайнятість населення;

впроваджувати міжнародні стандарти щодо умов та охорони праці на виробництві;

проводити моніторинг розвитку трудового потенціалу на коротко-, середньо- і довгострокову перспективу;

удосконаливати трудове законодавство;

підвищувати роль соціального діалогу у формуванні державної політики та забезпечення реалізації принципів рівноправності його учасників[10].

Водночас, проблема забезпечення розвитку трудового потенціалу є комплексною та не повинна вирішуватися лише заходами загальнодержавного характеру. Не менш важливими є напрями діяльності підприємств, пов'язані із забезпечення розвитку трудового потенціалу окремих суб'єктів господарювання, а в результаті – трудового потенціалу економіки в цілому.

Варто зазначити, що у поточних умовах у сфері розвитку трудового потенціалу України потрібний новий підхід до управління трудовим потенціалом в цілому, ефективність якого буде здебільшого зумовлена не кількістю, а якістю трудового потенціалу і його своєчасним розвитком.

Науковець Харун О.А. зазначає, що управління трудовим потенціалом, як будь-який управлінський процес включає загальні функції управління: планування, прогнозування, організація, координація, контроль, мотивація. Також виділяють спеціальні функції управління трудовим потенціалом як видом економічних ресурсів підприємства передбачають: визначення оптимальної чисельності працівників, підбір, відбір, адаптація та розстановка працівників по робочих місцях і етапах виробництва, забезпечення співпраці та ефективної взаємодії між усіма членами трудового колективу, забезпечення сприятливого морально-психологічного клімату, своєчасне інформування та мотивування працівників тощо До функцій управління трудовим потенціалом підприємства можна віднести: забезпечення розвитку трудового потенціалу; відтворення і розвиток типів організаційної поведінки; інтеграція працівника в організаційне середовище, координація дій суб'єктів праці; оптимізація взаємодії працівника і організаційного середовища; набуття соціальної позиції і реалізація потреб працівника в результаті трудової взаємодії [16].

До традиційних методів управління трудовим потенціалом відносять: адміністративні (передбачають правове регулювання; розробка положень, посадових інструкцій та іншої документації); економічні (включають техніко-економічний аналіз, обґрунтування, планування; оплата праці; капіталовкладення); соціально-психологічні (передбачають соціально-психологічне планування; створення творчої атмосфери; участь працівників в управлінні; задоволення культурних і духовних потреб). Також методи управління трудовим потенціалом класифікують за наступними ознаками: за характером етапів управлінської діяльності (підготовки, ухвалення, організації та контролю за виконанням управлінських рішень); за характером етапів здійснення впливу на виконавців (економічні, організаційні, розпорядчі, правові та соціально-психологічні); за характером впливу на виконавців (прямого і непрямого впливу, формальні та неформальні); за характером змін у системі управління (інноваційні методи) (коучинг, аутсорсинг, використання гнучкого графіка роботи, дистанційного навчання e-learning); за ознаками належності до функцій управління (нормування, організація, планування, координація, контроль, аналіз, облік) [1].

Вітчизняний науковець Зубрицька Я.О. до функцій системи управління трудовим потенціалом відносить: планування трудового потенціалу; відбір та найм працівників; адаптація персоналу; підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації; ротація, планування кар'єрного росту; можливості професійного зростання; соціальний захист; техніка безпеки та охорона здоров'я на робочому місці; взаємовідносини між керівниками та підлеглими; технології управління персоналом; витрати спрямовані на персонал; темп росту частки витрат на персонал; мотивування трудової діяльності; централізація управління; формалізація управління [4].

Отже, управління трудовим потенціалом передбачає використання певних методів, інструментів та функцій, за допомогою яких здійснюється вплив на працівників з метою ефективної активізації їх трудової діяльності. Головна мета управління трудовим потенціалом – це безперервний розвиток працівників з метою забезпечення підприємства працівниками необхідної кваліфікації. До методів управління відносять адміністративні, економічні, соціально-психологічні. Для ефективного використання трудового потенціалу підприємства має бути наявна система управління трудовим потенціалом, яка використовуватиме в своїй роботі різноманітні функції та поєднуватиме декілька методів для досягнення позитивних результатів діяльності (рис.1).



Рисунок 1 – Цілі та функції системи управління трудовим потенціалом
 Figure 1 – Goals and functions of the workforce management system
 (Джерело узагальнено за 1,4,7,9)

Підприємці формують свій бізнес задля успіху, а отримання максимального прибутку – це результат їхньої діяльності, тому для них дуже важливо, щоб їх продукція була якісною, послуги були корисними. Для того щоб працівник виконав поставлені перед ним обов'язки, йому необхідно мати певну освіту, навички та знання в цій сфері. Тому роботодавці зацікавлені у вдосконаленні кваліфікаційного рівня всіх учасників виробничого процесу та збільшенні їх трудового потенціалу, що забезпечить успішне функціонування підприємства в умовах конкурентного середовища.

Запорукою успішного переходу до сучасної економіки є наявність якісних інтелектуальних та інноваційних складових трудового потенціалу, дослідження яких представляється необхідним, оскільки вони є:

- базою для ефективного економічного розвитку суспільства;
- основною рушійною силою для розвитку інноваційної економіки;
- основною для формування якісного трудового потенціалу;
- потенціалом для генерування нових ідей;
- найважливішими факторами для забезпечення високої конкурентоспроможності підприємства.

Процес управління розвитком трудового потенціалу підприємства повинен базуватися на науково обґрунтованих принципах, дотримання яких надає можливість забезпечити комплексний розвиток ділових якостей персоналу, реалізувати дієву стратегію управління персоналом, сформулювати систему корпоративних цінностей та корпоративної етики, удосконалити організаційну культуру[7].

На думку науковців, управління розвитком трудового потенціалу підприємства має ґрунтуватися на таких принципах, як:

навчання персоналу відповідно до прогнозів науково-технічного розвитку та цілей і напрямів розвитку підприємства;

функціонування системи зворотного зв'язку у процесі управління;

цілісність системи управління розвитком та гнучкість застосування видів і форм розвитку персоналу;

формування ефективної системи матеріальної та нематеріальної мотивації розвитку персоналу; врахування ресурсних можливостей підприємства[1,9].

Розвиток трудового потенціалу є одним із чинників формування конкурентних переваг підприємства, він потребує виконання принципу безперервності розвитку трудового потенціалу кожного працівника, вимагає значного часу та різного роду ресурсів задля забезпечення виконання стратегічної мети функціонування підприємства. Трудовий потенціал працівника є рушійною силою розвитку підприємства, від ступеня його розвитку та розкриття залежатиме ступінь ефективності використання інших ресурсів підприємства.

У сучасних умовах господарювання, з метою досягнення стратегічних цілей розвитку транспортної галузі виділяють необхідність переходу підприємств на інноваційний шлях розвитку, що підвищує вимоги щодо рівня розвитку трудового потенціалу підприємства. Основою розвитку трудового потенціалу є професійний, мотивований працівник, з необхідним, для стратегічного розвитку підприємств, набором компетенцій, тому і розвиток трудового потенціалу необхідно здійснювати на основі компетентнісного підходу[15].

Стратегічною метою розвитку трудового потенціалу підприємства є зростання рівня професійних якостей працівників підприємства.

Розвиток трудового потенціалу повинен базуватися і на таких принципах[7]: системне планування; доцільність; синергічність; ефективність; безперервність; оптимальність; адаптивність; інноваційність; комплексність; послідовне впровадження; об'єктивний моніторинг.

Суб'єктами розвитку трудового потенціалу підприємства є служба з управління персоналом, керівництво підрозділів, керівники працівників і працівники.

Об'єктами – трудовий потенціал працівників підприємства, який формується на основі взаємодії складових трудового потенціалу підприємства, зокрема ціннісно-мотиваційна, кадрова, кваліфікаційна, професійна та організаційна складові та системи компетенцій.

Процес розвитку трудового потенціалу здійснюється за такими етапами:

- формування стратегії розвитку трудового потенціалу підприємства;
- визначення вимог до трудового потенціалу;
- оцінювання рівня трудового потенціалу підприємства;
- планування розвитку трудового потенціалу;

- залучення учасників;
- реалізація цільових заходів;
- оцінювання ефективності.

До основних інструментів розвитку трудового потенціалу можна віднести: систему формування трудового; самоорганізацію та самоуправління; систему підготовки, перепідготовки кадрів, підвищення їх кваліфікації; корпоративно-мотиваційний механізм; систему мотивації та стимулювання.

Використання системного підходу до підбору персоналу дозволяє підбір персоналу розглядати як систему, що складається з взаємопов'язаних елементів, дає можливість комплексного вирішення проблем у разі невідповідності діючого штату вимогам стратегії розвитку підприємства. Системний підхід доцільно використовувати при створенні нового трудового потенціалу підприємства [13].

Успішне функціонування підприємств зумовлене постійним вдосконаленням системи управління розвитком трудового потенціалу, що визначає виробничі, економічні та соціальні функції. Для формування та ефективного функціонування трудового потенціалу необхідно мати достовірну інформацію про його оцінку і якісних, кількісних, вартісних показниках та величинах.

Потреби людини є її внутрішнім стимулом до активності в різних сферах діяльності, в тому числі і трудовій. Види потреб визначаються їх мотиваційно-трудовим характером: потреба у правовій культурі та ефективному соціальному захисті, потреба в стабільній зайнятості та задовільних умовах праці; потреба в самовираженні, через творчість у праці, через реалізацію індивідуальних навичок та здібностей; потреба в задоволенні від своєї трудової діяльності; потреба в сприятливому середовищі для реалізації трудового потенціалу; потреба у визнанні значущості власного трудового вкладу; потреба в соціалізації і соціальному включенні; потреба в самовідтворенні [9].

Пошук напрямів розвитку трудового потенціалу обумовлює необхідність його оцінки за якісним і кількісним складом. При оцінці трудового потенціалу підприємства завжди можна визначити величину кількісної складової, але цього явно не досить із позиції вимог сьогодення. Більш складним завданням є визначення величини його якісної складової [7].

Для ефективного розвитку трудового потенціалу підприємство, насамперед, повинно забезпечувати високий рівень якості трудового життя персоналу. Якість трудового життя – це інтегральний показник, який відображає умови використання трудового потенціалу, рівень соціального та інтелектуального відтворення і розвитку людини завдяки її діяльності на підприємстві.

Розвиток трудового потенціалу є вирішальним фактором забезпечення стратегічного розвитку підприємств автомобільного транспорту, оскільки відіграє триєдину функцію: економічну – від кількісних і якісних характеристик трудового потенціалу залежить продуктивність праці, якість продукції, наданих послуг, рентабельність, окупність виробничих витрат; інноваційну – носії трудового потенціалу є активними суб'єктами оновлення, створення інновацій, інноваційної діяльності, інноваційного розвитку виробництва, науково-технічного прогресу; корпоративну – імідж підприємства здебільшого формується ступенем професіоналізму персоналу, типом його трудової поведінки, рівнем довіри керівництву і прихильністю цілям виробничої діяльності, рівнем корпоративної культури [15].

Основними напрямками забезпечення високого рівня якості трудового життя працівників є:

дотримання прав працівників згідно Конституції України, чинного законодавства та інших нормативно-правових актів, що передбачає повагу до персоналу, надання їм права на свободу власних поглядів та участі у прийнятті рішень щодо власної роботи і інтересів;

розвиток нетрадиційних форм участі працівників в управлінні підприємством;

створення сприятливих умов праці для можливості працівниками поєднувати роботу та сімейне життя, задоволення соціальних, культурних і духовних потреб працівників;

запровадження справедливої системи на підприємстві в наданні матеріальних, соціальних та духовних благ;

підвищення рівня правової культури і захищеності персоналу;

реалізація гарантій зайнятості, недопущення необґрунтованого звільнення працівників [16].

Реалізація запропонованих напрямів у комплексі дозволить істотно підвищити якість трудового життя працівників підприємства, відтак – забезпечити культурний, моральний, інтелектуальний розвиток трудового потенціалу.

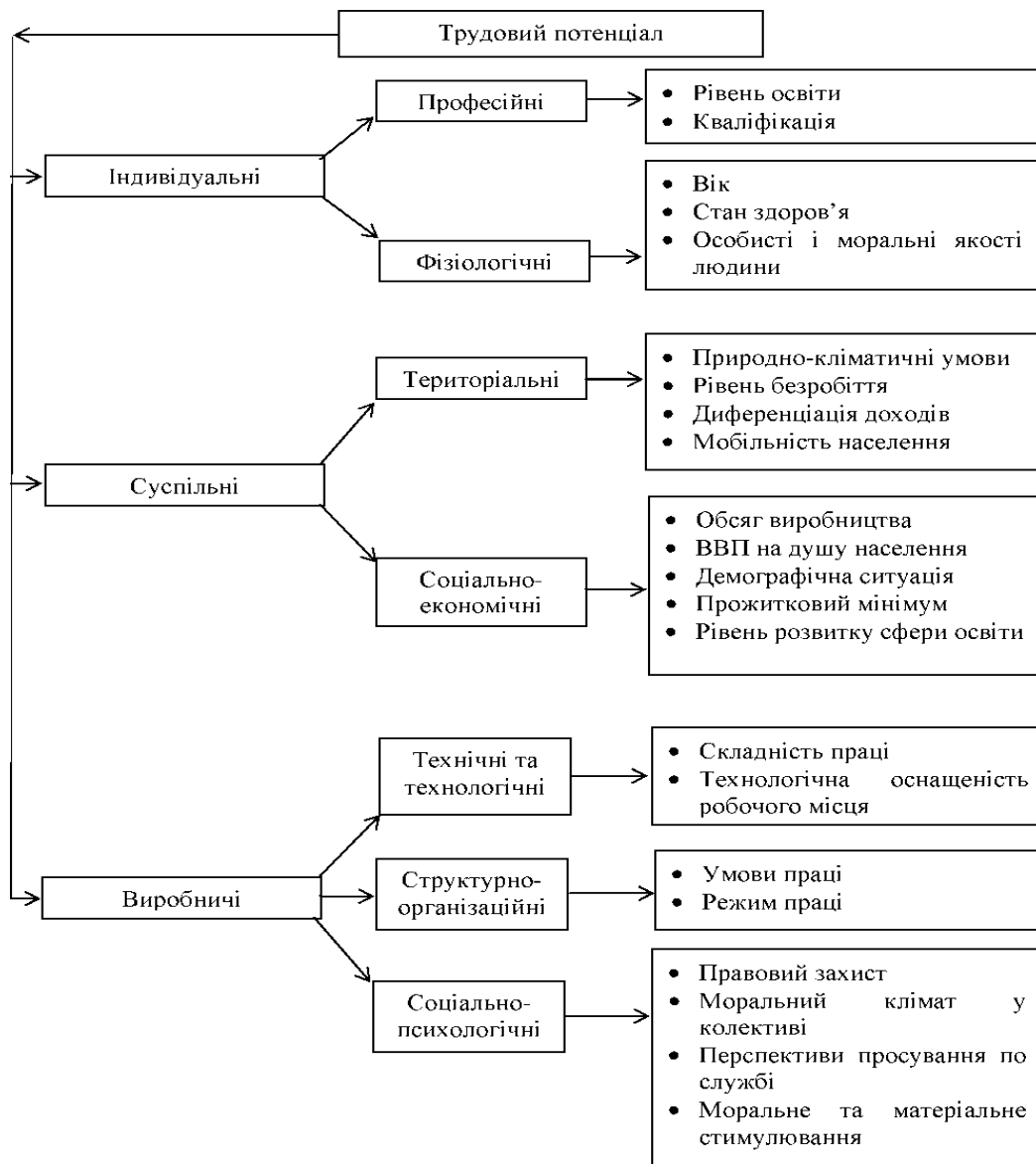


Рисунок 2 – Чинники розвитку і формування трудового потенціалу підприємства
Figure 2 – Factors of development and formation of labor potential of the enterprise
(Джерело сформовано за даними 1,4,7,9,15)

Моральні стимули базуються на потребах людини у визнанні й повазі, моральному схваленні. Основними формами вияву таких стимулів є усна й письмова подяка, різні нагородження, присвоєння відмітних звань і т. д. Моральні стимули – це стимули, дія яких ґрунтується на потребі людини в суспільному визнанні.

Матеріальне стимулювання є найпоширенішою і найефективнішою формою залучення працівників у трудовий процес. Матеріальне стимулювання праці – це засіб, що забезпечує матеріальні потреби працівників залежно від результатів їхньої колективної чи індивідуальної праці через систему законодавчих, нормативних, економічних, соціальних і організаційних факторів і заходів, пов'язаних із виробництвом. Основними формами матеріального стимулювання праці є: заробітна плата, заохочувальні виплати, доплати та премії. Формування і розвиток трудового потенціалу тісно пов'язане з мотивацією трудової діяльності, оскільки в залежності від конкретної мотивації, поставленої перед працівником, у нього розвиваються нові здібності, бажання виконувати свою роботу краще і швидше, підвищуються творчі здібності, ініціатива, підвищується працездатність, а також розвивається трудовий потенціал підприємства в цілому. Виходячи з цього, основними завданнями формування системи мотивації праці є [4]:

формування у кожного працівника розуміння сутності та значення мотивації в процесі здійснення трудової діяльності;

навчання персоналу та керівників підприємства основам внутрішнього корпоративного спілкування та культури;

формування демократичних підходів щодо управління персоналом з використанням сучасних методів мотивації.

Розвиток трудового потенціалу можливий не тільки за рахунок елітної освіти, а й у процесі самонавчання, придбання професійного досвіду тощо.

Серед сучасних освітніх технологій дослідники виділяють два головні види навчання: «підтримуюче» (освітня діяльність, спрямована на підтримку та відтворення існуючої культури, соціального досвіду, соціальної системи) та «креативне» (освітня діяльність, що стимулює інноваційні зміни в існуючому соціально-культурному середовищі) [15].

Технологіями навчання і розвитку персоналу пропонуються наступні:

Коучінг – вид індивідуальної підтримки людей, що ставлять своїм завданням професійне й особистісне зростання, а також підвищення персональної ефективності

Тімбілдінг – спеціально розроблені заходи, спрямовані на згуртування колективу, формування сильної команди, що успішно досягає будь-яких поставлених цілей.

E-learning – дистанційне навчання у вигляді електронних книг, відеоуроків, комп'ютерних вправ

Ситуаційний аналіз – навчання на основі розгляду випадків і ситуацій [12].

Успішне функціонування підприємств зумовлене постійним вдосконаленням системи управління розвитком трудового потенціалу, що визначає виробничі, економічні та соціальні функції. Для формування та ефективного функціонування трудового потенціалу необхідно мати достовірну інформацію про його оцінку і якісних, кількісних, вартісних показниках та величинах.

Задля підвищення швидкості та якості підвищення компетентності працівників ефективною є система корпоративного навчання на підприємствах, адже в цьому випадку вдається сформувати єдину систему цінностей, а також оптимальний механізм мотивації, який забезпечить високу продуктивність та працездатність.

Корпоративне навчання передбачає застосування експертного та процесного підходів. Експертний припускає можливість підготовки програми розвитку організації, вирішення стратегічних проблем, підготовки управлінського рішення на базі знань і досвіду запрошеного консультанта. Завдання, що стоїть перед консультантом, – провести діагностику і підготувати план розвитку підприємства, його структурних елементів. Відповідно до цього підходу програма навчання забезпечує слухачів знаннями про типові проблеми, з якими вони можуть зіткнутися в професійній діяльності, та шляхами їх вирішення. Таким чином, метою програм корпоративного навчання є передача знань. Процесний підхід припускає можливість підготовки програми розвитку в процесі спільної роботи з персоналом за участю управлінського персоналу підприємства. У тих, хто навчається, крім набору професійних знань, формується установка на прийняття змін, оволодіння новими формами індивідуальної поведінки і групової діяльності. Метою програми корпоративного навчання є не стільки передача знань, скільки формування орієнтації на зміну індивідуальної та групової поведінки [9].

Під впливом запровадження новітніх технічних та технологічних розробок істотно змінюється структура економіки, продуктивність та умови праці. Все це вимагає від людей постійних динамічних адаптаційних змін. Досліджуючи інноваційні та інформаційні зміни в економічній системі, фахівці прогнозують у найближчі десятиліття значне скорочення робочих місць у таких секторах, як транспорт, оптова і роздрібна торгівля, фінансова та страхова діяльність, адміністративні послуги та послуги супроводу. Водночас автори зазначають, що стрімке поширення штучного інтелекту, робототехніки та інших технологій "інтелектуальної автоматизації", формують потужний потенціал, який створює вагомі переваги національним економікам шляхом підвищення продуктивності праці та створення нових і кращих споживчих товарів і послуг. Ці зміни також можуть призвести до дуже помітних зрушень на ринках праці, формуючи ризики втрати робочих місць для значної частини найманих працівників через автоматизацію, роботизацію та цифровізацію виробничих процесів, змінюючи професійні та кваліфікаційні вимоги. Разом з тим, завдяки активізації процесів цифровізації та інформатизації нові та осучаснені робочі місця будуть створюватися як у вказаних, так і в інших секторах економіки, завдяки чому співвідношення кількості скорочених та створених місць може навіть бути на користь останніх [12].

Такий оптимістичний прогноз щодо кількості робочих місць все ж вказує на потребу зміни професійно-освітнього рівня та розширення навичок, яких вимагатимуть цифрові робочі місця в найближчі десятиліття та може справдитись для інноваційних економік. Сучасні інноваційні процеси та інформатизація зумовлюють на ринках праці розвинених країн такі зміни: поява нових форм організації праці та зайнятості, мобільна реструктуризація зайнятих по секторах економіки, посилення гнучкості зайнятості, де термінування нових характеристик працівника, інтелектуалізація праці і збільшення її творчої складової, нарощення багатoproфільності найманої праці, а також збільшення кількості праці, витраченої на створення та обробку інформації й виникнення нових видів праці. Звичайно в такій ситуації суттєво змінюються вимоги до підготовки відповідних фахівців.

Висновки і пропозиції. Трудовий потенціал – це найбільша цінність для будь-якого підприємства та одна з головних складових успіху у будь-якій сфері діяльності. Тому кожне підприємство має бути зацікавлене у постійному підвищенні професійного рівня свого персоналу, у навчанні, підготовці та перепідготовці працівників, їх просуванні по службі.

Вирішення завдань розвитку трудового потенціалу підприємств автомобільного транспорту, а також його підвищення сьогодні є фундаментальним завданням кадрової політики підприємства, якій необхідно приділяти особливу увагу для досягнення стратегічних цілей та завдань підприємств. Значну увагу слід приділяти підвищенню ефективності використання трудового потенціалу підприємства, його розвитку, ефективної мотивації та формуванню зацікавленості працівників у результатах праці та корпоративної свідомості для підвищення рівня конкурентного потенціалу підприємства.

Необхідно надавати постійну та системну підтримку менеджерам з персоналу, кадровим службам та HR-фахівцям, які працюють в умовах інформатизації, цифровізації економіки, електронного підприємництва, зміни трудового законодавства та, як наслідок, соціального захисту населення. розширення інноваційної зайнятості на тлі реорганізації бізнесу та воєнного стану в Україні.

Актуальними напрямками вдосконалення системи управління розвитком трудового потенціалу в Україні є: досягнення миру та стабілізація ситуації в державі; забезпечення безпеки населення та повернення громадян; оптимізація системи навчання, посилення системи мотивації та стимулювання персоналу, підвищення кваліфікації, планування кар'єри, впровадження автоматизованої системи управління персоналом, створення мотивуючої корпоративної культури.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Верховглядова Н. І. Управління трудовим потенціалом підприємств : моногр. / Н. І. Верховглядова, Н. А. Іваннікова, О. Лаврінченко. Дніпропетровськ : Пороги, 2007. – 284 с.
2. Гросул В. А., Афанасьєва М. В., Янчев А. В. Управління конкурентним потенціалом підприємств роздрібно́ї торгівлі: монографія. Харків: ХДУХТ, 2016. 244 с.
3. Другова О.С. Розробка методу оцінки конкурентного потенціалу. О.С. Другова. *Наукові праці Національного університету харчових технологій*. К.: НУХТ, 2011. № 40. С. 132-134.
4. Зубрицька Я.О. Оцінювання рівня трудового потенціалу підприємства. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 4. С. 395-398.
5. Конкурентний потенціал та його роль у формуванні конкурентоспроможності підприємства URL: <http://inmad.vntu.edu.ua/portal/static/CCA8BAF-0B8A-42A9-A8C8-B65C4DABEC0A.pdf>. (дата зверн.: 05.03.2024)
6. Михальченко О.А. Концептуальні основи формування поняття "конкурентний потенціал авіабудівного підприємства". *Економічний аналіз. XXI*. 2015. № 9-10. С. 48-51.
7. Марценюк Л.В. Розвиток трудового потенціалу як основний елемент підвищення ресурсного потенціалу підприємства.. *Economic journal Odessa polytechnic university* №2(12), 2020. С.102-107.
8. Лучникова Т. П., Тарновська І. В., Воробйов Є. В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *Бізнес Інформ*. 2023. № 1. С. 116–122.
9. Обелець Т. В., Сучасні детермінанти розвитку трудового потенціалу України. *Економіка та держава* № 6/2020. С.160-165.

10. Про схвалення Концепції Загальнодержавної цільової соціальної програми збереження і розвитку трудового потенціалу України на період до 2017 року <https://www.kmu.gov.ua/npas/230430779>
11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Закон України від 30 травня 2018 року № 430-р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>.
12. Pricewaterhouse Coopers, "Will robots really steal our jobs? An international analysis of the potential long term impact of automation", available at: [https://www.pwc.co.uk/economic\\$services/assets/international\\$impact\\$of\\$automation\\$feb\\$2018.pdf](https://www.pwc.co.uk/economic$services/assets/international$impact$of$automation$feb$2018.pdf).
13. Савченко М. В., Бальзан І. В. Концептуальний підхід до управління розвитком трудового потенціалу підприємств. *Вісник Дніпровської політехніки. Економічний вісник*, 2022, №2 С.123-135
14. Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/files/Стратегічний%20план%20авто.pdf>.
15. Ткаченко А.М. Інноваційні підходи до управління трудовим потенціалом суб'єкта господарювання – основа формування антикризового менеджменту / А.М. Ткаченко, С.А. Силенко // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності : збірник наукових праць : у 2-х вип. / ПДТУ. Маріуполь, 2015. Вип. 1, Т. 1. С. 53–59.
16. Харун О.А. Класифікація методів управління трудовим потенціалом промислових підприємств / О.А. Харун // *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : *Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2016. Вип. 10(2). С. 121–125.
17. Харчук Т. В. Ресурсний підхід в економічному управлінні конкурентним потенціалом машинобудівних підприємств. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Випуск 22, частина 3. 2018.

REFERENCES

1. Verhoglyadova N. I. (2007). *Upravlinnya trudovim potentslalom pldpriEmstv : monogr.* / N. I. Verhoglyadova, N. A. Ivannikova, O. Lavrinchenko. Dnipro Petrovsk : Porogi, 284 c.
2. Grosul V. A., AfanasEva M. V., Yanchev A. V. (2016). *Upravlinnya konkurentnim potentslalom pldpriEmstv rozdrbnoyi torgivli: monografiya*. Harkiv: HDUHT, 244 s.
3. Drugova O.S.(2011). *Rozrobka metodu otsinki konkurentnogo potentslalu*. O.S. Drugova. *NaukovI pratsI Na-tsonalnogo unIversitetu harchovih tehnologiy*. K.: NUHT, . # 40. S. 132-134.
4. Zubritska Ya.O.(2015) *Otsinyuvannya rlvnya trudovogo potentslalu pldpriEmstva*. *Globalni ta natsionalni problemi ekonomiki*. Vip. 4. S. 395-398.
5. *Konkurentniy potentslal ta yogo rol u formuvanni konkurentospromozhnosti pldpriEmstva* URL: <http://inmad.vntu.edu.ua/portal/static/CCAE8BAF-0B8A-42A9-A8C8-B65C4DABEC0A.pdf>. (data zvern.: 05.03.2024)
6. Mihalchenko O.A.(2015) *Kontseptualni osnovi formuvannya ponyattya "konkurentniy potentslal avlabudivnogo pldpriEmstva"*. *Ekonomiche niy analiz*. HHI. # 9-10. S. 48-51.
7. Martsenyuk L.V.(2020) *Rozvitok trudovogo potentslalu yak osnovniy element pldvischennya resursnogo potentslalu pldpriEmstva.. Economic journal Odessa polytechnic university* #2(12),. S.102-107.
8. Luchnikova T. P., Tarnovska I. V., Vorobyov E. V.(2023) *Adaptatsiya transportnih pldpriEmstv UkraYini do umov voEnnogo stanu*. *Biznes Inform.*. # 1. C. 116–122.
9. Obelets T. V.(2020) *Suchasni determinanti rozvitku trudovogo potentslalu UkraYini*. *Ekonomika ta derzhava* # 6/. S.160-165.
10. Pro shvalennya KontseptsIYi ZagalnoderzhavnoYi tsIllovoYi sotsIalnoYi programi zberezheniya I rozvitku trudovogo potentslalu UkraYini na perIod do 2017 roku <https://www.kmu.gov.ua/npas/230430779>
11. Pro shvalennya NatsIonalnoYi transportnoYi strategIYi UkraYini na perIod do 2030 roku : *Zakon UkraYini vId 30 travnya 2018 roku # 430-r*. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r>.
12. Pricewaterhouse Coopers, "Will robots really steal our jobs? An international analysis of the potential long term impact of automation", available at: [https://www.pwc.co.uk/economic\\$services/assets/international\\$impact\\$of\\$automation\\$feb\\$2018.pdf](https://www.pwc.co.uk/economic$services/assets/international$impact$of$automation$feb$2018.pdf).
13. Savchenko M. V., Balzan I. V.(2022) *Kontseptualniy pldhid do upravlinnya rozvitkom trudovogo potentslalu pldpriEmstv*. *VIsnik DniprovskoYi politehniki. Ekonomichniy vIsnik*, , #2 S.123-135

14. Strategichniy plan rozvitku avtomobilnogo transportu ta dorozhnogo gospodarstva na perlod do 2020 roku [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu : http://mtu.gov.ua/files/Strategichniy_plan_avto.pdf.
15. Tkachenko A.M. (2015) Innovatsiyni pldhodi do upravlinnya trudovim potentsialom sub'Ektu gospodaryuvannya – osnova formuvannya antikrizovogo menedzhmentu / A.M. Tkachenko, S.A. Silenko // Teoretichni i praktichni aspekti ekonomiki ta intelektualnoyi vlasnosti : zbirnik naukovih prats : u 2-h vip. / PDTU. MarLupol, Vip.1, T 1. S. 53–59.
16. Harun O.A. (2016) Klasifikatsiya metodiv upravlinnya trudovim potentsialom promislovih pidpriemstv / O.A. Harun // Naukoviy visnik Uzhgorodskogo natsionalnogo universitetu. Seriya : Mizhnarodni ekonomichni vidnosini ta svitove gospodarstvo. Vip. 10(2). S. 121–125.
17. Harchuk T. V. (2018) Resursniy pldhid v ekonomichnomu upravlinni konkurentnim potentsialom mashinobudivnih pidpriemstv. Naukoviy visnik Uzhgorodskogo natsionalnogo universitetu. Vipusk 22, chastina 3.

РЕФЕРАТ

Спіцина А.Є. Развитие трудового потенциала как основной элемент повышения конкурентного потенциала предприятий автомобильного транспорта / А.Є. Спіцина, Б.Ю. Галицкий // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

Мета дослідження полягає в аналізі та вдосконаленні системи розвитку трудового потенціалу як основного елементу підвищення конкурентного потенціалу підприємств автомобільного транспорту в умовах нестабільного середовища. У статті розглянуто основні вимоги, які сприяють розвитку трудового потенціалу транспортного підприємства. Правильно обраний підхід до розвитку трудового потенціалу дозволить підприємствам залучати компетентних, талановитих працівників та розкривати їх творчий потенціал; створювати умови для постійного розвитку персоналу та можливості саморозвитку особистості. Оскільки саме від професійності персоналу, його рівня компетентності залежить успішність, прибутковість, конкурентний потенціал підприємства автомобільного транспорту.

Результати дослідження. Трудовий потенціал – це найбільша цінність для будь-якого підприємства та одна з головних складових успіху у будь-якій сфері діяльності. Тому кожне підприємство автомобільного транспорту має бути зацікавлене у постійному підвищенні професійного рівня свого персоналу, у навчанні, підготовці та перепідготовці працівників, їх просуванні по службі.

Успішне функціонування підприємств зумовлене постійним вдосконаленням системи управління розвитком трудового потенціалу, що визначає виробничі, економічні та соціальні функції. Для формування та ефективного функціонування трудового потенціалу необхідно мати достовірну інформацію про його оцінку і якісних, кількісних, вартісних показниках та величинах.

Висновки. Вирішення завдань розвитку трудового потенціалу підприємств автомобільного транспорту, а також його підвищення сьогодні є фундаментальним завданням кадрової політики підприємства, якій необхідно приділяти особливу увагу для досягнення стратегічних цілей та завдань підприємств. Значну увагу слід приділяти підвищенню ефективності використання трудового потенціалу підприємства, його розвитку, ефективної мотивації та формуванню зацікавленості працівників у результатах праці та корпоративної свідомості для підвищення рівня конкурентного потенціалу підприємства.

Сучасними напрямками вдосконалення системи управління розвитком трудового потенціалу в Україні є: досягнення миру та стабілізація ситуації в державі; забезпечення безпеки населення та повернення громадян; оптимізація системи навчання, посилення системи мотивації та стимулювання персоналу, підвищення кваліфікації, планування кар'єри, впровадження автоматизованої системи управління персоналом, створення мотивуючої корпоративної культури.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРУДОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ, КОНКУРЕНТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, РОЗВИТОК, УПРАВЛІННЯ, ПІДПРИЄМСТВО, АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

ABSTRACT

Spitsyna A.E., Halytskyi B.Y. The development of labor potential as the main element of increasing the competitive potential of road transport enterprises. Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The purpose of the study is to analyze and improve the system of labor potential development as the main element of increasing the competitive potential of road transport enterprises in the conditions of an unstable environment. The article discusses the main requirements that contribute to the development of the labor potential of a transport enterprise. A correctly chosen approach to the development of labor potential will allow enterprises to attract competent, talented employees and reveal their creative potential; to create conditions for continuous development of personnel and opportunities for personal self-development. Because the success, profitability, and competitive potential of the road transport enterprise depend on the professionalism of the staff and their level of competence.

Research results. Labor potential is the greatest value for any enterprise and one of the main components of success in any field of activity. Therefore, every automobile transport enterprise should be interested in constantly improving the professional level of its personnel, in training, training and retraining of employees, and in their promotion. The successful functioning of enterprises is conditioned by the constant improvement of the management system for the development of labor potential, which determines production, economic and social functions. For the formation and effective functioning of the labor potential, it is necessary to have reliable information about its assessment and qualitative, quantitative, value indicators and values.

Conclusions. Solving the tasks of developing the labor potential of road transport enterprises, as well as its increase, is today a fundamental task of the company's personnel policy, which needs to be given special attention in order to achieve the strategic goals and objectives of the enterprises. Considerable attention should be paid to increasing the efficiency of using the enterprise's labor potential, its development, effective motivation, and the formation of employee interest in the results of work and corporate consciousness to increase the level of the enterprise's competitive potential. Modern directions for improving the management system for the development of labor potential in Ukraine are: achieving peace and stabilizing the situation in the state; ensuring the safety of the population and the return of citizens; optimization of the training system, strengthening of the system of motivation and stimulation of personnel, professional development, career planning, implementation of an automated personnel management system, creation of a motivating corporate culture.

KEY WORDS: EMPLOYMENT POTENTIAL, COMPETITIVE POTENTIAL, DEVELOPMENT, MANAGEMENT, ENTERPRISE, ROAD TRANSPORT

АВТОРИ:

Спіцина Ангеліна Євгенівна, кандидат педагогічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри «Економіка», e-mail: angel7a@ukr.net, тел. +380442803016, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 314, orcid.org/0000-0001-9730-6249

Галицький Богдан Юрійович, аспірант кафедри економіки, Національний транспортний університет, galitskyi@ukr.net, orcid.org/0009-0007-5494-4962

AUTHORS:

Spitsyna Anhelina, Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor, department of Economics, e-mail: angel7a@ukr.net, tel. +380442803016, Ukraine, 01010, Kyiv, M.Omelianovycha-Pavlenka str., 1, of. 314, orcid.org/0000-0001-9730-6249

Halytskyi Bogdan, National Transport University, Kyiv, Ukraine, galitskyi@ukr.net, orcid.org/0009-0007-5494-4962

РЕЦЕНЗЕНТ:

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

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

REVIEWERS:

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.

РИНОК ПРАЦІ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН, ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УМОВАХ ВІЙНИ

Хоменко І.О., доктор економічних наук, Національний університет «Чернігівська політехніка», Чернігів, Україна, innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

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

Сорока А.В., Національний університет «Чернігівська політехніка», Чернігів, Україна, nastiasoroka03@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9197-158X

Волинець Я.Є., Національний транспортний університет, Київ, Україна, V.yana.ntu@gmail.com, orcid.org/0009-0006-6021-6198

LABOR MARKET OF UKRAINE: CURRENT STATE, TRENDS AND PROSPECTS DEVELOPMENT IN CONDITIONS OF WAR

Khomenko I.O., Doctor of Economics, Chernihiv Polytechnic National University, Chernihiv, Ukraine, innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4536

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

Soroka A.V., Chernihiv Polytechnic National University, Chernihiv, Ukraine, nastiasoroka03@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9197-158X

Volynets Y.E., National Transport University, Kyiv, Ukraine, V.yana.ntu@gmail.com, orcid.org/0009-0006-6021-6198

Актуальність дослідження. Зростаюча соціальна нестабільність під час війни робить дослідження ринку праці особливо важливим, оскільки він є одним із ключових факторів для забезпечення соціальної та економічної безпеки країни. Війна спричиняє внутрішні переселення, що може призвести до змін у розподілі робочої сили та попиту на працю в різних регіонах України. Важливо дослідити, як військовий конфлікт впливає на зайнятість та безробіття, а також на якість робочих місць та рівень оплати праці. Аналіз тенденцій ринку праці у військових умовах може допомогти у розробці ефективної державної політики для забезпечення соціального захисту населення. Дослідження впливу війни на ринок праці має практичну значущість для прийняття управлінських рішень і розробки механізмів його розвитку як складової державного регулювання суспільного розвитку України.

Огляд публікацій. Дослідження в галузі ринку праці в Україні входить до пріоритетного кола інтересів таких вчених як: І. О. Верховодова, О. В. Зубарева, А. В. Яценко, М. І. Заяць, І. І. Кичко, О. М. Геращенко та інші. Проте питання ринку праці України із врахуванням сучасних викликів війни залишається недостатньо дослідженим.

Мета публікації. Метою даного дослідження є вивчення впливу війни на ринок праці в Україні, ідентифікація актуальних тенденцій та визначення перспектив розвитку цього важливого сектору з метою надання наукових обґрунтувань та практичних рекомендацій для подальших кроків у соціально-економічній політиці країни.

Виклад основного матеріалу. Звісно, військовий конфлікт значно вплинув на ринок праці та змінив поведінку роботодавців і найманих працівників. Це також призвело до перегляду структури ринку праці, змін у пропозиції робочої сили і розподілу фахівців за регіонами. Спостерігаються ризики, які обмежують вільний рух робочої сили і призводять до неефективної роботи інститутів ринку праці.

Крім того, прямі економічні втрати посилюються непрямими наслідками, такими як прибуття біженців і внутрішньо переміщених осіб. Це призводить до значного зростання безробіття, соціальної відчуженості і, що ще гірше, збіднення населення. Незважаючи на те, що до повномасштабного вторгнення ринок праці в Україні пережив глибоку кризу через шок і невизначеність, зараз він поступово оживає. Уряд, бізнес та населення адаптуються до нових умов і приймають обґрунтовані рішення. Проте багато підприємств досі не відновили свою діяльність, що створює труднощі і продовжує впливати на ринок праці.

Дані Державної служби зайнятості свідчать, що перед війною рівень безробіття в Україні становив майже 10%, порівняно з середнім рівнем 7% у країнах ЄС. Однак внаслідок війни, український ринок праці втратив третину робочих місць. На щастя, станом на кінець 2022 року ситуація поліпшилася, і рівень безробіття склав 15,5% [1]. Відновлення ринку праці пов'язане зі змінами в діяльності підприємств і зменшенням бойових дій на окремих територіях України.

За даними Європейської бізнес асоціації (ЕБА), станом на травень 2023 року повноцінно працювали 68% компаній-членів асоціації. Це показує, що відновлення бізнесу до рівня перед конфліктом все ще вимагає часу. Також слід відзначити, що мобілізація сильно вплинула на роботу українських підприємств. За статистикою вона охопила 83% компаній в Україні. У половині з них мобілізували кожного десятого працівника, і близько 40% мобілізованих були висококваліфікованими фахівцями, такими як інженери, IT-фахівці, електрики тощо [1].

Як стверджують компанії, особливо малі та середні, вони зменшують витрати на персонал: надають відпустки, призупиняють трудові відносини або просто знижують заробітну плату. Важливо враховувати, що зараз в Україні існує значна кількість незареєстрованих безробітних [2]. Це через те, що багато українців виїхали за кордон, деякі підприємці припинили свою діяльність і відправили найманих працівників у неоплачувані відпустки, а дані з тимчасово окупованих територій взагалі недоступні.

У серпні 2023 року, за даними системи управління наймом Work.ua, роботодавці розмістили 102 748 пропозицій щодо роботи. Це на 10% більше, ніж у попередньому місяці. До повномасштабного вторгнення на сайті було понад 100 000 вакансій, а після 24 лютого їх кількість впала до 6 000. Після півтора року ринок праці України майже досяг рівня відродження, проте воно відбувається абсолютно непропорційно. Наприклад, в категорії "Маркетинг, реклама, PR" кількість вакансій зросла на 87%, тоді як у IT цей показник становить всього 57% [3].

Кількість нових резюме від осіб, які шукали роботу, зменшувалася на початку війни, а потім різко зросла. Військовий стан вплинув по-різному на активність роботодавців та шукачів роботи: кількість нових резюме зростала набагато більше, ніж кількість нових вакансій [4]. Проте за останні місяці, починаючи з літа 2023 року динаміка почала змінюватися: кількість нових резюме скорочувалася, водночас кількість нових вакансій зростати (рис. 1). Це свідчить про те, що період, коли на ринку праці переважали шукачі роботи, завершився.

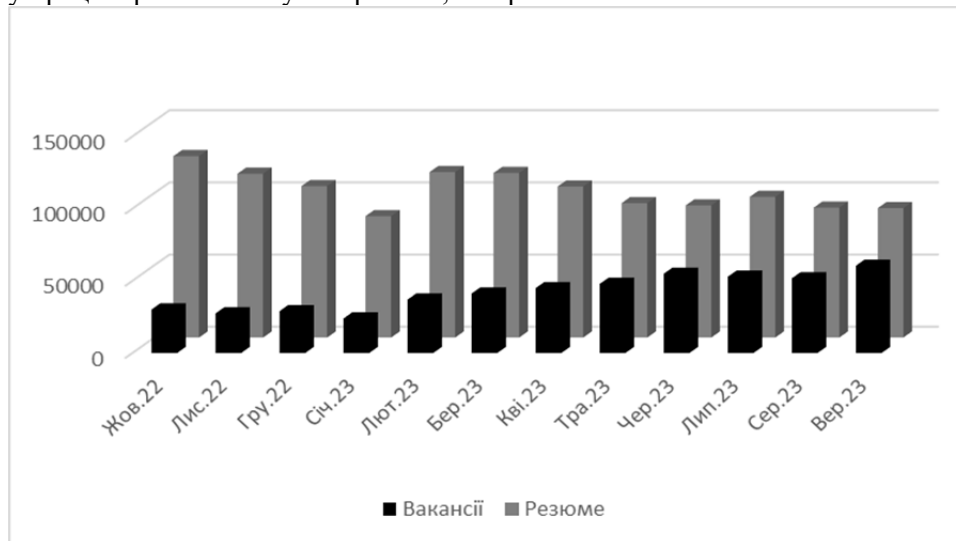


Рисунок 1 – Динаміка кількості нових вакансій та резюме в Україні за рік, од.

Джерело: складено на основі [5]

Figure 1 – Dynamics of the number of new vacancies and resumes in Ukraine per year, unit

У серпні роботодавці відреагували на дефіцит робочої сили. Зросла кількість доступних вакансій для різних груп осіб, таких як інваліди (+17%), студенти (+18%), ветерани (+26%) і пенсіонери (+27%). Крім того, роботодавці стали частіше пропонувати вакансії для кандидатів без досвіду (+19%). Ця різноманітність вакансій дозволяє претендентам вибирати та подавати резюме лише на ті, які їх зацікавили. У кінці серпня загальна кількість претендентів, які оновили або створили свої резюме, зменшилася на 2% порівняно з липнем. Все це впливає на зменшення

конкуренції серед претендентів, наближаючи ринок до ситуації нестачі робочої сили, яка була в 2021 році [3].

Відбулося скорочення кількості вакансій із високими зарплатами. У корпоративному секторі зменшили зарплати керівникам та фахівцям. Сектор культури страждав найбільше, де деякі працівники культури змушені були змінити професію.

На 1 квітня 2023 року найбільшу кількість безробітних виявлено серед осіб, 20% з яких мають досвід роботи в сфері торгівлі, 16% працювали у переробній промисловості, 15% були зайняті у сільському господарстві, і 13% здійснювали роботу в державному управлінні [1].

Важливо також відзначити, що особливо складна ситуація склалася для фахівців, які раніше надавали послуги та розваги [1]. Ця група населення зіткнулася з особливими труднощами в пошуку роботи, оскільки попит на послуги розваг та дозвілля значно зменшився у зв'язку з нинішніми обставинами.

За інформацією, наданою Державною службою зайнятості, на сьогоднішній день найбільший попит у роботодавців спостерігається на кваліфіковані працівники, що мають робітничі навички. Крім того, підприємства активно шукають спеціалістів таких професій, як слюсарі, електрики, водії, трактористи, продавці, кухарі, двірники, прибиральники, бухгалтери, вихователі, медсестри [6].

У повоєнний період найбільший попит буде на робітничий персонал і фахівців зі спеціалізованими навичками в сферах будівництва та енергетики, у цей період також високий попит на інженерів та науковців.

Також, у фаховому оточенні говорять, що в майбутньому, при покращенні ситуації на фронті і економіці, кількість вакансій різко збільшиться через необхідність швидкої відбудови країни. Проте важливо розуміти, що не всі зможуть задовольнити цей попит, оскільки перелік популярних професій буде обмеженим.

За даними служби зайнятості, найбільший попит на працюючих в Україні спостерігається на робітничі професії (рис. 2).

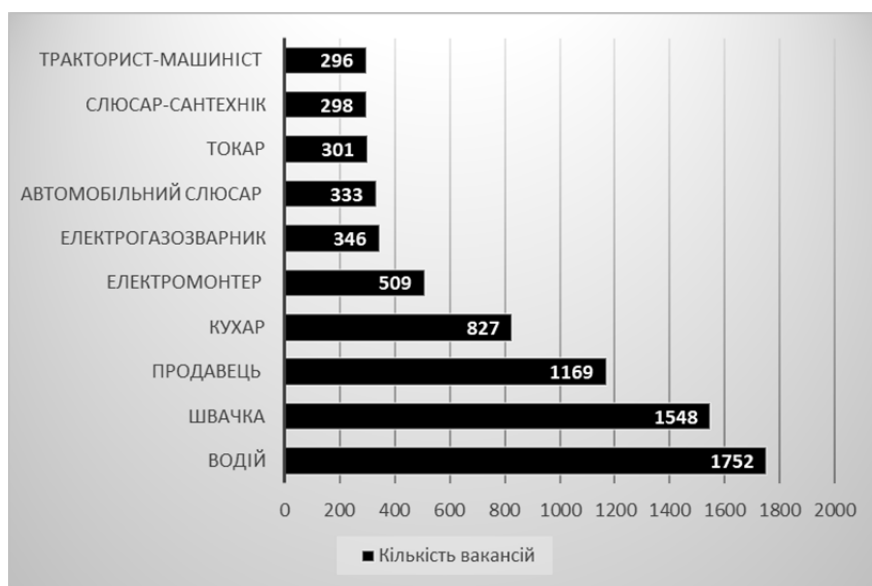


Рисунок 2 – Найзатребуваніші професії за даними служби зайнятості, од.

Джерело: складено на основі [7]

Figure 2 – The most in-demand professions according to the employment service, unit

Можна помітити також зростання середньої зарплати як у резюме так і у вакансіях протягом останнього року (рис. 3). Це може свідчити про покращення економічної ситуації на ринку праці. Важливо відзначити, що цей позитивний тренд може бути індикатором стабільності та покращення фінансового становища працівників, але зважаючи на інфляцію, зростання реальної заробітної плати може бути не таким разючим.

У групі посад, де заробітна плата залишилася стабільною, виділяються водії-міжнародники, ріелтори, а також автоелектрики, автомеханіки, заробляючи понад 30 000 гривень. Водночас, найнижчі заробітні плати, які варіюються на рівні мінімальної, включають санітарів, прибиральників, посудомийників, а також консержів [3].

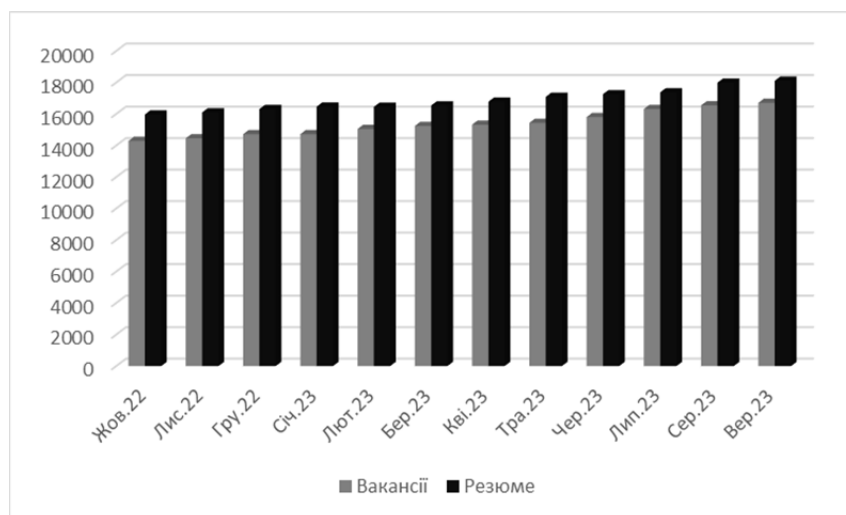


Рисунок 3 – Динаміка середньої зарплати в Україні, за рік, грн.
Джерело: складено на основі [8]

Figure 3 – Dynamics of the average salary in Ukraine, per year, hryvnias

Аналіз ринку праці в Україні свідчить про виникнення цікавих динамічних тенденцій. за останні періоди відзначається зростання зацікавленості у волонтерській діяльності, що виражається у збільшенні кількості вакансій для волонтерів у різних секторах, включаючи галузі готельного бізнесу, обслуговування та координацію, причому ця ініціатива активно розвивається в ряді регіонів.

В інформаційній та технологічній сферах ще з початку повномасштабного вторгнення спостерігалася стабільність завдяки можливості віддаленої роботи та співпраці на міжнародному рівні. Особливу увагу слід звернути на факт, що найбільше вакансій пропонується для менеджерів з продажу, зокрема у секторі ритейлінгу, ця галузь проявляє активне відновлення, і навіть при невеликій кількості вакансій, відсотковий приріст відзначається як найвищий у порівнянні з іншими сферами зайнятості.

Згідно з даними сервісу з пошуку роботи Robota.ua на початок вересня 2023 року в Україні спостерігався стабільний попит на робочу силу у сферах роздрібної торгівлі, промисловості та виробництва, оптової торгівлі, готелів і ресторанів, а також в галузі швидкозмінюваних товарів (FMCG). Серед резюме найбільше представлені профілі адмінперсоналу, водіїв та кур'єрів, а також студентів і осіб без значного досвіду. Логістика і сфера продажів і управління клієнтами також відзначаються популярністю серед робочих пошуків (рис. 4).

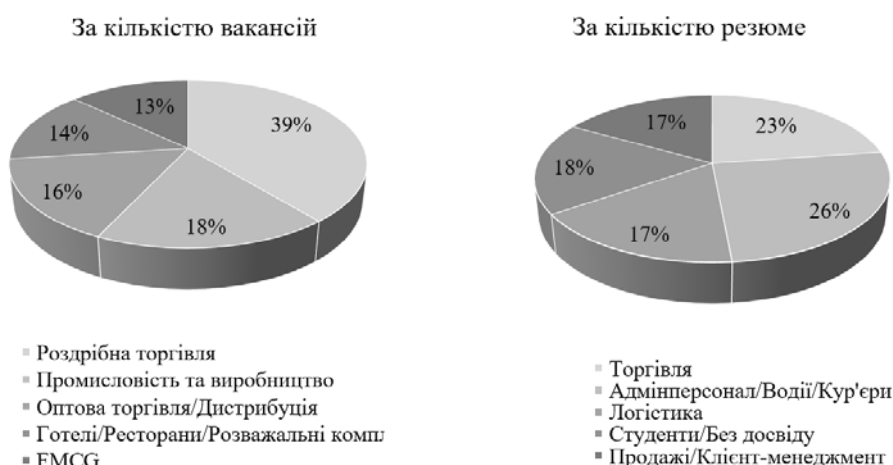


Рисунок 4 – Найпопулярніші сегменти діяльності в Україні
Джерело: складено на основі [9]

Figure 4 – The most popular business segments in Ukraine

П'ять областей України, які постійно лідирують за кількістю доступних робочих місць, продовжують спостерігати зростання кількості вакансій й у поточному періоді. Серед них Львівська, Дніпропетровська, Одеська, Харківська та Київська області. Найбільша кількість вакансій зареєстрована саме в Києві. Також варто відзначити області, які відзначаються активним зростанням кількості вакансій, включаючи Хмельницьку, Рівненську, Житомирську та Чернігівську області [3].

За прогнозами Національного Банку України на 2023 рік, очікується відновлення зростання номінальних заробітних плат. Проте це зростання буде обмеженим через вплив інфляції і буде розподілене нерівномірно між різними секторами економіки і регіонами країни. Водночас номінальні зарплати продовжать зростати на високих темпах щороку [10]. У зв'язку із зазначеним залишається актуальним для збалансування попиту і пропозиції на ринку праці, стимулювання за допомогою економічних механізмів повернення зовнішніх та вимушених мігрантів, збереження трудового потенціалу України посилення мотиваційної ролі заробітної плати [14, 15, 16].

Згідно з прогнозом, у 2023 році очікується збільшення номінальної заробітної плати на 21,9%, але реальної зарплати - на лише 3,7%. Це станеться завдяки адаптації реального сектору економіки до умов високого ризику і досить обережної фінансової політики. Головним фактором росту заробітних плат залишатиметься збільшення попиту на робочу силу, особливо в умовах активного економічного зростання. Виокремлюється тенденція підвищення рівня винагороди, надавання додаткових стимулів та компенсацій з боку підприємств у зусиллях зберегти висококваліфікований персонал. Ця дія спровокована серйозними обґрунтованими побоюваннями втрати компетентних спеціалістів, оскільки постає виклик у вигляді зростаючої складності і додаткових витрат на процес пошуку нових фахівців. Проте, варто відзначити, що рівень безробіття залишається підвищеним порівняно з періодом передвоєнної доби, що свідчить про важкість наступного включення в ринок праці для безробітних осіб [10].

Висновки. У науковій статті було проведено аналіз ринку праці України в умовах сучасної геополітичної ситуації, зокрема під впливом війни та її наслідків. Висвітлено складнощі, з якими стикаються різні сегменти населення та галузі економіки, особливо в контексті зростаючого ризику від можливих ворожих атак. Один з головних висновків полягає у тому, що війна значно вплинула на структуру зайнятості та заробітну плату у багатьох галузях. Споживчий ринок став більш непередбачуваним.

Основним викликом для ринку праці України є необхідність адаптації до змінених умов та пошук нових можливостей для розвитку. Необхідно розглядати можливості для створення нових галузей, підтримки безробітних та підвищення кваліфікації населення. Ця робота підкреслює необхідність стратегічного планування і прийняття ефективних заходів для підтримки та розвитку ринку праці. Важливо розглядати можливості для створення нових робочих місць, підвищення кваліфікації населення та залучення інвестицій у відновлення економіки.

Крім того, робоча сила має бути готовою до змін і постійно підвищувати свою кваліфікацію, оскільки швидкий технологічний розвиток вимагає нових навичок та знань. Освіта та навчання повинні бути доступними та адаптованими до сучасних потреб ринку праці.

Загалом, успішна відбудова ринку праці в Україні вимагає системного підходу, діалогу між всіма стейкхолдерами та наполегливості у впровадженні необхідних реформ. Тільки таким чином можна забезпечити стале підвищення якості життя громадян та зміцнення економічної стабільності країни.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Пошук роботи: як змінився ринок праці в Україні під час війни та що буде після. *VisitUkraine.today*. URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/1872/posuk-roboti-yak-zminivsia-rinok-praci-v-ukraini-pid-cas-viini-ta-shho-bude-pislya>
2. Національний банк України. Просто про економіку (за матеріалами Інфляційного звіту). URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/prosto-pro-ekonomiku-za-materialami-inflyatsiynogo-zvitu-za-lipen-2022-roku>
3. Багато вакансій і дефіцит кадрів: що відбувається на ринку праці в Україні (дослідження). *Minfin*. URL: <https://minfin.com.ua/2023/09/11/112372000/>
4. Аналітика ринку праці до та під час війни. Час ринку шукача скінчився. *WORK.ua*. URL: <https://www.work.ua/articles/employer/2863/>
5. Статистика. Зарплати. *WORK.ua*. URL: <https://www.work.ua/stat/count/?time=year>
6. Присяжна Л. У Державній службі зайнятості назвали найактуальніші вакансії на ринку праці. *Ligazakon*. URL: https://biz.ligazakon.net/news/222420_u-derzhavny-sluzhba-zaynyatost-nazvali-nayaktualnsh-vakans-na-rinku-prats

7. Рубан Є. Найбільш затребувані професії у 2023 році. *Соцпортал*. URL: <https://socportal.info/ua/news/naibilsh-zatrebuvani-profesii-u-2023-rotci/>
8. Статистика. Вакансії та резюме. *WORK.ua*. URL: <https://www.work.ua/stat/salary/?time=year>
9. Прозора робота. Статистика по Україні. *Robota.ua*. URL: <https://robota.ua/prozora?keyword=&cityId=0&rubricId=0>
10. Бондаренко К. Ринок праці в Україні: хто отримує найбільше та скільки зараз безробітних — статистика. *TCH.ua*. URL: <https://tsn.ua/exclusive/rinok-praci-v-ukrayini-hto-otrimuye-naybilshe-ta-skilki-zaraz-bezrobitnih-statistika-2339248.html>
11. Хоменко І. О., Волинець Л.М., Горобінська І.В. Організаційно-економічний механізм функціонування і розвитку підприємств. Київський економічний науковий журнал. 2023. №1. С. 86-92.
12. Волинець, Л. М., Горобінська, І. В., Наконечна, С. А., Петунін, А. В., Романюк, С. О., Хоменко, І. О., Зачосова, Н. В. (2022) Принцип оцінки готовності автотранспортних підприємств до економічного розвитку на основі двокомпонентного методичного підходу. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 4(13(118)), 12–21.
13. Хоменко І. О., Волинець Л. М., Чубикіна А. О. Стратегічні засади інвестування в людський капітал для забезпечення розвитку національної економіки України. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2020. № 1 (21). С. 38-45.
14. Кичко, І. & Грицаков, М. (2023). Посилення мотиваційної ролі заробітної плати: проблеми та перспективи. *Проблеми і перспективи економіки та управління*, 2 (34), 38–50. URL: [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-2\(34\)-38-50](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-2(34)-38-50)
15. Кичко І.І., Холодницька А.В. Мотиваційний імператив реалізації управлінських компетенцій та збалансування ринку праці в Україні. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2021. № 1 (25). С.7-14.
16. Кичко І. І. Тимошенко О.В., Кліщ Д.М. Перспективи збереження трудового потенціалу в умовах євроінтеграції. Формування ринкових відносин в Україні. 2018. № 11(Випуск 210). С. 99-109.
17. Бабаченко Л.В., Ковшун Х.О., Портна Ю.О. Особливості управління конкурентоспроможністю підприємства. Проблеми і перспективи економіки та управління: науковий журнал. 2019. № 3 (19). С. 33- 40.
18. Хоменко І.О., Бабаченко Л.В. Промисловий маркетинг як спосіб господарювання в ринкових умовах. Інфраструктура ринку. 2018. № 17. С. 21-24.

REFERENCES

1. Poshuk roboty: yak zminyvnya rynek pratsi v Ukrayini pid chas viyny ta shcho bude pislya. *VisitUkraine.today*. [in Ukrainian]. URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/1872/posuk-roboti-yak-zminivnya-rinok-praci-v-ukraini-pid-cas-viini-ta-shho-bude-pislya>
2. Natsional'nyy bank Ukrayiny. Prosto pro ekonomiku (za materialamy Inflyatsiynoho zvit). [in Ukrainian]. URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/prosto-pro-ekonomiku-za-materialami-inflyatsiynogo-zvitu-za-lipen-2022-roku>
3. Bahato vakansiy i defitsyt kadriv: shcho vidbuvayet'sya na rynku pratsi v Ukrayini (doslidzhennya). *Minfin*. [in Ukrainian]. URL: <https://minfin.com.ua/2023/09/11/112372000/>
4. Analityka rynku pratsi do ta pid chas viyny. Chas shukacha rynku skinchyvnya. *WORK.ua*. [in Ukrainian]. URL: <https://www.work.ua/articles/employer/2863/>
5. Statystyka. Zarplaty. *WORK.ua*. [in Ukrainian]. URL: <https://www.work.ua/stat/count/?time=year>
6. Prysyazhna L. U Derzhavniy sluzhbi zaynyatosti nazvaly nayaktual'nishi vakansiya na rynku pratsi. *Lihazakon*. [in Ukrainian]. URL: https://biz.ligazakon.net/news/222420_u-derzhavny-sluzhba-zaynyatost-nazvali-nayaktualnsh-vakans-na-rinku-prats
7. Ruban YE. Naybil'sh zatrebuvani profesiiyi u 2023 rotsi. *Sotsportal*. [in Ukrainian]. URL: <https://socportal.info/ua/news/naibilsh-zatrebuvani-profesii-u-2023-rotci/>
8. Statystyka. Vakansiya ta rezyume. *WORK.ua* [in Ukrainian]. URL: <https://www.work.ua/stat/salary/?time=year>
9. Prozora robota. Statystyka po Ukrayini. *Robota.ua*. [in Ukrainian]. URL: <https://robota.ua/prozora?keyword=&cityId=0&rubricId=0>
10. Bondarenko K. Rynek pratsi v Ukrayini: khto otrymuje naybil'she ta kil'kist' zaraz bezrobitnykh — statystyka. *TSN.ua*. [in Ukrainian]. URL: <https://tsn.ua/exclusive/rinok-praci-v-ukrayini-hto-otrimuye-naybilshe-ta-skilki-zaraz-bezrobitnih-statistika-2339248.html>

11. Khomenko I. O., Volynets L.M., Horobinska I.V. Orhanizatsiino-ekonomichniy mekhanizm funktsionuvannya i rozvytku pidpriemstv. Kyivskyi ekonomichniy naukovyi zhurnal. 2023. №1. S. 86-92.
12. Volynets, L. M., Horobinska, I. V., Nakonechna, S. A., Petunin, A. V., Romaniuk, S. O., Khomenko, I. O., Zachosova, N. V. (2022) Pryntsyp otsinky hotovnosti avtotransportnykh pidpriemstv do ekonomichnoho rozvytku na osnovi dvokomponentnoho metodychnoho pidkhodu. Eastern-European Journal of Enterprise Technologies, 4(13(118)), 12–21.
13. Khomenko I. O, Volynets L. M., Chubykina A. O. Stratehichni zasady investuvannya v liudskiy kapital dlia zabezpechennia rozvytku natsionalnoi ekonomiky Ukrainy. Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia. 2020. № 1 (21). S. 38-45.
14. Kychko, I. & Hrytsakov, M. (2023). Posylennia motyvatsiinoi roli zarobitnoi platy: problemy ta perspektyvy. Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia, 2 (34), 38–50. [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-2\(34\)-38-50](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-2(34)-38-50)
15. Kychko I.I., Kholodnytska A.V. Motyvatsiinyi imperatyv realizatsii upravlinskykh kompetentsii ta zbalansuvannya rynku pratsi v Ukraini. Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia. 2021. № 1 (25). S.7-14.
16. Kychko I. I. Tymoshenko O.V., Klishch D.M. Perspektyvy zberezhennia trudovoho potentsialu v umovakh yevrointehratsii. Formuvannya rynkovykh vidnosyn v Ukraini. 2018. № 11(Vypusk 210). S. 99-109.
17. Babachenko L.V., Kovshun Kh.O., Portna Yu.O. Osoblyvosti upravlinnia konkurentospromozhnistiu pidpriemstva . Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia: naukovyi zhurnal. 2019. № 3 (19). S. 33- 40.
18. Khomenko I.O., Babachenko L.V Promyslovyi marketynh yak sposib hospodariuvannya v rynkovykh umovakh. Infrastruktura rynku. 2018. № 17. S. 21-24.

РЕФЕРАТ

Хоменко І.О. Ринок праці України: сучасний стан, тенденції та перспективи розвитку в умовах війни / І.О. Хоменко, Л.М. Волинець, А.В. Сорока, Я.Є. Волинець // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий, науково-виробничий журнал. – К.: НТУ, 2024. – Вип. 2 (59).

Актуальність теми дослідження зосереджується на викликах та тенденціях, що впливають на ринок праці в умовах війни та повоєнний період. Аналізується вплив війни на структуру зайнятості та заробітну плату в різних секторах економіки України, включаючи важливі галузі, що постраждали від конфлікту. У статті також приділяється увага стану безробіття та реєстрації безробітних в різних галузях, а також порушуються питання необхідності адаптації ринку праці до нових умов і впровадження заходів для підтримки зайнятості та економічного відновлення. Крім того, стаття підкреслює необхідність активної діяльності з боку уряду в напрямку створення сприятливого інвестиційного клімату, що спонукає підприємців до розширення своєї діяльності та створення нових робочих місць. Загальний висновок статті полягає в тому, що відновлення ринку праці в Україні після війни є складним завданням, яке вимагає комплексного підходу та спільних зусиль уряду, бізнесу та громадянства. Розробка довгострокових стратегій та планів відновлення ринку праці в Україні є невід'ємною частиною забезпечення сталого економічного розвитку країни. Ці заходи повинні бути спрямовані на створення відкритого, динамічного та інклюзивного ринку праці. Вирішення цих питань є важливим для забезпечення економічного зросту та підвищення рівня життя населення.

Об'єкт дослідження – ринок праці в Україні в умовах сучасної геополітичної нестабільності та війни.

Мета дослідження – проведення аналізу та оцінка сучасного стану ринку праці в Україні в контексті викликів та тенденцій, пов'язаних з геополітичною ситуацією та війною, з метою визначення можливих шляхів подолання проблем та підтримки економічного відновлення.

Методи дослідження – методи економічного, системного та порівняльного аналізу.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: РИНОК ПРАЦІ, ЗАЙНЯТІСТЬ, БЕЗРОБІТТЯ, ВІЙНА, ЗАРОБІТНА ПЛАТА, РОБОЧІ МІСЦЯ.

ABSTRACT

Khomenko I.O., Volynets L.M., Soroka A.V., Volynets Y.E. The labor market of Ukraine: current state, trends and prospects for development in the conditions of war. Visnyk National Transport University. Series «Economic Science». Scientific, scientific and industrial journal. – K.: NTU, 2024. – Issue 2 (59).

The relevance of the research topic focuses on the challenges and trends affecting the labor market in the war and post-war period. The impact of the war on the structure of employment and wages in various

sectors of the Ukrainian economy, including important industries affected by the conflict, is analyzed. The article also pays attention to the state of unemployment and registration of the unemployed in various industries, and also raises the issue of the need to adapt the labor market to new conditions and implement measures to support employment and economic recovery. In addition, the article emphasizes the need for active activity on the part of the government in the direction of creating a favorable investment climate, which encourages entrepreneurs to expand their activities and create new jobs. The general conclusion of the article is that the restoration of the labor market in Ukraine after the war is a complex task that requires a comprehensive approach and joint efforts of the government, business and citizens. The development of long-term strategies and plans for the restoration of the labor market in Ukraine is an integral part of ensuring the sustainable economic development of the country. These measures should be aimed at creating an open, dynamic and inclusive labor market. Solving these issues is important for ensuring sustainable economic growth and raising the standard of living of the population.

The object of the research is the labor market in Ukraine in the conditions of modern geopolitical instability and war.

The purpose of the study is to analyze and assess the current state of the labor market in Ukraine in the context of challenges and trends related to the geopolitical situation and the war, with the aim of determining possible ways to overcome problems and support economic recovery.

Research methods – methods of economic, systemic and comparative analysis.

KEY WORDS: LABOR MARKET, EMPLOYMENT, UNEMPLOYMENT, WAR, WAGES, JOBS.

АВТОРИ:

Хоменко Інна Олександрівна, доктор економічних наук, професор, Національний університет «Чернігівська політехніка», професор кафедри економіки, обліку і оподаткування, Чернігів, Україна, innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

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

Сорока Анастасія Володимирівна, здобувачка вищої освіти, Національний університет «Чернігівська політехніка», Чернігів, Україна, nastiasoroka03@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9197-158X

Волинець Яна Євгеніївна, здобувачка вищої освіти, Національний транспортний університет, Київ, Україна, V.yana.ntu@gmail.com, orcid.org/0009-0006-6021-6198

AUTHORS:

Khomenko Inna O., Economics (Dr.), professor, Chernihiv Polytechnic National University, Professor of the Department of Economics, Accounting and Taxation, e-mail: innakhomenko28@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0839-4636

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

Soroka Anastasiia V., applicant for higher education, Chernihiv Polytechnic National University, Chernihiv, Ukraine, nastiasoroka03@gmail.com, orcid.org/0000-0001-9197-158X

Volynets Yana E., applicant for higher education, National Transport University, Kyiv, Ukraine, V.yana.ntu@gmail.com, orcid.org/0009-0006-6021-6198

РЕЦЕНЗЕНТИ:

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

Зачосова Наталія Володимирівна, доктор економічних наук, професор, Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького, професор кафедри менеджменту та державної служби.

REVIEWERS:

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

Zachosova Nataliia Volodymyrivna, Doctor of Economics, Professor, Bohdan Khmelnytsky National University of Cherkasy, Professor of the Department of Management and Public Service.