

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ВІСНИК

**економіки транспорту і промисловості
(збірник науково-практичних статей)**

№55

**The bulletin of transport and
industry economics**

№ 55



Харків – 2016

УДК 338.47:338.45

"Вісник економіки транспорту і промисловості" є збірником статей про теоретичні і практичні дослідження у справі економіки транспортної і промислової галузей України.

Збірник призначений для викладачів, наукових співробітників, аспірантів, студентів та фахівців, що спеціалізуються у відповідних або суміжних галузях науки, освіти і виробництва.

Матеріали друкуються українською або російською мовами з анотаціями українською, російською, англійською.

Номер затверджено на засіданні
Вченої ради УкрДУЗТ.
Протокол № 7 від 27 жовтня 2016р.

Редакційна колегія

Головний редактор - Дикань В.Л. - д.е.н., професор

Заступник головного редактора – Кірдіна О.Г. – д.е.н., професор

Члени редакційної колегії

Дейнека О.Г. - д.е.н., професор
Дикань В.В. – д.е.н., професор
Зайцева І.Ю. - д.е.н., професор
Золотарьов А.М. - д.е.н., професор
Зоріна О.І. – д.е.н., професор
Іванілов О.С. - д.е.н., професор
Калабухін Ю.Є. – д.т.н., професор
Калініченко Л.Л. – д.е.н., професор
Компанієць В.В. - д.е.н., професор
Криворучко О.М. - д.е.н., професор
Позднякова Л.О. - д.е.н., професор
Токмакова І.В. – д.е.н., доцент
Українська Л.О. - д.е.н., професор
Чебанова Н.В. - д.е.н., професор
Шинкаренко В.Г. - д.е.н., професор
Яковлєв А.І. - д.е.н., професор

Васильєва Г.А – к.е.н., ведучий
наук.співробітник «ВНИИЖТ» (Росія,
м.Москва)
Вовк О.О. – д.е.н., професор (Росія,
м.Москва)
Герасименко П.В. – д.т.н., професор
(Росія, м.Санкт-Петербург)
Елма Мустен – д.філос, нач.від. зовн.
зв'язків Естонської залізниці (Естонія)
Слової І.О. – д.е.н., професор (Білорусія)
Збігнієв Лукашик – д.філос., професор
(Польща)
Михальченко А.О. – д.філос., доцент
(Білорусія)
Олівер Фарон – к.ист.н., головн.
адміністратор Консерватории искусств и
ремесел (Франція)

Адреса редакційної колегії: 61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7, кім. 505.
Тел: 730-10-96, 730-10-97
e-mail: kafEOiUP@ukr.net

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ №21513-11413ПП від 27.07.2015р.

ISSN 2075-4892
ISSN online 2413-4892

© Український державний університет
залізничного транспорту 2016р.

Зміст

Державне регулювання економіки

Толстова А.В., Половнева Ю. Промислово-територіальні кластери – основа реіндустріалізації вітчизняної промисловості	9
---	---

Проблеми транспортного комплексу України

Кириленко О. М. Гармонізація економіко-правових засад функціонування транспортної системи України з європейським транспортним законодавством	17
Любий Є.В. Підхід щодо формування транспортної моделі системи пасажирського транспорту в малих містах	24

Економіка підприємства

Заєць Г.П. Дослідження сутності трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту	30
Кузуб А.В. Конкурентоспроможність вагонобудівних підприємств залізничного транспорту: проблеми та умови забезпечення	36
Лапін П.В. Виробничі загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту	41
Легостаєва О.О., Лисьонкова Н.М. Податковий аналіз як складова оптимізації податкової політики підприємства	50
Островерх Г.Є. Стратегічні орієнтири розвитку підприємств залізничного транспорту України	58

Інвестиційна та інноваційна діяльність

Воловельская И.В., Паничева В. Влияние инноваций на конкурентные преимущества предприятий	64
---	----

Каличева Н.Є., Тихонравов С.М., Біляєва Я. Б.
Особливості інноваційного розвитку колійного господарства залізничного транспорту України 68

Токмакова І.В., Хомотюк О.В., Новіков Р.О.
Стратегічні орієнтири інноваційного розвитку залізничного транспорту України 73

Менеджмент і маркетинг

Божанова О.В.
Економічна ефективність управління змінами на машинобудівних підприємствах 80

Бутенко О. П., Єрмакова А. О., Бондаренко Ю. С.
Використання концепції lean-construction в управлінні будівельними підприємствами 85

Зубенко В.О., Ліман І.В.
Концептуальні положення адаптивного управління підприємствами 92

Куценко Т.М., Попова О.М.
Значення і особливості застосування сучасних інформаційних систем в управлінні підприємством 97

Маслова В.О., Акулова Я.Ю.
Інвестиційний аспект стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємства 103

Пакуліна А.А., Пакуліна Г.С., Тарасенко С.І.
Підвищення ефективності планування розвитку та нарощування ринкового потенціалу регіону 109

Загальноекономічні питання

Воловельская И.В., Лоенко А.
Современные тенденции развития ресторанного бизнеса в Украине 115

Зайцева І.Ю., Гутовська А.І.
Капіталізація банків та напрями підвищення капіталізації банківських установ 118

Казакова Н. А., Коломийчук Д.І.
Центральна Африка в контексті регіональної безпеки 124

Кривуц Ю. Н.
Англия – мировой лидер 40 – 80 годов XIX века 129

Чередниченко О.Ю. Політико-правові аспекти захисту державного майна, розташованого на тимчасово окупованих та непідконтрольних територіях, гарантування здійснення права власності на прикладі стратегічних об'єктів залізничної галузі України	138
Чередниченко О.Ю., Чередниченко А.О. Створення дієвої системи безпеки туризму, як одна із основних умов підвищення конкурентоспроможності туристичної галузі України	14

Соціально-економічні питання

Компанієць В. В. Соціальна відповідальність на залізничному транспорті України: щодо оцінки наслідків реформування та механізму забезпечення	151
Маслова В.О., Лісна О.О. Удосконалення системи оплати праці на залізничному транспорті України	161
Сухорукова Т.Г., Боровик Ю.Т. Необхідність розвитку філософії образования в современных условиях	166
Тертичний О. О. Фріланс як сучасний вид трудових відносин	172

Context

Government regulation

Tolstova A. V., Polovneva Yu. Industrial and territorial clusters - the basis of reindustrialization domestic it is industrial	9
--	---

Problems of the transport complex of Ukraine

Kyrylenko O.M Harmonization of economic and legal bases of functioning of the transport system of Ukraine to the eu transport legislation	17
Liubyi E.V. An approach of the formation model of the transport of mass transit in small towns	24

Enterprise economics

Zaets A.P. Summary of the structure of the labour potential of enterprises of railways	30
Kuzub A.V. Competitiveness carriage rail transport: problems and support of competitiveness	36
Lapin P.V. Production threats to the economic security of railway transport enterprises	41
Liegostaieva E.O., Lysenkova N.M. Tax analysis as part of an enterprise tax policy optimization	50
Ostrovekh A.E. Strategic directions of development of enterprises railway transport of Ukraine	58

Innovation and investment practice

Volovelskaya I.V., Panicheva V. The impact of innovation on the competitive advantages of enterprises	64
Kalicheva N.E., Tikhonravov S. N., Belyaeva J. B. Features of innovative development of track facilities of railway transport of Ukraine	68

Tokmakova I.V., Khomotiuk O. V., Novikov R.O. Strategic reference points of innovative development of railway transport of Ukraine	73
--	----

Management and marketing

Bozhanova O.V. Economic performance management change in engineering companies	80
Butenko E. P., Yermakova A.O., Bondarenko Y. S. Using lean-construction concept in construction companies' work	85
Zubenko V. A., Liman I.V. Conceptual provisions of adaptive management companies	92
Kutsenko T.M., Popov A.N. Value and features of modern information systems in management now	97
Maslova V.O., Akylova Ya.U. The investment aspect of strategic management by financial potential of enterprise	103
Pakulina A.A., Pakulina H.S., Tarasenko S.I. Improving the efficiency of development planning and increasing the market potential of the region	109

General economic question

Volovelskaya I.V., Loyenko J. Modern trends in the restaurant business in Ukraine	115
Zaitseva I.U., Gutovskaya A.I. Bank capitalization and ways of raising capitalization of banking system	118
Kazakova N.A., Kolomyichuk D. I. Central Africa in the context of regional security	124
Krivuts J. N. England - world leader 40 - 80 years of XIX century	129
Cherednychenko O.Yu. Political and legal aspects of protection the state property located on the temporarily occupied and uncontrolled territories, insurance of effectuation of right of ownership as exemplified by the strategic facilities of railroad industry of Ukraine	138
Cherednychenko O.Yu., Cherednychenko A.O. Creation of the efficient system of tourism security as one of the main conditions for improvement of the competitiveness of the toruism industry of Ukraine	144

Economics-social tasks

Kompaniets V. V. Social responsibility to railway transport of Ukraine: regarding assessment impact of the reform and mechanism	151
Maslova V.O., Lisna O.O. Improvement of system of compensation on railway transport of Ukraine	161
Suhorukova T.G., Borovik Y.T. A necessity of development of philosophy of education is for modern terms	166
Tertichny A.O. Freelance as modern view of labor relations	172

УДК 658:334.716

ПРОМИСЛОВО-ТЕРИТОРІАЛЬНІ КЛАСТЕРИ – ОСНОВА РЕІНДУСТРІАЛІЗАЦІЇ ВІТЧИЗНЯНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

*Толстова А.В., к.е.н., доцент,
Половнева Ю., магістр ІППК (УкрДУЗТ)*

В статті визначено стратегічні пріоритети розвитку вітчизняних підприємств, до яких віднесено реіндустріалізацію, забезпечення конкурентоспроможності, екологізацію, диверсифікацію, навчання. В якості інструмента реалізації стратегічних пріоритетів розвитку запропоновано обрати розробку та реалізацію стратегії кластеризації. Досліджено поняття територіально-виробничі об'єднання, кластери та визначено, що оптимальною формою організації виробництва в умовах реіндустріалізації є промислово-територіальні кластери. Представлена загальна структура промислово-технологічного кластеру, визначено особливе положення ремонтних, енергомонтажних підприємств.

Ключові слова: промислові підприємства, реіндустріалізація, стратегічні пріоритети, кластеризація, промислово-територальні комплекси.

ПРОМЫШЛЕННО-ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ КЛАСТЕРЫ - ОСНОВА РЕИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

*Толстова А.В., к.э.н., доцент,
Половнева Ю., магистр ИППК (УкрГУЖТ)*

В статье определены стратегические приоритеты развития отечественных предприятий, к которым отнесены реиндустриализация, обеспечение конкурентоспособности, экологизации, диверсификации, обучение. В качестве инструмента реализации стратегических приоритетов развития предложено выбрать разработку и реализацию стратегии кластеризации. Исследовано понятие территориально-производственные объединения, кластеры и определено, что оптимальной формой организации производства в условиях реиндустриализации являются промышленно-территориальные кластеры. Представлена общая структура промышленно-технологического кластера, определены особое положение ремонтных, энергомонтажных предприятий.

Ключевые слова: промышленные предприятия, реиндустриализация, стратегические приоритеты, кластеризация, промышленно-территориальные комплексы.

INDUSTRIAL AND TERRITORIAL CLUSTERS - THE BASIS OF REINDUSTRIALIZATION DOMESTIC IT IS INDUSTRIAL

*Tolstova A. V., PhD Econ., associate professor,
Polovneva Yu., master of IPPK (USU of RT)*

The article defines the strategic priorities of the development of domestic enterprises into which the reindustrialization, ensuring competitiveness, greening, diversification, training. As a tool for the implementation of the strategic development priorities are prompted to select the design and implementation of clustering strategy, which aims to introduce a new form of organization of production due to the formation of the integrated structures, aimed at the consolidation of research and production, infrastructure enterprises, which will also create innovation and technological environment for the development of industrial potential of the country.

Studied the concept of clusters, clusters, and it is determined that the optimal form of organization of production in the conditions of re-industrialization yavlyayutsya industrial and territorial clusters. A general structure of industrial-technological cluster, defined the particular situation of repair, power assembly shops.

Keywords: industrial enterprises, reindustrialization, strategic priorities, clusterization, it is industrial-teritorialny complexes.

Постановка проблеми. Протягом останніх двадцяти років структура української економіки зазнала істотних змін. Незважаючи на те, що українська промисловість від початку свого становлення мала величезну перевагу завдяки наявності потужного ресурсо-виробничого потенціалу, сировинної бази, таких стратегічно важливих природних ресурсів, як залізні, марганцеві, рідкіснометалічні та уранові руди, різні види вугілля, флюси, вогнетривкі глини, інших мінеральних ресурсів. Систематичне падіння обсягів виробництва в більшості сфер промисловості переорієнтувало вектор спеціалізації держави, перетворило її на сировинний придаток. В той час як сучасними закономірностями прогресивного розвитку промисловості є зміна технологічних укладів і перехід на принципи сталого розвитку.

Зменшення розриву в аспекті технологічного розвитку підприємств та забезпечення їх переходу від третього, четвертого технологічних укладів на п'ятий, шостий уклад можливо досягти на

основі проведення реіндустріалізації, яка передбачає формування нових форм виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем розвитку промисловості України, пошуку шляхів забезпечення інноваційного розвитку, конкурентоспроможності промислових підприємств присвячено роботи багатьох вітчизняних вчених серед яких Андрушко А.М., Васильців Н.М., Геєць В.М., Дикань В.Л., Поплавська Ж.В., Проскуринова В.Е., Шевченко І.К. та інші [1-9]. Однак, в сучасних умовах господарювання виникає необхідність визначення стратегічних пріоритетів розвитку та формування нової форми організації виробництва, яка сприятиме виготовленню високотехнологічної продукції.

Метою статті є визначення нової форми організації виробництва, яка дозволить забезпечити реіндустріалізацію вітчизняної промисловості.

Виклад основного матеріалу. Сучасні тенденції розвитку промислових підприємств України свідчать про

існування значних проблем економічного, технологічного, соціального та екологічного характеру, які чинять дестабілізуючий вплив на загальну ситуацію в економіці, обумовлюють диспропорційність її розвитку. В умовах загострення конкуренції, яка виникає в результаті відкриття економічних кордонів, скорочення платоспроможного попиту, підприємства відмовляються від виробництва складних, високотехнологічних виробів, що вимагають широкої кооперації, і переходять до випуску продукції низької стадії переробки, нескладної продукції, яка має попит. В результаті таких пріоритетів виникає проблема техніко-економічного відставання вітчизняного промислового виробництва.

Слід зазначити, що сучасними закономірностями прогресивного розвитку промисловості є закономірності зміни технологічних укладів і перехід на принципи сталого розвитку. Однією з особливостей нового шостого укладу є висока інтегрованість його базисних технологій. В результаті формування кожного наступного технологічного укладу технології попередніх укладів пристосовуються до його потреб [10]. Домінуючий в даний час п'ятий технологічний уклад в передових країнах переходить на третю фазу свого розвитку - завершення, в той час як вітчизняні підприємства використовують технології 3, 4 технологічного укладу.

Тому в сучасних умовах господарювання одним із стратегічних пріоритетів розвитку промислових підприємств є реіндустріалізація, що орієнтована на відновлення потенціалу промислового виробництва, оновлення промислового капіталу, підвищення його конкурентоспроможності за рахунок досягнень науково-технічного прогресу, що дозволить прискорити процес переходу на нові технологічні уклади. Проведення реіндустріалізації потребує відновлення та модернізації виробничих

потужностей, впровадження нових технологій, нового обладнання, розробки та реалізації кластерних програм і проектів в сфері інноваційної індустріалізації. Крім того, процес реіндустріалізації необхідно супроводжувати змінами в системі підготовки виробничих кадрів, від інженерів до робітників. Сьогодні навчальні програми, як правило, орієнтовані на відтворення фахівців попередньої технологічної формації, а значить, на відтворення відставання.

Крім реіндустріалізації важливими пріоритетами розвитку промислових підприємств є забезпечення їх конкурентоспроможності, екологізації, диверсифікації та розвитку кадрового потенціалу.

Забезпечення прориву і активного заміщення п'ятого і шостого технологічних укладів, модернізації виробництва, формування та нарощення конкурентних переваг, розвиток виробничого потенціалу потребують освоєння нових форм і методів організації виробництва. Для цього пропонуємо формування територіально-промислових об'єднань та впровадження стратегії кластеризації, котра спрямована на впровадження нової форми організації виробництва за рахунок формування інтегрованих структур, спрямованих на консолідацію науково-виробничих, інфраструктурних підприємств, що також дозволить створити інноваційно-технологічне середовище для розвитку промислового потенціалу країни (рис. 1).

Новими формами організації виробництва є територіально-виробничі об'єднання та кластери.

З точки зору Меньшова В.П. територіально-виробничі комплекси (ТВК) представляють собою сукупність взаємообумовлених і взаємопов'язаних виробництв і галузей, які формуються в межах визначеної невеликої території з урахуванням об'єктивних закономірностей соціально-економічного розвитку з метою

отримання бажаного народно-господарського ефекту. Карамова Л.М. під територіально-виробничими комплексами розуміє таке поєднання підприємств, при якому досягається економічний ефект за

рахунок планового підбору підприємств у відповідності з економічними і природними умовами району, його транспортним та економіко-географічним положенням [9].



Рис. 1. Основні стратегічні цілі стратегії кластеризації

До територіально-виробничих комплексів належать підприємства, які пов'язані єдиним технологічним ланцюгом, загальним використанням сировини, енергетичних, водних та інших ресурсів. Вони мають спеціалізацію, концентровані на певній території та мають єдину виробничу та соціальну інфраструктуру.

Іншою формою організації виробництва є кластер, який представляє собою організаційну форму консолідації зусиль підприємств, спрямованих на досягнення максимальної ефективності виробництва і отримання значущих конкурентних переваг в умовах глобалізації. Вони являють собою мережу вертикально інтегрованих підприємств і організацій, які виробляють конкурентоспроможну продукцію і послуги, використовуючи внутрішні ресурси, за рахунок взаємодії і використання ресурсів підприємств галузі, що випускають подібну продукцію. Кластери формуються та розвиваються в умовах співробітництва в виробництві та обміні знаннями [8, с.102].

Кластери - це об'єднання учасників, які реалізують рух

матеріального, інформаційного і фінансового потоку на основі координації з метою скорочення витрат. Така інтеграція є формою системо утворення в слабо структурованому середовищі, яка дозволяє систематизувати системи на всіх рівнях економіки: мікро-, мезо-, макро- [1, 2, 7], а також сформувати ефективну систему взаємовідносин самостійних підприємств, пов'язаних з інноваційним розвитком логістичного процесу і об'єднанням знань, які перебувають в основі формування інноваційних потоків [5].

Досвід створення і розвитку територіально-виробничих комплексів та кластерів свідчить, що по мірі поглиблення спеціалізації промислового виробництва відбувається ускладнення господарських зав'язків, розширення векторів розвитку та розширення трансграничного співробітництва. Це створює додаткові проблеми та знижує ефективність їх функціонування. Тому в сучасних умовах господарювання виникає необхідність переходу від моногалузевого принципу організації виробництва (об'єднання по єдиному технологічному ланцюгу) до формування виробничих

систем на основі кластерного промислово-територіального об'єднання.

Таке структурне перетворення сприятиме зміні структури промисловості, оскільки поряд з існуючими технопарками, технологічними інкубаторами почнуть створюватися мегавиробничі комплекси, інноваційні, технологічні, інноваційно-маркетингові кластери, орієнтовані на виробництво високотехнологічних видів продукту, які відкриють доступ до нової інноваційної продукції машинобудування для вітчизняних промислових підприємств, з точки зору їх технічного поновлення, підвищення їх технічного укладу.

Стратегію кластеризації вітчизняних промислових підприємств пропонуємо здійснювати на основі формування промислово-територіальних кластерів, які є міжгалузевими інтегрованими структурами, спрямованими на консолідацію науково-виробничих, інфраструктурних, промислових підприємств різних галузей, що дозволить створити інноваційно-технологічне середовище для формування декількох технологічно завершених ланцюгів з виробництва різнопланової високотехнологічної продукції.

В першу чергу об'єднання підлягають підприємства, об'єднані єдиним технологічним ланцюгом. До складу промислово-територіальних кластерів повинні увійти промислові підприємства (зокрема, підприємства металургійного, енергетичного, машинобудівного, хімічного, вугільного, нафто-газового комплексів, підприємств транспортного машинобудування, приладобудування, виробництва металорізальних інструментів, металоконструкцій, ремонтні підприємства, підприємства по розробці ІТ, нанотехнологій) і підприємства, які концентрують у собі інноваційний, інтелектуальний і інформаційний потенціали, як регіонів, так і країни в

цілому. Об'єднання таких підприємств в єдину логістичну систему дозволить раціоналізувати систему управління матеріально-технічними потоками, мінімізувати витрати, підвищить інвестиційну привабливість підприємства, що, в свою чергу, буде сприяти модернізації виробництва, створення якісної високотехнологічної продукції конкурентоспроможної на міжнародному ринку [11].

Структура кластера представлено на рисунку 2.

До складу промислово-територіальних кластерів входять три групи учасників: підприємства науково-дослідного блоку, які формують науково-технічний потенціал кластеру; промислові підприємства, які формують виробничий потенціал кластеру; підприємства та організації, які забезпечують ефективне функціонування кластеру.

Ядром кластеру є Регіональний центр інноваційних технологій, діяльність якого направлена на розробку та реалізацію новітньої продукції.

Оскільки, ще в радянські часи, промисловий комплекс відрізнявся своїм інтелектуальним, науково-технічним потенціалом ключовою ланкою центру є конструкторські бюро. Так як головним джерелом прикладної науково-технічної діяльності є конструкторські та технологічні бюро, то вони на основі систематизованої інформації про нові продукти, техніку, технологію, отриманим інформаційним центром, в кооперації з підприємствами науково-дослідного блоку будуть створювати нові і модернізувати існуючі конструкції продукції, з подальшою передачею їх промисловим підприємствам для їх виробництва [6].

Промислові підприємства на основі розробок Регіонального центру інноваційних технологій, відповідно до свого потенціалу будуть виробляти та реалізовувати новітню високотехнологічну продукцію.



Рис. 2. Промислово-територіальний кластер

Слід зазначити, що основою техніко-економічного відставання сучасних промислових підприємств є високий рівень морального та фізичного зносу техніко-технологічної бази підприємств, висока енергоємність виробництва, обмеженість власних енергетичних ресурсів, відсутність ефективної системи збагачення низькоякісної вітчизняної сировини. На початкових стадіях інтегрування в промислово-територіальні кластер сучасним промисловим підприємствам буде складно перейти на виробництво інноваційного продукту.

Це в значній мірі обумовлено змінами в процесах технічного розвитку, організації модернізації та ремонту устаткування на промислових підприємствах країни. Так, зі становленням України незалежною державою, одночасно зі скороченням

більшості промислових міністерств перестали існувати галузеві управління головного механіка і головного енергетика, які здійснювали координацію організації модернізації та ремонту обладнання. Були розформовані загальносоюзні і галузеві ремонтні організації для централізованого ремонту профільного обладнання. Майже одночасно у всіх галузях припинилися розробка, перегляд та видання положень по планово-попереджувальному ремонту устаткування, забезпечували підприємства методичної та нормативної бази для планування і організації ремонту обладнання. Розпалася система централізованого постачання підприємств обладнанням, запасними частинами, ремонтної оснащенням і ремонтними матеріалами. Припинився перегляд норм амортизаційних відрахувань (термінів служби обладнання), ремонтних

нормативів, норм витрати матеріалів, порядку і фінансування ремонту.

Економічна криза призвела до повної або часткової зупинки багатьох виробництв. Завантаження діючих підприємств різко знизилася. Енергоремонтні служби підприємств втратили до 50% кваліфікованих працівників. Велика частина промислового обладнання (понад 70%) вичерпала свій амортизаційний термін, вимагає модернізації.

З метою реіндустріалізації, модернізації промислових підприємств пропонуємо в межах промислово-територіального кластера створити комплекс підприємств, які будуть спеціалізуватися на проведенні модернізації промислових підприємств, виконанні ремонтних роботах, зміні технологій виробництва. Це дозволить прискорити процеси технічного перетворення підприємств та забезпечити підвищення якості та покращення технології ремонту.

Основними завданнями такого комплексу: проведення модернізації підприємств кластера, забезпечення процесу модернізації; виконання ремонтних робіт; розробка програм, проектів, технологій модернізації; проведення навчального процесу працівників підприємств де проводиться модернізація; збір інформації щодо постачальників техніки, технологій.

Одним із напрямків діяльності таких підприємств є розробка новітніх технологій в сфері організації, проведення модернізації, ремонтів, технологічних перетворень. Крім того, після незначного доопрацювання це обладнання, розроблене ремонтними підприємствами може застосовуватися інших галузях, в т.ч. в традиційній енергетиці, на підприємствах металургії, машинобудування, нафтохімії та інші.

Висновки. Формування територіально-промислових кластерів дозволить напрацювати такі конкурентні

переваги як: інвестиції в розвиток персоналу і нарощування інтелектуального потенціалу працівників; розвиток і використання інноваційного потенціалу сфер науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт; міжфірмова кооперація в сфері науки і технології шляхом створення стратегічних альянсів і поглибленого співробітництва з університетами та дослідницькими центрами; володіння стійким ланцюгом поставок; використання аутсорсингу як одного із способів скорочення витрат і концентрація зусиль на ключових компетенціях і перспективних напрямках діяльності; використання сучасних інформаційних і мережевих технологій; використання нових маркетингових та управлінських технологій; організація вертикально і горизонтально інтегрованих структур.

Розробка та впровадження стратегії кластеризації сприятиме реіндустріалізації промисловості, зростанню конкурентоспроможності підприємств за рахунок реалізації потенціалу ефективної взаємодії учасників кластера, пов'язаного з їх географічно близьким розташуванням, включаючи розширення доступу до інновацій, технологій, «ноу-хау», спеціалізованих послуг і висококваліфікованих кадрів, а також зниженням транзакційних витрат, що забезпечує формування передумов для реалізації спільних коопераційних проектів і продуктивної конкуренції.

Крім того, формування і розвиток виробничо-територіальних кластерів є ефективним механізмом залучення прямих іноземних інвестицій та активізації зовнішньоекономічної інтеграції, що в свою чергу, дозволить підняти рівень національної технологічної бази, підвищити швидкість і якість економічного зростання за рахунок підвищення міжнародної конкурентоспроможності підприємств, що входять до складу кластера, шляхом: придбання і впровадження критичних

технологій, новітнього обладнання; отримання підприємствами кластера доступу до сучасних методів управління і спеціальних знань; отримання підприємствами кластера ефективних можливостей виходу на високо конкурентні міжнародні ринки.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Андрушко А.М. Внутрішня логістична інтеграція [Електронний ресурс] / А.М. Андрушко – Режим доступу: <http://www.nbuiv.gov.ua/>
2. Васильців Н.М. Передумови та тенденції розвитку глобальної логістики / Н. М. Васильців // Вісн. Нац. ун-ту "Львів. політехніка". - 2010. - № 669. - С. 267-274.
3. Вишневський В. П. Глобальна неоіндустріалізація та її уроки для України / В.П. Вишневський // Економіка України. – 2016. - №8. – С. 26-43
4. Геєць В.М. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів: монографія : у 2 ч. – Ч. 1 / за ред. В.М. Гейця, А.А. Мазаракі. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – 389 с.
5. Дикань В.Л. Механізм восстановления машиностроительного комплекса Украины в условиях логистической интеграции / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. - №47. – С.9-14
6. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - №42. – С.144-149
7. Поплавська Ж.В. Переваги та критерії інтеграції функцій логістики / Ж.В. Поплавська, А.С. Полянська // Вісн. Нац. ун-ту "Львів. політехніка". - 2010. - № 690. - С. 120-127.
8. Проскуринова В.Е. Стратегические приоритеты развития промышленных кластерных территориально-отраслевых объединений / В.Е. Проскуркина // Економічний простір. – 2012. - №64. – С.96-109
9. Шевченко И.К. Кластер как инструмент реиндустриализации территориально-отраслевых комплексов / И.К. Шевченко, Ю.В. Развадовская, А.В. Ханина // Journal of economic regulation (Вопросы регулирования экономики) . – 2016. - №1. – Том.7. – С.74-83
10. Стратегия кластеризации Липетской области. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: – <http://lipetskprom.ru/d/353152/d/proekt-strategii.pdf>
11. Толстова А.В. Кластерная экономика - современная парадигма экономического развития Украины / А.В. Толстова // The dominant of the humanism principle in modern social concepts and the civilized practice of public relations (Peer-reviewed materials digest (collective monograph) published following the results of the C International Research and Practice Conference and stage of the Championship in Economics and Management, Jurisprudence, Sociological, Political and Military sciences (London, April 21- April 25, 2015)). – London.: Published by IASHE. – 2015. – p.27-30

Стаття надійшла: 15.10.16р.

УДК 657.47

ГАРМОНІЗАЦІЯ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИХ ЗАСАД ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ З ЄВРОПЕЙСЬКИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

Кириленко О. М., к.е.н., доцент (НАУ)

В статті досліджуються процеси гармонізації економіко-правових засад функціонування транспортної системи України, що теоретично дасть змогу доступу нашої держави до передових європейських технологій та залучення інвестицій, розкрито основні проблеми на шляху до ефективної гармонізації інтеграційних процесів, що полягають у необхідності забезпечення відповідності національної транспортної системи високим стандартам та технічним вимогам ринку транспортних послуг Європейських країн.

Ключові слова: транспортна система України, гармонізація правових засад, ринок транспортних послуг, Європейське співтовариство.

ГАРМОНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫХ ОСНОВ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ С ЕВРОПЕЙСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ

Кириленко О. Н., к.э.н., доцент (НАУ)

В статье исследуются процессы гармонизации экономико-правовых основ функционирования транспортной системы Украины, что теоретически даст возможность доступа нашей страны к передовым европейским технологиям и привлечение инвестиций, раскрыты основные проблемы на пути к эффективной гармонизации интеграционных процессов, заключающиеся в необходимости обеспечения соответствия национальной транспортной системы высоким стандартам и техническим требованиям рынка транспортных услуг Европейских стран.

Ключевые слова. Транспортная система Украины, гармонизация правовых основ, рынок транспортных услуг, Европейское сообщество.

HARMONIZATION OF ECONOMIC AND LEGAL BASES OF FUNCTIONING OF THE TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE TO THE EU TRANSPORT LEGISLATION

*Kyrylenko O.M., Candidate of Economic Sciences, associate professor
(National aviation university)*

This article examines the processes of harmonization of economic and legal bases of functioning of the transport system of Ukraine, which theoretically will allow access of our country to advanced European technology and investment, the main challenges for effective harmonisation of integration processes, namely the need to ensure the conformity of the

national transport system of high standards and technical requirements of the transport market of the European countries. Formation and realisation of new forms of interaction by Ukraine, and also forms, that already exist and are created on the post-Soviet territory, with the European Union and with in it(him) the countries will give the chance to us to receive new the status - the initiator of reforms, instead of the consumer of offered projects. Uniqueness of experience of Ukraine in this case consists that set from these questions has already been fulfilled during Agreement preparation about association with the European Union.

Key words. *The transport system of Ukraine, harmonization of the legal framework, the transport market, the European community.*

Постановка проблеми. Ефективно функціонуюча система пасажирських і вантажних перевезень має життєво важливе значення для підприємств і громадян Європейського союзу. Транспортна політика ЄС спрямована на сприяння розвитку чистого, безпечного і ефективного у всій Європі транспорту. Функціонування транспорту - основа розвитку внутрішнього ринку товарів (передачі їх від місця виробництва до місця споживання), а також право громадян вільно пересуватися територією ЄС (для роботи й для забезпечення життєдіяльності).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та методологічні основи гармонізації економіко-правових засад функціонування транспорту України розглядалися в наукових працях Ю. С. Бараша [1], В. Л. Диканя [2], Г. Д. Ейтутиса [3], А.В. Сладковського [4] та інш.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Європейська комісія разом з Генеральним директором по мобільності і транспорту відповідає за розробку транспортної політики в рамках ЄС. Її завдання полягає в забезпеченні мобільності єдиної європейської транспортної зони, урахуванні потреб населення, екологічної політики й конкурентоспроможності. Вона спрямована, на:

- розвиток європейського внутрішнього ринку шляхом забезпечення повної інтеграції всіх видів транспорту в єдину, конкурентоспроможну транспортну систему;

- розробку інновацій: сприяння розвитку нового покоління стійких транспортних технологій, зокрема для інтегрованих систем керування дорожнім рухом;

- будівництво транс-європейської мережі, як основу мультимодальної стійкої транспортної системи, здатної надавати швидко, за доступними цінами, надійні транспортні послуги;

Біла книга Європейської комісії за назвою «Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати» (COM (2001)) була основою стійкої політики транспорту ЄС. Вона була доповнена документом: «Розвиток стійкої мобільності для нашого континенту» (COM 314).

Невирішеною частиною загальної проблеми залишається можливість гармонізації економіко-правових засад функціонування транспортної системи України, що дасть можливість створення умов для доступу нашої держави до передових європейських технологій та залучення інвестицій.

Мета даної статті полягає у дослідженні ступеню відповідності економіко-правових засад функціонування національної транспортної системи основним принципам та Директивам європейського транспортного законодавства.

Виклад основного матеріалу дослідження. На основі Білої книги 2001 року Європейська Комісія розробила й реалізувала ряд планів дій по ключових питаннях транспортної політики, серед яких: «Зелена книга міського транспорту

(COM (2007) 551; «Зелений транспорт» (COM (2008) 433); «План вантажних перевезень – логістика в дії» (COM (2007) 607) і «Морська транспортна стратегія до 2018 року (COM (2009) 8).

До кінця 10 - річного періоду з моменту прийняття Білої книги, Європейська комісія прийняла Директиву за назвою «Стойке майбутнє транспорту» (COM (2009) 279). Ця Директива носить консультативно-стратегічний характер. Вона підкреслює, що проблеми, з якими зіштовхнеться транспорт ЄС у найближчі роки, такі: необхідність скорочення викидів парникових газів, зростаючий попит на викопне паливо, збільшення кількості заторів у багатьох європейських містах, аеропортах і портах.

Виходячи із цього, у березні 2011 року Європейська комісія прийняла Білу книгу за назвою «Дорожня карта до єдиної європейської транспортної зони – до конкурентної та ефективної транспортної системи» (COM (2011) 144). Це комплексна стратегія містить 40 конкретних ініціатив на найближче десятиліття, щоб побудувати конкурентоспроможну транспортну систему, що спрямована на підвищення мобільності, усунення основних перешкод, стимулювання економічного росту й зайнятості. Деякі із цих ініціатив стосуються конкретного виду транспорту, таких як формування внутрішнього ринку залізничних послуг.

Вантажні перевезення перебувають у центрі уваги, особливо це стосується питань: безпеки вантажів, перевезення небезпечних вантажів і ефективного функціонування транспортних коридорів для стійкого розвитку транспортних мереж.

Основними напрямками вдосконалення пасажирського транспорту є: досягнення високого рівня безпеки пасажирів з максимальним рівнем комфорту.

Важливими стратегічними напрямками розвитку транспортної системи є: зниження залежності від імпорту нафти й скорочення викидів

вуглекислого газу на транспорті на 60% до 2050 року. Стратегія встановлює різні цілі для різних видів перевезень.

Основні цілі на 2050 рік щодо формування єдиної європейської транспортної зони –конкурентної та ефективної транспортної системи:

- знизити до 40% використання низьковуглеродистих видів палива в авіації; зниження, принаймні, 40% викидів при переміщенні;

- перенесення до 50% міжміських пасажирських і вантажних рейсів з автомобільного на залізничний і водний види транспорту;

- скорочення шкідливих викидів транспортних засобів до середини століття на 60%.

У жовтні 2013 року Європейська комісія висунула пропозиції щодо нової політики транспортної інфраструктури, з вказівкою строків формування базової мережі ефективної транспортної системи до 2030 року. Планується, що транспортна мережа буде складатися з дев'яти основних транспортних коридорів: два коридори Північ-Південь, три - Сходи-Захід і чотири - діагональні коридори. Базова мережа з'єднає:

- 94 основні європейські порти із залізничними й автомобільними магістралями;

- 38 ключових аеропортів, забезпечених залізничним сполученням між аеропортом та пасажироутворюючими пунктами великих міст;

- 15 000 км залізничних ліній швидкісного руху.

Ця політика спрямована на усунення вузьких місць, оптимізацію перехресних операцій прикордонного транспорту для пасажирів і підприємств на всій території ЄС, поліпшення зв'язків між різними видами транспорту і сприяння досягненню цілей ЄС в області збереження клімату.

У сфері залізничного транспорту, у листопаді 2012 року Європейський парламент і Рада прийняла Директиву 2012/34/ЄС про створення єдиного

європейського простору залізниць. Вона спрямована на консолідацію й об'єднання існуючого законодавства за доступом на транспортний ринок (перший пакет Директив по залізницям) у єдиний акт з одночасним спрощенням правової бази, уточненням деяких положень і відновлення нормативно-правової бази. Зокрема, Директива охоплює питання, пов'язані з фінансуванням залізничної інфраструктури, ринкової конкуренції й організаційних реформ для ринкового нагляду. Положення цієї Директиви, повинні бути перенесені в національне законодавство до середини 2016 року.

Наступною законодавчою ініціативою було прийняття Європейською комісією в січні 2013 року четвертого залізничного пакету, що сприяє розвитку європейської конкурентоспроможності й росту (СОМ (2013) 25). Представлені в пакеті ініціативи є взаємодоповнюючими й прагнуть внести вклад у створення більш ефективного й інвестиційно-привабливого залізничного сектора стосовно інших видів транспорту. Пакет містить у собі законодавчі пропозиції по внесенню змін до таких Директив:

- Директива 2012/34/ ЄС Європейського парламенту й Ради від 21 листопада 2012 про створення єдиного європейського залізничного простору;

- Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського парламенту й Ради від 23 жовтня 2007 року: «Послуги суспільного пасажирського транспорту залізниця й автомобільного транспорту»;

- Регламент (ЄС) № 881/2004 Європейського парламенту й Ради від 29 квітня 2004 про створення Європейського залізничного агентства;

- Директива 2004/49/ ЄС Європейського парламенту й Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях Співтовариства;

- Директива 2008/57/ ЄС Європейського парламенту й Ради від 17 червня 2008 року про сумісність

залізничної системи в рамках Співтовариства.

Активні глобалізаційні процеси, що відбуваються у світовій економіці, зумовлюють встановлення тісного політичного діалогу між окремими країнами та регіонами світу, поглиблення міжнародних господарських зв'язків та розвиток світової торгівлі. Процес лібералізації, що розгорнувся у світовій торгівлі у повоєнний час, забезпечив різке збільшення її обсягів. За період з 1950 р. обсяг світового експорту зріс у 19 разів, а обсяги виробництва збільшилися у 7,2 разів. При цьому світовий експорт промислових товарів зріс у 38 разів, виробництво - у 11 разів. Спостерігається тенденція до зростання залежності більшості країн світу від зовнішньої торгівлі.

Об'єктивні процеси глобалізації світової економіки формують нову логіку глобальних правил для компаній, що діють на ринку. Оскільки фірми все більше інтернаціоналізують виробництво і систему поширення товарів і послуг, все більш інтегрованими стають економіки окремих країн.

З урахуванням сказаного, важливим завданням для національної економіки України є вирішення питання про те, яким чином міжнародна торговельна система може допомогти вийти на шлях стабільного розвитку. У світі, де окремі держави все більше залежать у своєму економічному розвитку від стану всієї економічної системи, кожна країна відіграє певну роль у вирішенні глобальних економічних проблем. Тому Урядом було проголошено напрямок на інтеграцію до Європейського Союзу. Приоритетна мета України – інтеграція в Європейське співтовариство з можливістю повноправного членства. Але на шляху до такої мети стоїть необхідність розбудови національної економіки, шляхом підвищення економічних, технічних, технологічних тощо стандартів, рівня демократизації, налагодження ефективних

двосторонніх зв'язків зі світовою спільнотою. Процес євроінтеграції - єдиний шлях оновлення економічної формації, приєднання до світового технологічного рівня промисловості, можливість створення умов інвестиційної привабливості, що відкриє можливості створення нових суб'єктів господарювання, подолання високого рівня безробіття.

Міжнародне співробітництво та економічні зв'язки з ЄС сприятимуть раціональному розподілу ресурсів, підвищенню ефективності економічних процесів.

Досягнення суб'єктами господарювання виробничо-технологічного рівня, відповідного європейському, який визначає напрями та масштаби динаміки світової економіки, є першочерговим завданням для України. Європейське співтовариство - основний торговельний партнер України за межами СНД. Зростання зовнішньоторговельного товарообороту та поглиблення політичних зв'язків, дедалі тісніша інтеграція України із загальноєвропейськими структурами свідчить про суттєвий прогрес та реальний потенціал цього співробітництва.

Розвиток євроінтеграційних процесів означає зростання відкритості національної економіки та конкуренції з боку фірм Європейського співтовариства. Потенційні здобутки і переваги євроінтеграції перебивають можливі втрати і ризики.

Підписана у червні 1994 р. Угода щодо партнерства та співробітництва України з країнами Європейського співтовариства набула якісно нового розвитку. Вона регулює основні аспекти відносин між Україною та Європейським співтовариством, а саме: лібералізацію торгівлі; розвиток інвестиційної, підприємницької діяльності; співробітництво в економічній, соціальній, фінансовій сферах; гармонізація законодавства України з ЄС; технічне співробітництво; політичний діалог, розвиток транспортної системи.

Країни Європейського співтовариства розглядають Україну як серйозного торговельного партнера. Підтвердженням даного факту є затверджений Співтовариством План з питань співпраці з нашою країною.

Схвалена Президентом України Програма євроінтеграції (Указ Президента України від 14.09.2000 р. «Про Програму інтеграції України до Європейського Союзу») стала великим кроком у забезпеченні курсу країни на євроінтеграцію та ринкову трансформацію.

Укладення Угоди Україною про асоціацію є на сьогоднішній день головним кроком у зближенні з Європейським Союзом, оскільки це означатиме перехід співробітництва з ЄС на якісно новий рівень політичної асоціації та економічної інтеграції.

Даний документ за своїм змістом не має аналогів з-поміж подібних договорів, укладених Європейським Союзом. Основна цінність цієї Угоди – це є орієнтир у впровадженні комплексних внутрішніх перетворень в Україні.

Підписавши Угоду про асоціацію наша держава бере на себе зобов'язання стосовно адаптації внутрішнього законодавства до законодавства ЄС. У зв'язку з цим Україну очікує копітка робота з ухвалення законів та підзаконних актів, необхідних для забезпечення реалізації Угоди. Зважаючи на масштабність завдань, необхідно вже сьогодні впроваджувати відповідну нормативно-правову базу для її виконання. Необхідною є розробка національного механізму імплементації Угоди про асоціацію, включаючи створення результативного механізму координації даної діяльності та підготовку відповідної програми імплементації Угоди. Укладення Угоди розкриває можливості для реалізації умов взаємовигідної економічної діяльності, що сприятиме позитивній динаміці розвитку національної економіки та покращення добробуту населення.

Приймаючи до уваги високі стандарти і технічні вимоги ринку

Євросоюзу, підвищуватимуться також стандарти й українського виробництва, що позитивно позначиться на посиленні конкурентоздатності національної економіки, а також експортоспроможності вітчизняних товарів як безпосередньо в ЄС, так і на інших зовнішніх ринках.

Угода про асоціацію спрямована на створення реальної зони вільної торгівлі, яка передбачатиме інтеграцію економіки України до ринку Європейського співтовариства.

Сприятливе до транзиту географічне положення України зумовлює її важливе значення для економік сусідніх країн. Україна активно розвиває співпрацю з існуючими регіональними організаціями і структурами - Центральноєвропейською ініціативою, організацією Чорноморського економічного співробітництва, Радою держав Балтійського моря тощо.

Важлива роль України як з'єднуючої ланки між ЄС, що розширюється, та Чорноморсько-Каспійським регіоном важко переоцінити. Економічним стрижнем співробітництва слугуватиме реалізація «Проекту ХХІ століття» - транспортування каспійської нафти територією України до Європи. Разом з проектом євразійського транспортного коридору та транспортного коридору між Балтійським та Чорним морями — це реальний шлях до створення принципово нової гео економічної ситуації у ХХІ столітті.

Дуже актуальною як для України, так і для європейських країн є інтеграція систем нафто-газопроводів. Мета такої інтеграції - ефективніший розвиток процесу переміщення нафти та газу.

Констатуючи сьогодишню ситуацію, можна сказати, що Україна вийшла на новий результативний рівень процесу лібералізації торгової діяльності у СОТ, з урахуванням діючих норм: ліквідований плановий механізм виробництва та розподілу; у зовнішній торгівлі ліквідований державний монополізм; лібералізовано процес

ціноутворення; використовується ринковий обмінний курс.

Свобода пересування — найвизначніше досягнення в історії становлення Європейського співтовариства і необхідна умова поширення та укорінення на Європейському континенті спільних цінностей. Вільне переміщення товарів і послуг між Україною та ЄС має забезпечити сегмент вільної торгівлі. Даний процес формує можливість появи умов доступу господарюючих суб'єктів до передових європейських технологій та залучення інвестицій. Для українських підприємств відкриється можливість збільшення експорту, що призведе до створення нових робочих місць та збільшення роботи транспортної інфраструктури.

Також покращить роботу транспорту запровадження безвізового режиму поїздок наших громадян до держав Євросоюзу. Саме тому забезпечення належної реалізації положень Плану дій щодо лібералізації Європейським Союзом візового режиму для України належить до центральних пріоритетів діяльності України. Хоча тут найбільшою занепокоєністю є низька транспортна рухомість населення через високі тарифи на перевезення та зростаючу бідність населення.

Підписання 23 липня 2012 р. Угоди про внесення змін до Угоди спрощення оформлення візових документів між Україною та Європейським співтовариством набуло важливого значення.

Сформований напрям розвитку на європейський курс є головним для України. Але Українська держава не зменшує уваги і до євразійського напрямку, вважаючи його важливою сферою національних інтересів. Разом з тим питання участі України у Євразійському інтеграційному проекті мають вирішуватися із урахуванням зобов'язань нашої держави відповідно до Протоколу про вступ до СОТ та проекту Угоди про

асоціацію з Європейським Союзом. Водночас ми розглядаємо підписану наприкінці 2011 р. Угоду про зону вільної торгівлі СНД як важливий і суттєвий крок уперед в подальшому напрямі позитивної динаміки торгово-економічного й науково-технічного співробітництва.

Україна розглядає цю Угоду як реальний крок у справі подолання торгових обмежень, хоча наявність численних вилучень істотним чином знижує її ефективність. Конструктивний пошук взаємоприйняттого режиму торговельно-економічних зв'язків України з країнами, що входять в Митний союз, який дозволив би зберегти обсяги торгівлі та реалізовувати спільні виробничі проекти, є нагальним і важливим завданням української влади. Інтеграційні процеси на пострадянському просторі є проявом загальносвітової тенденції зростання кількості регіональних інтеграційних об'єднань і торгових союзів. Україні важливо повноцінно включитися у ці процеси, запропонувавши власне бачення розвитку своїх відносин із країнами Митного союзу в умовах створення Єдиного економічного простору та формування союзу Євразійських країн - з одного боку, та незмінності власного курсу на інтеграцію до Європейського Союзу - з іншого.

Формування та реалізація Україною нових форм взаємодії і з інтеграційними утвореннями, що вже існують та створюються на пострадянському просторі, і з Європейським Союзом та асоційованими з ним країнами дасть нам змогу набути нової якості - ініціатора форматів, а не споживача запропонованих проектів. Унікальність досвіду України у цьому випадку полягає в тому, що багато із цих питань уже були опрацьовані за час підготовки Угоди про асоціацію з Європейським Союзом.

Саме Чорноморський регіон має дуже великий потенціал для подальшого становлення України як економічно незалежної країни. Даний регіон є не

тільки важливим пунктом, який перетинають великі транспортні шляхи, а й енергетичною скарбницею прийдешніх поколінь. Постійно зростає значення Чорноморського регіону як важливого енергетичного транзитного коридору.

Наша держава має відігравати важливу роль у процесах у Центральноміазіатському регіоні, забезпечуючи там свої стратегічні, енергетичні й економічні інтереси.

Зовнішня політика України на напрямі євразійської співдружності вимагає врахування можливостей країн, які є політично і економічно впливовими, саме Росія, Китай, США та Європейського Союзу. Практичні результати співтовариства будуть показовим індикатором ефективності відповідного політичного курсу України, спрямованого на світовий простір.

Теперішня ситуація вимагає від України більш широкої та змістовної взаємодії з іноземними партнерами, насамперед в транспортно-економічному напрямі.

Особливо важливе значення має підтримка України з боку країн Центрально-Східної Європи. Значимість відносин між Україною та її Європейськими сусідами - Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Чехією - підтверджують економічні показники, активні регіональні, транскордонні контакти. Однак очевидно, що співробітництво між Україною та її сусідами має значні нереалізовані резерви, які можливо активізувати за рахунок розвитку процесу гармонізації економіко-правових засад функціонування національної транспортної системи з передовими Європейськими.

Висновок. Вивчення процесів гармонізації економіко-правових засад функціонування транспортної системи України розкриває можливість створення нових умов для доступу нашої держави до передових європейських технологій та залучення інвестицій. Відкриється можливість збільшення експорту, що

приведе до створення нових робочих місць та збільшення роботи транспортної інфраструктури; дасть змогу набути Україні нової якості - ініціатора форматів, а не споживача запропонованих проєктів. Але на шляху до ефективної гармонізації інтеграційних процесів стоїть необхідність відповідності національної транспортної системи високим стандартам та технічним вимогам ринку Євросоюзу.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія / Ю. С. Бараш. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В.Лазаряна, 2006. – 252 с.

2. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

3. Ейтутис Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія / Г. Д. Ейтутис. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.

4. Śladkowski, A. & Pamuła, W. (eds.) Intelligent Transportation Systems – Problems and Perspectives. Studies in Systems, Decision and Control 32. Cham, Heidelberg, New York, Dordrecht, London: Springer. 2015. 316 p. ISBN 978-3-319-19149-2.

Стаття надійшла: 21.06.16р.

УДК 656.072

ПІДХІД ЩОДО ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ МОДЕЛІ СИСТЕМИ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В МАЛИХ МІСТАХ

Любий Є.В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)

В статті запропоновано підхід щодо визначення доцільності об'єднання зупинних пунктів маршрутів пасажирського транспорту до транспортного району на основі прийнятого способу формування моделі попиту на перевезення населення малих міст. В якості показника відповідності моделі реальним умовам слід використовувати частку значущих кореспонденцій у задачі лінійного програмування при формуванні граничних станів матриць кореспонденцій кожного міського маршруту.

Ключові слова: транспортне планування, малі міста, транспортні райони, маршрутні кореспонденції.

ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ СИСТЕМЫ ПАСАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В МАЛЫХ ГОРОДАХ

Любий Е.В., к.т.н., доцент (ХНАДУ)

В статье предложен подход к определению целесообразности объединения остановочных пунктов маршрутов пассажирского транспорта в транспортный

район на основе принятого способа формирования модели спроса на перевозку населения малых городов. В качестве показателя соответствия модели реальным условиям можно использовать долю значимых корреспонденций в задаче линейного программирования при формировании граничных состояний матриц корреспонденций каждого городского маршрута.

Ключевые слова: транспортное планирование, малые города, транспортные районы, маршрутные корреспонденции.

AN APPROACH OF THE FORMATION MODEL OF THE TRANSPORT OF MASS TRANSIT IN SMALL TOWNS

Liubyi E.V., Candidate of Technical Sciences, Associate Professor (KhNAHU)

This paper proposes an approach to determining the feasibility of combining the stopping point of the route of passenger transport in the transport area on the basis of the adopted method of forming the pattern of demand for public transport of small towns. An indicator of model fit the actual conditions, you can use a share of significant correspondences in a linear programming problem in the formation of the boundary conditions of a matrix of correspondence each urban route. The results can be used to address the issues of transport planning and modeling route passenger transport systems in small and medium-sized towns.

Keywords: transport planning, small towns, transportation areas, shuttle correspondence.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Однією з головних проблем при формуванні маршрутних мереж міст є моделювання транспортних районів (ТР). Виходячи з того, що кінцевою метою моделювання маршрутних мереж є отримання максимальних і достовірних результатів вибору оптимального стану системи дослідження, необхідним є врахування наступних вимог [1]: коректність подавання реальних об'єктів вершиною графа транспортної мережі; можливість отримання об'єктивної інформації про ТР; стабільність характеристик ТР при зміні структури об'єктів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Існуючі вимоги до моделювання транспортних мереж дуже суперечливі, про що свідчать наведені в [2] приклади. Звідси випливає, що кількість ТР залежатиме від

поставленої мети моделювання та можливостей інструментів, із використанням яких воно проводиться.

Для формування правильних висновків із моделювання ТР обов'язковим є врахування наступних особливостей малих міст:

1. Населення малих міст здебільшого тяжіє до пересувань пішки (рис. 1) [3]. У сучасних умовах виділяють два основні показники, які впливають на середній по місту коефіцієнт користування транспортом $\varphi_{тр.сп.}$: населеність міста H і рівень його автомобілізації. Як стає очевидним, що $\varphi_{тр.сп.}$ збільшується зі зростанням населеності міста H і рівня автомобілізації (крива 1 відповідає невисокому рівню автомобілізації – 50 авт./1000 жит., крива 2 – помірному рівню – 50 - 150 авт./1000 жит., крива 3 – високому рівню – до 500 авт./1000 жит.).

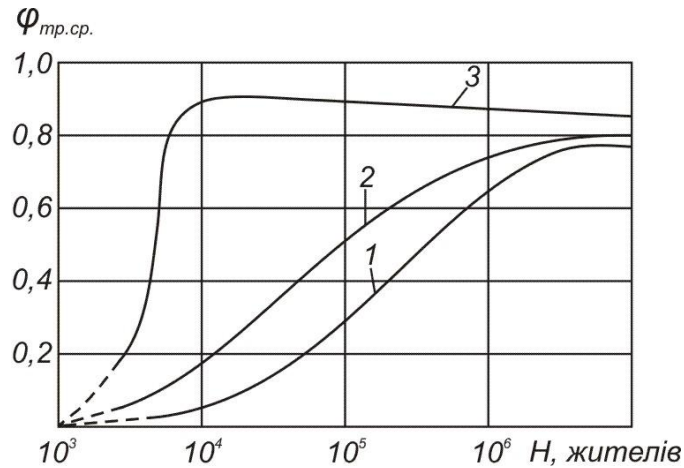


Рис. 1. Залежність середнього по місту коефіцієнта користування транспортом від його населеності та рівня автомобілізації

2. Площа малих міст є незначною і розподіл їхньої території за зупинними пунктами (ЗП) призводитиме до повної "умовності" цих ТР і нестабільності їхніх характеристик.

3. Невисока щільність маршрутних систем малих міст призводить до появи значних за протяжністю ізольованих ділянок маршрутів. Об'єднання ЗП до ТР на таких ділянках не буде супроводжуватися втратою точності порівняльної оцінки ефективності варіантів маршрутної системи.

Необхідно відзначити, що сучасні програмні пакети, які використовуються для транспортного планування міст, дають можливість створення ТР навколо кожного ЗП [4]. Але така повна деталізація для транспортних систем малих міст є недоцільною виходячи з відносно малих масштабів об'єкта. Тому перед початком моделювання транспортної мережі необхідно провести дослідження для з'ясування необхідності об'єднання кількох ЗП до ТР.

Ураховуючи те, що запропонований в [5] спосіб формування моделі попиту на маршрутні пересування пасажирів малих міст дає різноманітні результати при різному ступеню деталізації моделі, що обумовлено особливостями задачі лінійного програмування (ЗЛП). Доцільність

об'єднання ЗП до ТР можна довести, використовуючи такий показник, як частка значущих кореспонденцій, що визначається на основі значень складових приведеної в [5] системи рівнянь. Для визначення складових цієї системи рівнянь необхідно знати її кількісні характеристики, а саме: можливу кількість кореспонденцій між ЗП на маршруті, кількість рівнянь у системі та вільних змінних.

Метою статті є розробка підходу моделювання ТР, що враховує сучасні принципи формування моделей транспортних мереж та особливості транспортного обслуговування населення малих міст.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сьогодні для визначення загальної кількості кореспонденцій між ЗП маршруту використовують залежність [6, 7]

$$h = \frac{n \cdot (n - 1)}{2}, \quad (1)$$

де n - кількість ЗП на маршруті, од.

На жаль, авторами [6, 7] наданий лише кінцевий вигляд рівняння (1), тому для з'ясування сутності проведемо його виведення. Для цього використовуємо

основні положення комбінаторики [8]. Необхідно розуміти, що в даному випадку нас не цікавить послідовність елементів (кореспонденцій) у комбінації, а цікавить її склад, тобто кількість. Для вирішення цього завдання в комбінаториці використовують поєднання. Для розуміння сутності питання наведемо визначення поняття "поєднання": k -поєднаннями з n елементів називають всі можливі k -розміщення, які складено з цих елементів і що відрізняються один від одного складом, але не послідовністю елементів. Кількість k -поєднань, які можна скласти з n елементів, визначають за наступною залежністю [8]:

$$C_n^k = \frac{n!}{k!(n-k)!}. \quad (2)$$

Для нашого випадку n дорівнює кількості ЗП на маршруті, а як k використовується мінімальна кількість ЗП, яка створює кореспонденцію, тобто $k = 2 = const$. Звідси випливає, що (2) можна записати наступним чином:

$$C_n = \frac{n!}{2!(n-2)!}. \quad (3)$$

Враховуючи властивості факторіала [8], вираз (3) можна представити як

$$C_n = \frac{1 \cdot 2 \cdot \dots \cdot (n-3) \cdot (n-2) \cdot (n-1) \cdot n}{2 \cdot [1 \cdot 2 \cdot \dots \cdot (n-3) \cdot (n-2)]}. \quad (4)$$

Після проведення скорочення отримаємо кінцевий вигляд рівняння для визначення можливої кількості кореспонденцій

$$C_n = h = \frac{n \cdot (n-1)}{2}. \quad (5)$$

Але, враховуючи особливості маршрутних матриць кореспонденцій [5], рівняння (5) набуває вигляду

$$h = \frac{n \cdot (n-1)}{2} - 2. \quad (6)$$

Наступною характеристикою системи рівнянь є кількість рівнянь у системі або, іншими словами, кількість значущих кореспонденцій. Як і у випадку із можливою кількістю кореспонденцій на маршруті, даний показник визначається виходячи із кількості ЗП маршруту. У [7] пропонується визначати кількість рівнянь системи за залежністю

$$y = 2 \cdot (n-1). \quad (7)$$

Виходячи із доведеної лінійної

залежності між кореспонденціями та місткостями ЗП з відправлення та прибуття пасажирів [5], можна стверджувати, що одним рівнянням у системі можна знехтувати, тобто вираз (7) матиме наступний вигляд:

$$y = 2 \cdot (n-1) - 1. \quad (8)$$

А з урахуванням особливостей маршрутних матриць кореспонденцій [5], рівняння (8) набуває вигляду

$$y = 2 \cdot (n-1) - 3. \quad (9)$$

Для визначення кількості вільних змінних у системі рівнянь необхідно знати попередні дві характеристики системи

$$k_o = k - y. \quad (10)$$

Розроблені залежності розрахунку складових системи [5] дають можливість встановити частку значущих кореспонденцій, яка визначатиметься наступним чином:

$$\Delta_{zn} = y / k. \quad (11)$$

Використовуючи вирази (6) і (9), частку значущих кореспонденцій можна представити як

$$\Delta_{zn} = \frac{4 \cdot n - 10}{n \cdot (n - 1) - 4}. \quad (12)$$

Необхідно зазначити, що в більшості випадків при проведенні натурних спостережень мінімальним часовим інтервалом, за який отримуються вихідні дані, є час рейсу ТЗ на маршруті. Звідси випливає, що в кожного рейсу буде своя матриця кореспонденцій і обстежуватися повинні всі рейси, а це, в свою чергу, свідчить про те, що Δ_{zn} є випадковою величиною. У загальному випадку Δ_{zn} буде залежати від варіанту об'єднання ЗП у ТР. При цьому необхідно установити наступні обмеження: в один ТР повинні об'єднуватися ЗП, які є суміжними на трасі маршрутів; включення в ТР додаткового ЗП не повинно призводити до збільшення кількості маршрутів, які проходять через ТР.

Слід зазначити, що обсяг спостережень, які необхідні для суцільного обстеження всіх рейсів за період розглядання, зavelикий для його реалізації в рамках даного дослідження. Тому необхідно проводити вибіркоче обстеження роботи транспортних засобів на маршрутах і в його результатах будуть зустрічатися ЗП, для яких виконуватиметься умова балансування $D = A$. Насправді такі ЗП не будуть існувати якийсь тривалий час. Таким чином, це свідчить про те, що достовірність значень D_i , A_j , h_{ij} для ЗП, а не ТР, не може бути оцінена вибіркочним обстеженням. Тому оцінити доцільність об'єднання ЗП до ТР можна тільки на

основі Δ_{zn} . А випадковий характер появи нульових місткостей ЗП у результаті обстеження дає можливість використовувати цей факт для оцінки фактичних значень Δ_{zn} .

Висновок про доцільність об'єднання ЗП до ТР робиться на основі результатів обстеження кореспонденцій для матриць кореспонденцій кожного напрямку маршруту шляхом визначення показників табл. 1.

Дані про кількість маршрутів та ЗП на кожному маршруті отримуються на етапі збору вихідної інформації про маршрутну мережу міста. Інформація для заповнення третього та четвертого стовпчиків таблиці є результатом обробки карток для проведення обстеження кореспонденцій в малих містах. До третього стовпчика табл. 1 заноситься інформація про загальну кількість значущих кореспонденцій, тобто таких кореспонденцій, які не дорівнюють нулю.

Далі необхідно визначити кількість ЗП, які відповідають умові $D_i \cup A_j > 0$. У свою чергу, загальна кількість кореспонденцій визначається на основі кількості значущих ЗП (п'ятий стовпчик табл. 1). Частка значущих кореспонденцій визначається як відношення кількості значущих кореспонденцій (третій стовпчик табл. 1) до загальної кількості кореспонденцій (п'ятий стовпчик табл. 1). Необхідна кількість ТР приймається виходячи з найближчих значень частки значущих кореспонденцій. Висновок про доцільність об'єднання ЗП до ТР робиться виходячи з наступної умови: якщо необхідна кількість ТР менша, ніж кількість значущих ЗП, отриманих за результатами обстежень, то об'єднувати ЗП до ТР необхідно. В іншому випадку в об'єднанні немає потреби.

Результати визначення доцільності об'єднання ЗП до ТР (за напрямками)

Номер маршруту	Кількість ЗП на маршруті, од.	Кількість значущих кореспонденцій, од.	Кількість значущих ЗП, од.	Загальна кількість кореспонденцій, од.	Частка значущих кореспонденцій	Кількість ТР, од.
1	2	3	4	5	6	7
.....

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Однією з головних проблем при формуванні транспортних моделей міст є моделювання ТР. Для подолання цієї проблеми необхідно розробити методику моделювання ТР, яка б урахувала сучасні принципи формування моделей транспортних мереж та особливості малих міст. При формуванні транспортних моделей малих міст необхідно визначити доцільність об'єднання ЗП до ТР на основі прийнятого способу формування моделі попиту на перевезення. У цьому випадку показником відповідності моделі реальним умовам може бути частка значущих кореспонденцій у ЗПП при формуванні граничних станів матриць кореспонденцій кожного міського маршруту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Горбачев П. Ф. Основы теории транспортных систем: учеб. пособ. / П. Ф. Горбачев, И. А. Дмитриев. - Харьков : Изд-во ХНАДУ, 2002. - 202 с.
2. Луб'яний П. В. Ефективність пасажирської маршрутної мережі міст : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук: 05.22.01 "Транспортні системи" / П. В. Луб'яний. - Харків : ХНАДУ, 2005. - 20 с.

3. Ефремов И. С. Теория городских пассажирских перевозок: учеб. пособ. для вузов / И. С. Ефремов, В. М. Кобозев, В. А. Юдин. - М.: Высшая школа. - 1980. - 535 с.

4. Швецов В. Л. Управление транспортной системой на основе компьютерной модели PTV VISION® VISUM / В. Л. Швецов, Е. А. Андреева // Сборник докладов 7-й междунар. конф. "Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах". – СПб: СПб гос. Архитектурно – строительный университет. – 2006. – С. 190 – 192.

5. Любий Є. В. Визначення попиту на пересування населення малих міст маршрутним пасажирським транспортом : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук: 05.22.01 "Транспортні системи" / Є. В. Любий. - Харків : ХНАДУ, 2012. - 22 с.

6. Автоматизация управления транспортными системами / под. ред. А. А. Воронова. - М. : Наука, 1984. - 272 с.

7. Спирин И. В. Городские автобусные перевозки: справочник / И. В. Спирин. – М.: Транспорт, 1991. – 238 с.

8. Виленкин Н. Я. Комбинаторика / Н. Я. Виленкин. – М., Изд. "Наука", 1969. – 328 с.

Стаття надійшла: 6.06.16р.

УДК 331.108.2:656.07

ДОСЛІДЖЕННЯ СУТНОСТІ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Заєць Г.П., аспірант (УкрДУЗТ)

Статтю присвячено дослідженню сутності трудового потенціалу, який визнано узагальнюючим показником процесу становлення і розвитку людини в трудовій діяльності підприємства. Для залізничного транспорту, де працює біля 310 тис. осіб, вагоме значення належить результативному управлінню розвитком трудового потенціалу, у тому числі застосування сучасного інструментарію що відповідає вимогам господарювання ПАТ «Українська залізниця». Розкриття теоретичного підґрунтя управління трудовим потенціалом підприємств залізничного транспорту є першим кроком в формуванні дієвої науково-практичної бази забезпечення людського розвитку на залізничному транспорті.

Ключові слова: *трудова потенція, залізничний транспорт, сутність, оцінка трудового потенціалу.*

СУЩОСТЬ СТРУКТУРИ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛА ПРЕДПРИЯТІЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Заец А.П., аспірант (УкрГУЖД)

Статья посвящена исследованию сущности трудового потенциала, который признан обобщающим показателем процесса становления и развития человека в трудовой деятельности предприятия. Для железнодорожного транспорта, где работает около 310 тыс. человек, большое значение принадлежит результативному управлению развитием трудового потенциала, в том числе применения современного инструментария соответствующей требованиям хозяйствования ПАО «Украинская железная дорога». Раскрытие теоретической основы управления трудовым потенциалом предприятий железнодорожного транспорта с первым шагом в формировании действенной научно-практической базы обеспечения человеческого развития на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: *трудова потенція, залізничний транспорт, сутність, оцінка трудового потенціалу.*

SUMMARY OF THE STRUCTURE OF THE LABOUR POTENTIAL OF ENTERPRISES OF RAILWAYS

Zaets A.P., graduate student (UkrSURT)

The article investigates the nature of the labor potential, which is recognized as general indicator of the process of formation and development of the person in the employment of the company. For rail transport, which employs about 310 thousand people, of great importance belongs to the development of effective management of labor potential, including the use of modern tools of management corresponding requirements of PJSC "Ukrainian Railways".

Disclosure of the theoretical bases of management in labor potential of railway transport with the first step in the formation of effective scientific and practical framework for ensuring human development in rail transport.

Keywords: *labor potential, railway transport, the essence, the assessment of labor potential.*

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт був і залишається одним з основних рушійних сил економіки країни в цілому, та промислового комплексу України зокрема. Наявність таких факторів виробництва як земля, капітал, праця та здібності підприємців, інформаційні та інноваційні розробки забезпечують постійний розвиток економіки. Проте протягом останніх років великої вагомості, та посилення інтересу набуло питання управління не лише інноваційним та технічним комплексом підприємства, а й трудовими ресурсами і потенціалом.

Трудовий потенціал підприємства, який необхідно удосконалювати і розвивати, перетворює людину у найважливіший ресурс від якого залежить ефективність виробничо-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту, зокрема продуктивність праці конкурентоспроможність стійкий соціально-економічний розвиток підприємств залізничного транспорту.

Аналіз останніх джерел досліджень і публікацій. Дослідженню проблеми теорії та практики засад управління трудовим потенціалом присвячено праці багатьох вчених-економістів: Череп А.В., Зубицька Я.О., Гриньова В.М., Линенко А. В., Кальєніна Н. В., Радько С. Г., Янковська Л. А., Яковенко Р. В. та інші [1 - 14], у тому числі на підприємствах залізничного транспорту окремі аспекти даного питання вивчають такі вчені як: Дикань В.Л., Токмакова І.В., Компанієць В.В [15-17].

У сучасній та вітчизняній літературі немає спільної думки щодо визначення сутності поняття «трудовий потенціал».

Підходи до поняття «трудовий потенціал» можна умовно розділити на такі напрямки:

Перший напрямок, розгляд трудового потенціалу на державному і регіональному рівнях, на рівні суспільства, підприємства, трудового колективу або працівника.

Другий напрямок, визначення сутності категорії «трудовий потенціал» розглядається через характер участі персоналу у виробничо- господарському процесі підприємства.

Третій, сутність категорії «трудовий потенціал» розглядається за трьома напрямками:

— виключно якісні характеристики трудових ресурсів як джерело збільшення можливостей;

— сучасні та перспективні трудові можливості;

— увага концентрується на кількісних даних, що задовольняють певним вимогам.

У зв'язку з цим потребує подальшого вивчення зміст наукового поняття «трудовий потенціал».

Мета статті. Метою даної статті є дослідження підходів до поняття «трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту», та його розвиток з урахуванням специфіки діяльності підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Існує безліч точок зору на сутність економічної категорії «трудовий потенціал». Більше того, трактування даного поняття науковою спільнотою не є неоднозначним, а інколи зустрічаються доволі суперечливі твердження. Тому, на нашу думку, перш за все необхідно визначити вищезазначену категорію.

Сучасні науковці розглядають трудовий потенціал держави, суспільства, регіону, підприємства, трудового колективу та окремого працівника. Інколи для визначення даного поняття розглядається навіть характер участі персоналу у виробничо-господарському процесі, його місце у соціально-економічній системі підприємства тощо [3, с.112-113]. Треба підкреслити, що залежно від рівня трудового потенціалу на макро-, мезо- чи мікрорівні, поняття «трудоного потенціалу» та його розуміння дещо змінюється.

Вчені - економісти по-різному трактують сутність трудового потенціалу. Науковці розглядають або лише якісні характеристики трудових ресурсів як джерело збільшення їхніх можливостей, або увагу концентрують лише на кількісних показниках праці. В інших випадках ці поняття об'єднують сукупністю вищезазначених тверджень.

Так, С. Г. Радько під поняттям «трудоного потенціалу» розуміє засновану на професійних знаннях, практичних навиках, особистісних та психофізіологічних характеристиках працівників здатність персоналу реалізовувати мету підприємства за належного матеріально-технічного, інформаційного й організаційного забезпечення процесу праці [6].

Л. А. Янковська говорить про те, що «трудоного потенціалу підприємства» можна визначити як можливості його працівників за певних умов забезпечити реалізацію цілей підприємства з найраціональнішими витратами всіх виробничих ресурсів: технічних, матеріальних, енергетичних, трудових, фінансових [7, с. 200].

Р. В. Яковенко сукупність складових трудового потенціалу підприємства поділяє на дві групи – агностичні та пізнавальні компоненти [8, с. 127]. До першого автор відносить творчість, інтуїцію, наявність чи відсутність підприємницьких здібностей.

Другий компонент є діаметрально протилежним першому і включає в себе набуті професійні навички та здібності до раціональної праці, морально-етичні норми, фізичні характеристики, тощо.

Кальєніна Н. В. пропонує визначити трудовий потенціал підприємства як наявні та потенційні можливості його працівників забезпечити реалізацію цілей підприємства з найраціональнішими витратами всіх виробничих ресурсів за умов впливу сприятливих соціально-демографічних, екологічних та економічних факторів [5, с. 113].

В.М. Гриньова під трудовим потенціалом розуміє граничну величину можливої участі працюючих у виробництві з урахуванням інших психологічних особливостей, рівня професійних знань і накопиченого досвіду [4, с. 61].

А. В. Линенко розглядає структуру трудового потенціалу підприємства за такими критеріями:

1. За рівнем агрегованості оцінок:
 - трудовий потенціал працівника;
 - груповий трудовий потенціал;
 - трудовий потенціал підприємства.
2. За спектром охоплення можливостей:
 - індивідуальний трудовий потенціал;
 - колективний трудовий потенціал.
3. За характером участі у виробничо-господарському процесі:
 - потенціал технологічного
 - управлінського потенціалу.
4. За місцем у соціально-економічній системі підприємства:
 - структурно-формульований трудовий потенціал;
 - підприємницький трудовий потенціал;
 - продуктивний трудовий потенціал

Деякі вчені-економісти також пов'язують трудовий потенціал з такими категоріями, як робоча сила, людський капітал, людський потенціал,

інтелектуальний трудовий потенціал, трудовий капітал, ринковий потенціал праці, кадровий потенціал тощо [14, с. 31-34; 3, с. 8-9; 4, с. 71]. У даному напрямку фахівці або намагаються знайти зв'язок між вищезгаданими категоріями, або ж ототожнюють їх з трудовими ресурсами, доповнюючи таким чином категоріальний апарат. Проте і в цій сфері науковці не притримуються єдиної думки.

Глибина поняття трудового потенціалу дає змогу розглядати його як призму, що поєднує в собі поняття самих працівників та засобів виробництва, та показати взаємозв'язок екстенсивного і інтенсивного зростання трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту. Для більш детального розгляду структури трудового потенціалу зведемо його структурні складові у таблицю 1.

Таблиця 1

Складові трудового потенціалу[18]

Складова	Зміст
1	2
Кадрова складова	Містить: а) професійні знання, уміння і навички, що обумовлюють професійну компетентність (кваліфікаційний потенціал); б) пізнавальні здібності (освітній потенціал).
Професійна структура	Детермінується змінами в характері та змісті праці під впливом НТП, що обумовлює появу нових і відмирання старих професій, ускладнення і підвищення функціонального змісту трудових операцій. Система вимог до трудового потенціалу, реалізована через набір робочих місць.
Кваліфікаційна структура	Визначається якісними змінами в трудовому потенціалі (зростання умінь, знань, навичок) і відображає зміни в його особистій складовій.
Організаційна складова	Визначає ефективність функціонування трудового колективу як системи в цілому і кожного працівника окремо, і з цих позицій безпосередньо зв'язана з ефективним використанням трудового потенціалу, тому що сама можливість дисбалансу в системі "трудоий потенціал організації - трудоий потенціал працівника - робоче місце" закладена у використовуваних на практиці принципах прийняття управлінських рішень.

Вихідною структурно-формуючою одиницею аналізу трудового потенціалу є трудоий потенціал працівника (індивідуальний потенціал), що утворює основу формування трудових потенціалів вищих структурних рівнів.

Для розгляду поняття "трудоий потенціал" працівника (особистості) звернемося до визначення "робочої сили", даного К. Марксом: "...сукупність фізичних і духовних здібностей, якими володіє організм, жива особистість людини, і які пускаються ним у хід всякий раз, коли він робить які-небудь споживані вартості". Дане визначення відноситься переважно до

індивідуальної робочої сили, оскільки йдеться в ньому про "організм і живу особистість людини"[19].

З цього визначення впливають два висновки. По-перше, до моменту зайнятості людини працею говорити про її робочу силу можна лише умовно як про фізичну і духовну працездатність взагалі, як про можливий потенційний трудоий внесок. По-друге, результат використання індивідуальної робочої сили - це реальний трудоий внесок працівника, він виражається в конкретному продукті, а також у визначеному рівні продуктивності

й ефективності праці, досягнутому даним працівником.

На мою думку, найбільш повним та об'єктивним є визначення трудового потенціалу підприємства, що пропонують А. В. Череп і Я. О. Зубрицька. Вони стверджують, що трудовий потенціал підприємства – це наявні та перспективні можливості трудового колективу підприємства кількісно й якісно задовольняти потреби підприємства та реалізувати його цілі найефективнішим чином за наявності відповідного ресурсного забезпечення [1, с. 94]. Поряд з цим слід звернути увагу на особливості функціонування залізничного транспорту зокрема, необхідно враховувати процеси реформування, які направлені на модернізацію галузі. Зважаючи на трансформаційні процеси на залізничному транспорті, специфіку внутрішнього ринку праці, завдання інноваційного розвитку галузі необхідно враховувати такий важливий елемент трудового потенціалу підприємств залізничного транспорту, як його організаційно-управлінська структура, яка є каркасом що забезпечує поєднання індивідуальних трудових потенціалів. Виходячи з вище сказаного запропоновано нове трактування поняття «трудоного потенціалу на підприємствах залізничного транспорту» під яким слід розуміти інтегровані наявні та в майбутньому набуті можливості трудового колективу та систем управління ним, що дозволяють задовольнити потреби підприємств залізничного транспорту та забезпечити досягнення цілей його розвитку найефективнішим чином.

Висновок. Підводячи підсумок можемо сказати, що аналіз джерел показав що поняття «трудоного потенціалу», зокрема на залізничному транспорті залишається не визначеним та остаточно не вивченим питанням. Поняття трудоного потенціалу має будуватися на основі оцінок здібності людей, включати півні умови для покращення та розвитку

персоналу. Слід зауважити, що на стан трудоного потенціалу підприємства впливають багато елементів, таких як статеві групи, демографічний стан держави, освітньо-кваліфікаційний рівень, та психофізичні якості. Чим вища продуктивність праці робітників підприємства і триваліший період його діяльності, тим більший він приносить дохід і має більш вагомий цінність для підприємства. Тобто, трудовий потенціал працівника є змінною величиною яку можливо розвивати та удосконалити. Працездатність людини й набуті навички в процесі трудоної діяльності, творчі здібності працівника (досвід) підвищуються в міру розвитку й удосконалення знань і навичок, поліпшення умов праці, зміцнення здоров'я.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Череп А. В. Дослідження сутності економічної категорії «трудоный потенціал» у менеджменті різних рівнів / А. В. Череп, Я. О. Зубрицька // Вісник Запорізького національного університету. Серія: Економічні науки. – 2010. – №4(8). – С. 90-95.
2. Гриньова В. М Економіка праці та соціально-трудоні відносини: навч. посіб. / В. М. Гриньова, Г.Ю. Шульга— К., 2010.- С 61.
3. Линенко А. В. Сутність й аналіз трудоного потенціалу підприємства за показниками ефективності його використання / А. В. Линенко, О. Л. Шевченко // Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво. — 2008. — № 4. — С. 111—116.
4. Грішнова О. А Економіка праці та соціально-трудоні відносини: підручник. /О.А. Грішнова — К., «Знання» -2011. — 390 с.
5. Кальєніна Н. В. Сутність категорії „трудоный потенціал підприємств” / Н. В. Кальєніна // Держава та регіони.

- Серія: Економіка та підприємництво. — 2008. — № 3. — С. 111—115.
6. Радько С. Г. Трудовой потенциал как социально-экономическая система и риски его управления / С. Г. Радько // Управление риском. — 2006. — № 1. — С. 55—62.
7. Янковська Л. А. Оптимізація трудового потенціалу в системі менеджменту персоналу промислового підприємства / Л. А. Янковська // Актуальні проблеми економіки. — 2006. — № 9. — С. 200—203.
8. Яковенко Р. В. Людський потенціал: економічний зміст, структура та характеристика / Р. В. Яковенко // Зовнішня торгівля: право та економіка. — 2008. — № 5 (40). — С. 126—130.
9. Антонюк В. П. Регіональний менеджмент в системі формування трудового потенціалу/ В. П. Антонюк // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Сер.Економічні науки. — 2005. — № 3. — С. 243—252.
10. Приймак В. Якісні зміни трудового потенціалу регіонів України : Розрахунки трудового потенціалу величини показника по регіонах України за 1996-2000 рр. / В. Приймак // Україна: аспекти праці. — 2006. — № 7. — С. 3—7.
11. Галаз Л. В. Методичні підходи щодо аналізування впливу зовнішніх чинників на формування трудового потенціалу підприємства / Л. В. Галаз // Вісник Львівської політехніки. — 2009. — № 640. — С. 38 — 47.
12. Генкин Б. М. Экономика и социология труда: учебник для ВУЗов / Б. М. Генкин. — М. : Инфра-М, 1999. — 384 с.
13. Сембер С. В. Використання трудового потенціалу в умовах структурної перебудови економіки : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.09.01 «Демографія, економіка праці, соціальна економіка і політика» / С. В. Сембер. — Львів, 2000. — 19 с.
14. Мішковець Л. В. Фактори формування та розвитку трудового потенціалу підприємств АПК Одеської області / Л. В. Мішковець // Економіка харчової промисловості. — 2010. — № 1(5). — С. 46—49.
15. Дикань В.Л. Реформирование железнодорожного транспорта (стратегия преобразований в системе управления отраслью)/ В.Л. Дикань, Д.И. Бойко// Журнал «Бизнес информ»//— 2010.—С. 48-50.
16. Токмакова І.В. Мотивація трудової поведінки працівників підприємств залізничного транспорту в умовах реформування/ І.В. Токмакова / Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2013. — №44. —С. 268—298.
17. Компанієць В.В. Система якості управління (менеджменту) на залізничному транспорті: концептуальні підходи та методика оцінки «людської складової»/ В.В. Компанієць// Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2009. — № 3. —С. 42—47.
18. Акулов М.Г. Економіка праці та соціально-трудова відносини/ М.Г. Акулов [Електронний ресурс]: режим доступу: http://pidruchniki.com/1584072028774/ekonomika/ekonomika_pratsi_ta_sotsialno-trudovi_vidnosini_-_akulov_mg
19. Давидюк Т. В. Трудові ресурси, трудовий потенціал, робоча сила, людський капітал: взаємозв'язок категорій / Т. В. Давидюк // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Сер. Економічні науки. — 2009. — № 1. — С. 30—35.

Стаття надійшла: 13.10.16р.

УКД 656.078.8:629.488

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ВАГОНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: ПРОБЛЕМИ ТА УМОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Кузуб А.В., аспірант (УкрДУЗТ)

В статті розглянуто причини зниження конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств залізничного транспорту. Конкурентну ситуацію промислових підприємств залізничного транспорту погіршує неадаптована до ринкових умов організаційна структура управління підприємством. Формування конкурентних переваг вагонобудівних підприємств в сучасних ринкових умовах запропоновано здійснювати на основі удосконалення системи управління підприємством. Визначені умови забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: конкурентоспроможність, рухомий склад, вагонобудівні підприємства, залізничний транспорт.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ПРОБЛЕМЫ И УСЛОВИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Кузуб А.В., аспирант (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрены причины снижения конкурентоспособности вагоностроительных предприятий железнодорожного транспорта. Конкурентную ситуацию промышленных предприятий железнодорожного транспорта ухудшает неадаптированная к рыночным условиям организационная структура управления предприятием. Формирование конкурентных преимуществ вагоностроительных предприятий в современных рыночных условиях предложено осуществлять на основе совершенствования системы управления предприятием. Определены условия обеспечения конкурентоспособности вагоностроительных предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: конкурентоспособность, подвижной состав, вагоноремонтные предприятия, железнодорожный транспорт.

COMPETITIVENESS CARRIAGE RAIL TRANSPORT: PROBLEMS AND SUPPORT OF COMPETITIVENESS

Kuzub A.V., aspirant (USURT)

The article discusses the reasons for the decline in the competitiveness of the car-building enterprises of railway transport. The competitive situation of industrial enterprises of railway transport affects not adapted to market conditions, organizational structure of enterprise management. The formation of competitive advantages of car companies in modern

market conditions is proposed to be based on the improvement of enterprise management system. The conditions for the competitiveness of car-building enterprises of railway transport.

Causes of decline in the competitiveness of rail transport wagons. Today the state Carriage Building industry is unsatisfactory. The competitive situation of rail transport industry degrades not adapted to market conditions, organizational structure management. To ensure a high level of efficiency of wagon building companies in the current market conditions should make the improvement of enterprise management system. Proposed terms of ensuring the competitiveness of rail transport wagons.

Keywords: *competitiveness, rolling stock, carriage repair enterprises rail.*

Постановка проблеми. Вагонобудівні підприємства залізничного транспорту є основою розвитку залізничного транспорту України, оскільки забезпечують інноваційні перетворення в залізничній галузі шляхом виробництва новітніх транспортних засобів. Однак складна політична ситуація, втрата традиційних ринків збуту, застарілі виробничі потужності, відсутність інвестиційних ресурсів, наявність конкурентів, що максимізують всій потенціал, за рахунок поширення оптимізаційних зав'язків, призводять до втрати конкурентних позицій вітчизняних вагонобудівних підприємств на ринку транспортної продукції, що негативно впливає і на фінансово-економічний стан підприємств. Подолання кризових явищ вагонобудівних підприємств потребує формування якісно нового підходу до забезпечення їх конкурентоспроможності.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Питання формування забезпечення конкурентоспроможності підприємств досліджено в роботах таких економістів, як Б.Г. Циган [2], Н.З Криворучко [8], М. Портер [10], В.П. Бугаєв [9], Л.Н. Качаліна [5], Р. Фатхутдінов [4] та ін.

Дослідження проблем функціонування та підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств та транспортної галузі, проводили такі вітчизняні вчені, як: В.Л. Дикань [3], М.І. Данько [7], Ю.М. Уткіна [11], Н.Є. Каличева [12], Т.В. Нескуба [6]

та інші. Проте, незважаючи на наявність наукових публікацій у цій галузі, питання забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України в умовах реформування залізничного транспорту та розвитку євроінтеграційних процесів потребують більш глибокого дослідження.

Метою статті є дослідження стану вагонобудівних підприємств залізничного транспорту, основних проблем та умов забезпечення їх конкурентоспроможності.

Виклад основного матеріалу. В сучасних умовах господарювання, конкуренція являє собою суперництво між виробниками товарів та послуг за кращі, економічно вигідні умови виробництва та реалізації продукту для задоволення потреб споживачів [3]. Місце підприємства на ринку, його ефективне функціонування обумовлено рівнем конкурентоспроможності підприємства, який характеризується можливістю підприємства завойовувати та утримувати конкурентні позиції на внутрішньому та зовнішньому ринках.

Основними показниками, які визначають конкурентоспроможність підприємства є висока виробнича ефективність, швидкість подачі продукції на ринок, якість продукції, собівартість продукції.

Вагонобудівні підприємства є індустріальною базою залізничного транспорту України, діяльність яких направлена на забезпечення високоефективним рухомим складом, що

дозволить швидко і безперервно доставляти будь-які види вантажів. Однак, сьогодні на підприємствах спостерігається поширення кризових явищ, погіршення їх фінансово – економічного стану. Це обумовлено скороченням об'ємів виробництва. Так за останні 2 роки обсяг виробництва скоротився на 25,5%, що призвело до зменшення прибутку [4].

Всього у вагонобудівній галузі України працює 18 підприємств. Найбільшими є: ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ВАТ «Дніпровагонмаш», ВАТ «Стаханівський вагонозавод», ВАТ «Азовзагальмаш». Більшість із перерахованих заводів виробляє вантажні вагони.

До 2014 року близько 80% продукції цих підприємств експортувалося до Росії, але втрата економічних зв'язків з Російською Федерацією призвели до втрати цього ринку, відбулося скорочення обсягів виробництва, що негативно вплинуло на вагонобудівну галузь України. Інші 20% продукції експортувалося до Азербайджану, Німеччини, Угорщини, Туреччини та інших країн. З 2014 р. підприємства працювали з такими замовниками, як ПАТ «Українська залізниця», меткомбінат «Азовсталь», «Укррефтранс» [5].

Основним потенційним споживачем продукції вагонобудівних підприємств є ПАТ «Українська залізниця». Однак, реформування залізничного транспорту, кризовий стан галузі, відсутність фінансових ресурсів, високий рівень корумпованості, недобросовісне виконання договірних домовленостей, їх порушення обумовлюють низькі обсяги закупівель транспортних засобів ПАТ «Українська залізниця», низький рівень співпраці залізниць з вітчизняними вагонобудівними підприємствами.

До причин зниження конкурентоспроможності промислових підприємств слід віднести [6]:

- використання старого обладнання, яке практично не оновлюється, у ремонтному виробництві;
- застосування застарілих технологій виробництва;
- зростання собівартості продукції;
- зниження якості продукції;
- використання застарілої моделі управління підприємством;
- недосконалість організаційної структури;
- зниження кваліфікації працівників;
- не ефективне використання якісних і кількісних показників систем управління підприємством;
- підвищення рівня залежності підприємств від постачання матеріалів і комплектуючих:
- відмова від спеціалізації підприємства на ремонті одного або двох типів вагонів;
- нестача власних коштів на закупівлі необхідних матеріалів, вузлів, колісних пар та ін.

Конкурентну ситуацію вагонобудівних підприємств залізничного транспорту значно мірою погіршує неадаптована до ринкових умов організаційна структура управління. Діюча організаційна система вагонобудівного виробництва базується на принципах самозабезпечення, що в умовах конкурентного середовища негативно впливає на оперативність прийняття управлінських рішень.

До основних недоліків такої системи управління слід віднести [8]:

- 1) не зацікавленість працівників підприємств у наданні якісного ремонту вагонів, оскільки вантажні вагони не приписані до конкретної залізниці чи депо;
- 2) відсутність економічної зацікавленості у ремонті вагонів з великим обсягом ремонтних робіт, оскільки

використовується затратний принцип їх фінансування;

3) застосування системи централізованого фінансування, що призводять до непокриття потреби підприємства у сучасному обладнанні, запасних частинах.

Вагонобудівні підприємства як об'єкт управління мають свої ознаки: необхідність вирішення не тільки окремих інженерно-економічних проблем, а й проблем довгострокового планування та прогнозування розвитку матеріально-технічної бази, економічно обгрунтованого нормування оборотних

засобів; різноманітність структурних підрозділів, високий ступінь централізації системи управління, взаємопов'язаність та необхідність синхронізації дій.

Однією з умов забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств пропонуємо виділити удосконалення системи управління за рахунок постановки чітких цілей, завдань, формування ефективної організаційної структури управління, визначення технології управління та забезпечення виробництва висококваліфікованим персоналом (рис. 1).



Рис. 1. Умови забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств залізничного транспорту

Для досягнення високого рівня ефективності діяльності вагонобудівних підприємств в сучасних ринкових умовах, удосконалення системи управління підприємством передбачає:

1) формування нових конкурентних переваг які дозволять завоювати конкурентні позиції на ринку (удосконалення швидкості подачі продукції

на ринок, поліпшувати якість вагонів за рахунок удосконалення технологічного процесу, зменшувати собівартість);

2) визначення факторів зовнішнього середовища та їх впливу на конкурентоспроможність;

3) оптимізацію системи управління за рахунок спеціалізації підприємства та відновлення потокового методу ремонту;

4) створення раціональної організаційної структури та механізму управління вагонобудівними підприємствами;

5) підтримку галузі з боку держави, за рахунок прямого державного фінансування.

Висновки. На сьогоднішній день стан вагонобудівних підприємств залізничного транспорту є незадовільним, тому забезпечення конкурентоспроможності цих підприємств є важливим аспектом розвитку залізничного транспорту.

Для забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств залізничного транспорту необхідно удосконалювати систему управління підприємством на основі розробки нової удосконаленої моделі управління підприємством; удосконалення організаційної структури управління підприємством; розробки нового більш ефективної технології процесу управління; постановки конкретних цілей та завдання; найповнішого використання наявних резервів виробничих потужностей; удосконалення якісних та кількісних показників роботи системи управління підприємством; підвищення кваліфікації персоналу та керівників різних рівнів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про затвердження планів заходів Укрзалізниці з реформування галузі : наказ Міністерства Інфраструктури України від 20 січня 2012 р. № 016-ц [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>
2. Б.Г. Цыган Вагоностроительные конструкции (изготовление, модернизация, ремонт)/ Цыган Б.Г., Цыган А.Г.. - Кременчуг: Изд-во "Кременчуг", 2006.- 751 с.
3. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности предприятия: монография / В.Л. Дикань. – Харьков: Основа, 1995. – 160 с.
4. Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации: учебник / Р.А. Фатхутдинов.- М.: Изд-во Эксмо, 2005. – 544 с.
5. Експозиція національних виробників товарів легкої промисловості України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/27.html>
5. Качалина Л.Н. Конкурентоспособный менеджмент / Л.Н. Качалина. – М.: Изд-во Эксмо, 2006. – 464 с.
6. Нескуба, Т. В. Стратегія розвитку підприємства вагоноремонтного господарства залізничного транспорту України в умовах реформування галузі / Т. В. Нескуба. //Вісник економіки транспорту і промисловості 2009. - №26 - С.122-125.
7. Дикань В.Л. Повышение эффективности функционирования естественных монополий в условиях рынка (по материалам железнодорожного транспорта): монография. / В.Л. Дикань, М.І. Данько, О.В. Шраменко - Х.: УкрДАЗТ, 2010. - 168 с
8. Криворучко Н. З. Вагонное хозяйство / Н. З. Криворучко. – М.: Трансжелдориздат, 1961. – 320 с.
9. Бугаев В. П. Методика распределения базы деповского ремонта грузовых вагонов по сети железных дорог / В. П. Бугаев, В. И. Сенько. // Совершенствование конструкции и ремонта вагонов : тр. Белорус. ин-та инж. ж.-д. трансп. – Гомель, 1973. – Вып. 96. – С. 35–50.
10. Портер М. Конкуренция: пер. с англ. / Майкл Портер. – М. : Изд. Дом «Вильямс», 2005. – 608 с.
11. Уткіна Ю.М. Резерви забезпечення якості на вагоноремонтних підприємствах залізничного транспорту / Ю.М. Уткіна // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник

наукових праць.- Харків, УкрДАЗТ.-2008.- №24.-С.75-78.

12. Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах /

Н.Є. Каличева // Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць.-Харків, УкрДАЗТ.-2014.- №45.-С.167-170.

Стаття надійшла: 19.09.16р.

УДК 338.47:656.2

ВИРОБНИЧІ ЗАГРОЗИ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Лапін П.В., здобувач (ДУІТ)

У статті обґрунтовується використання показників залізничних транспортних подій, незбереження вантажів, непов'язаних із крадіжками, та показників пожеж у рухомому складі та стаціонарних об'єктах в якості загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту виробничого характеру. Показано, що найбільшу частку економічних збитків для залізниці серед запропонованих показників становлять пожежі на об'єктах залізничної інфраструктури, що визначає напрямки подальших досліджень та проведення роботи із забезпечення протипожежної безпеки.

Ключові слова: залізничний транспорт, несанкціоноване втручання, транспортна подія, пожежа, загрози економічній безпеці, збитки.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ УГРОЗЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Лапін П.В., соискатель (ГУИТ)

В статье обосновывается использование показателей железнодорожных транспортных происшествий, несохранности грузов, не связанных с кражами, и показателей пожаров в подвижном составе и стационарных объектах в качестве угроз экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта производственного характера. Показано, что наибольшую долю экономического ущерба для железной дороги среди предложенных показателей составляют пожары на объектах железнодорожной инфраструктуры, что определяет направления дальнейших исследований и проведения работ по обеспечению противопожарной безопасности.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, несанкционированное вмешательство, транспортное происшествие, пожар, угрозы экономической безопасности, ущерб.

PRODUCTION THREATS TO THE ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Lapin P.V., PhD student (DUIT)

In the article among threats to the economic security of the enterprises of railway transport of production character the threats of unauthorized interventions, traffic accidents and fires are selected. It is shown that the largest share of economic losses to the railways of the proposed indicators constitute fire at the facilities of the railway infrastructure, defining directions of further research and work to ensure fire safety.

Keywords: *railway, unauthorized intervention, traffic accident, fire, threats to economic security, loss.*

Постановка проблеми. Економічна безпека підприємств залізничного транспорту знаходиться під впливом реальних та потенційних загроз інформаційного, науково-технічного, правового, політичного, природного, соціального, фінансового та виробничого характеру [1].

Особливістю виробничої сфери залізничного транспорту є те, що його інфраструктура, рухомий склад, технічний та управлінський персонал розподілені на величезному просторі і залучені до виконання одночасно безлічі технологічних процесів і операцій. Окрім цього, залізниці мають властиві їм особливості, які пов'язані з різними природними й географічними умовами, обсягом та структурою навантаження за окремими видами вантажів, їх розподілом за напрямками й у часі, технічною озброєністю та іншими факторами. На деяких регіональних філіях залізниць переважає навантаження (Донецька, Придніпровська), на інших – транзит (Південно-Західна, Південна), робота на прикордонних переходах (Львівська), робота з морськими портами (Одеська) [2].

Все це зумовлює уразливість підприємств залізничного транспорту до різних загроз виробничого характеру та важливість роботи, спрямованої на ідентифікацію загроз економічній безпеці

виробничого характеру, а отже, і вжиття заходів щодо їх усунення.

Метою статті є визначення та оцінка загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту виробничого характеру.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз загроз економічній безпеці підприємств та індикаторів економічної захищеності висвітлено в наукових працях В.В. Белова, О.І. Барановського, В.Л. Дикань, А.В. Козаченко, О.І. Судакової, О.І. Христофор та інших. Різні аспекти визначення загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту розглянуті в роботах Ж.С. Костюка, С.П. Міщенко, Т.О. Муренко, О.Ю. Чередниченко, та інших.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У зв'язку з відсутністю єдиної думки щодо виробничих загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту, не охоплення існуючими підходами усієї повноти цього поняття, а отже, не забезпечення його розкриття повною мірою, питання потребує більш детального розгляду.

Виклад основного матеріалу дослідження. Виробничі загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту, пов'язуються із зниженням рівня безпеки руху, обумовленого недостатнім рівнем надійності рухомого складу; значним

рівнем зносу матеріально-технічної бази підприємств залізничного транспорту в результаті низьких темпів оновлення його основних фондів; зниженням ефективності організації перевезень, обумовленого низькими темпами впровадження у виробництво досягнень науки і техніки, інформаційних технологій [3].

При ідентифікації загроз економічній безпеці необхідно виявити критичні «больові точки», вихід за межі яких загрожує руйнівними процесами. Отже, з усіх можливих показників загроз економічній безпеці необхідно виділення тих, які відображають ці критичні «больові точки». Саме ці показники використовуються в якості порогових значень загроз економічній безпеці [4].

Вплив на економічну систему підприємства дестабілізуючих факторів характеру викликає його перехід в новий стан. При цьому, підприємство в кінцевому підсумку може перестати існувати (неблагополучний результат) або пройти випробування і повернутися в початковий стан економічної безпеки (благополучний результат).

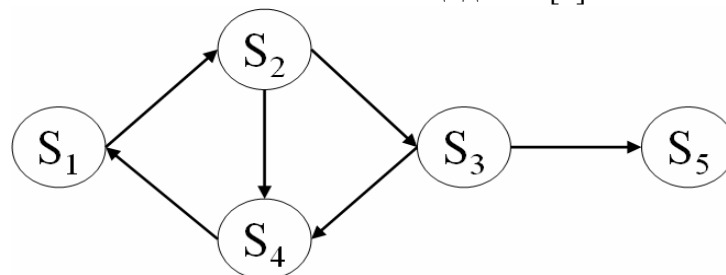
Опис станів та причинно-наслідкових зв'язків, що виникають в

процесі реалізації загроз економічній безпеці наведений на рис. 1.

Виходячи з цих позицій, до виробничих загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту можна віднести:

1. залізничні транспортні події;
2. незбереження вантажів, непов'язані із крадіжками;
3. пожежі у рухомому складі та стаціонарних об'єктах;

Розглянемо першу групу загроз. Залізнична транспортна подія – подія, що трапилася на залізничному транспорті та призвела до загибелі або травмування людей, пошкодження технічних засобів, вантажу, об'єктів залізничного транспорту, дезорганізації руху чи завдала шкоди довкіллю. Транспортні події слід розглядати як реакцію залізничного комплексу на накопичення, розвиток і виникнення негативних тенденцій і явищ при його функціонуванні. Транспортні події – це складні події, які є завершальними у плетиві несприятливих подій, що мають причинно-наслідкові зв'язки. В залежності від наслідків залізничні транспортні події класифікують як катастрофи, аварії, серйозні інциденти та інциденти [5].



де, S1 – стан безпечного функціонування економічної системи підприємства, перед настанням дії загрози;

S2 – стан реалізації загрози економічній безпеці підприємства;

S3 – стан виконання комплексу завчасних і оперативних заходів, спрямованих на обмеження дії загрози економічній безпеці підприємства;

S4 – стан ліквідації наслідків дії загрози економічній безпеці – проведення комплексу оздоровчих заходів, в т.ч. роботи, спрямованої на відновлення основних фондів, резервів, репутації, навчання персоналу тощо;

S5 – стан, який відповідає припиненню діяльності (поглинання, ліквідація, реорганізація, банкрутство тощо) підприємства внаслідок дії загроз економічній безпеці.

Рис. 1. Граф реалізації загроз економічній безпеці підприємства.

Джерело: складено автором

Катастрофа на залізничному транспорті – транспортна подія з тяжкими наслідками, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в пасажирських або вантажних поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких одна або більше осіб загинули чи шість або більше осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку в обсязі від трьох одиниць.

Аварія на залізничному транспорті – транспортна подія, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких від однієї до п'яти осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку.

Серйозний інцидент на залізничному транспорті – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, яка могла призвести до аварії та (або) у наслідок якої рухомий склад залізничного транспорту пошкоджено до ступеня капітального ремонту.

До серйозних інцидентів належать:

1. Зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, які не належать до аварій за своїми наслідками.

2. Приймання поїзда на зайняту колію, за винятком випадків, передбачених Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України (далі – ІРП).

3. Відправлення поїзда на зайнятий перегін, за винятком випадків, передбачених ІРП.

4. Приймання і відправлення поїзда за неготовим маршрутом.

5. Проїзд заборонного сигналу, граничного стовпчика або сигнального знака "Межа станції".

6. Вихід рухомого складу залізничного транспорту на маршрут приймання (відправлення) поїзда, на перегін.

7. Відправлення поїзда з перекритими кінцевими кранами.

8. Розвалювання вантажу під час руху з порушенням встановлених габаритів навантаження.

9. Саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у пасажирському поїзді між вагонами.

10. Переведення стрілки або рухомого осердя хрестовини, що входить до поїзного маршруту перед або під поїздом.

11. Поява на польовому або локомотивному світлофорі (при застосуванні автоматичної локомотивної сигналізації як самостійного засобу сигналізації та зв'язку) дозволяючого показання сигналу замість заборонного або поява більш дозволяючого показання сигналу.

12. Відкриття світлофора за маршрутом, положення стрілок у якому не відповідає цьому маршруту або коли стрілки не мають контролю положення.

13. Відкриття світлофора за маршрутом, що веде до встановленого поїзного маршруту.

Інцидент на залізничному транспорті – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася серйозним інцидентом.

До інцидентів належать:

1. Зіткнення чи сходження рухомого складу залізничного транспорту під час виконання маневрів.

2. Переведення стрілки або рухомого осердя хрестовини під маневровим складом.

3. Саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у вантажному поїзді, між секціями локомотива та між локомотивом і першим вагоном пасажирського поїзда.

4. Розріз стрілки (рухомого осердя хрестовини).

5. Виникнення несправності локомотива, моторвагонного рухомого складу або спеціального рухомого складу, вагонів, несправності колії, пристроїв сигналізації, централізації та блокування, зв'язку, контактної мережі, електропостачання, які призвели до затримки поїзда на перегоні чи станції на дві години і більше понад час, встановлений графіком руху.

6. Падіння деталей рухомого складу поїздів на колію.

7. Злам бокової ферми кузова вантажного вагона, колісної пари або її елементів, боковини візка рухомого складу, надресорної чи хребтової балки пасажирських і вантажних вагонів або тріщини балок візків пасажирських вагонів.

8. Злам рейки і елементів стрілочних переводів.

9. Приймання і відправлення поїзда за неправильно підготовленим маршрутом.

10. Зіткнення пасажирських, вантажних поїздів або іншого рухомого складу залізничного транспорту з автотранспортними засобами або іншими самохідними машинами на залізничних переїздах через порушення працівниками залізничного транспорту вимог Правил технічної експлуатації залізниць України.

11. Невидача попереджень на поїзди, коли необхідно зменшити швидкість або зупинитися, та (або) у разі неогородження сигналами небезпечного місця для руху поїздів під час виконання робіт.

12. Перехід на інші засоби сигналізації і зв'язку для організації руху поїздів на вісім годин і більше через

несправність технічних засобів з відліком часу від проходження першого поїзда.

13. Порушення правил розміщення та кріплення вантажу, які не спричинили вихід вантажу за встановлені габарити навантаження, але призвели до затримки поїзда на дві години і більше.

14. Відмова в роботі електричної централізації, ключової залежності стрілок і сигналів на станціях, автоблокування на перегонах, електропостачання на станціях і перегонах, несправності контактної мережі, зв'язку, засобів автоматичного контролю технічного стану рухомого складу під час руху поїздів, що не усунені протягом восьми годин і більше, а пристроїв на залізничних переїздах – протягом чотирьох годин і більше з відліком часу від проходження першого поїзда.

15. Невірні дії працівників, що призвели до затримки поїзда на одну годину і більше.

16. Несвоєчасне закінчення робіт у "вікно", що призвело до затримки поїздів на дві години і більше.

17. Вихід рухомого складу залізничного транспорту за граничний стовпчик на станції.

18. Наявність у колії гостродефектних рейок (у тому числі в накладках), не замінені протягом восьми годин, крім рейок з дефектом 21.2Н.

Стан безпеки руху, пов'язаний із залізничними транспортними подіями, за 2011-2015рр. характеризується даними, наведеними у табл. 1.

Класифікація залізничних транспортних подій по тяжкості наслідків, виражених в натуральних величинах втрат, а саме: кількість об'єктів, які потребують списання та (або) проведення ремонту в необхідному обсязі, числа загиблих і (або) травмованих людей, часу затримок поїздів у вантажному або пасажирському сполученні не відображає тяжкості наслідків, виражених в грошовому еквіваленті. Оскільки кожне

порушення безпеки руху супроводжується порушенням безпеки руху поїздів (табл. 2). матеріальними втратами, наведено значення економічних збитків по

Таблиця 1
Динаміка кількості залізничних транспортних подій в структурі ПАТ "Укрзалізниця" у 2011-2015рр.

Вид транспортної події	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.	2015р.
1	2	3	4	5	6
Катастрофа	0	0	0	0	0
Аварія	0	1	0	0	0
Серйозний інцидент	31	27	20	19	27
Інцидент	735	736	698	654	575
Всього	766	764	718	673	602

За даними «Аналізу стану безпеки руху в структурі ПАТ «Укрзалізниця».

Таблиця 2
Динаміка збитків ПАТ "Укрзалізниця" від залізничних транспортних подій у 2011-2015рр.

Найменування категорії	Збитки, тис. грн.				
	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.	2015р.
1	3	4	5	6	7
Залізничні транспортні події	1412	2152	2015	6025	4044

За даними «Аналізу стану безпеки руху в структурі ПАТ «Укрзалізниця».

До другої групи виробничих загроз нами відносно випадки незбереження вантажів непов'язані із крадіжками. Перевезення вантажів залізничним транспортом – це регламентований чинним законодавством порядок і процес вчинення учасниками цього договору необхідних послідовних і взаємопов'язаних дій, які були обумовлені у договорі перевезення або транспортній накладній [6].

Неналежне виконання перевізником договору залізничного перевезення може виражатися у допущенні в процесі перевезення або при зберіганні на станційних складах та інших місцях загального користування: розкрадання,

недостачі місць і маси, втрати, псування, або пошкодження вантажу. Як викрадення враховують нестачу вантажу, що супроводжується такими обставинами: зривання пломб, закруток, сліди ушкоджень і підробки пломб; проломи у вагоні або контейнері; розкриття тари вантажних місць; викрадення деталей машин на відкритому рухомому складі [7].

Схоронність вантажів залежить від багатьох чинників виробничого процесу. Зокрема, на збереження вантажів насамперед впливає технічна і технологічна оснащеність вагонів, в яких дані вантажі перевозяться. Для забезпечення схоронності вантажу важливо, щоб він був правильно

закріпленій і розташований в вагоні, оснащений необхідною тарою і пломбуванням. Важливу роль відіграє правильний вибір типу вагона для перевезення і порядок складування в ньому вантажу.

Швидкість і терміновість доставки вантажів залежать від потужності локомотива. Більш потужний локомотив забезпечує більш високу швидкість руху і ефективнішу експлуатаційну роботу. Важливим фактором забезпечення терміновості доставки, особливо в сучасних умовах, є розвиненість інфраструктури залізничного транспорту та ступінь її заповнення. Розглядаючи вплив інфраструктури на збереження вантажів, що перевозяться, слід відзначити вплив рівня стану верхньої будови колії та якості залізничного рейкового шляху. Поломки, надмірний знос рейок призводять до поштовхів і розгойдування вагонів на шляху прямування, що може вести до втрат вантажу.

Безпека перевезень є найважливішим показником якості для всіх видів транспорту. На даний показник впливає як технічне і технологічний стан вагонів та локомотивів, так і стан об'єктів інфраструктури. Порушення безпеки утворюються внаслідок несправності парку, недотримання техніки безпеки і правопорядку, порушення роботи передавальних пристроїв і об'єктів інфраструктури. Також на безпеку руху можуть впливати метеорологічні умови (наприклад, скупчення льоду на рейках в холодну погоду може привести до додаткового ковзання поїзда).

Екологічність транспорту набуває особливого значення і стає найважливішим показником, що характеризує забезпечення процесу перевезень. Стан об'єктів інфраструктури залізничного транспорту частково теж впливає на екологічність. Наприклад, якщо залізничні колії неякісно

розташовані або відремонтовані, то це може привести до втрат вантажу в дорозі, а в гіршому випадку – до аварій. Особливу загрозу для екології в даному випадку приносять викиди речовин від небезпечних вантажів в навколишнє середовище. Так само, як стан інфраструктури, на екологічність транспорту впливає і стан вагонів. Якщо вагон, підготовлений до перевезення, матиме тріщини і неякісну конструкцію, то деяка частина вантажу, висипаючись з вагона на шляху прямування, буде забруднювати смугу відведення і відповідно погіршувати екологію [8, 9].

Економічні збитки ПАТ «Укрзалізниця» від незбереження вантажів наведено на рис. 2.

Аналіз гістограми на рис. 2 свідчить, що в середньому в 64% випадків за останні п'ять років предметом відповідальності за незбереження вантажів є виробничі чинники, непов'язані із крадіжками. Решта 36% незбережень вантажів внаслідок крадіжок відноситься до групи соціальних загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту.

До третьої групи виробничих загроз нами віднесено пожежі у рухомому складі та стаціонарних об'єктах підприємств залізничного транспорту.

Відомо, що пожежі можуть привести не тільки до значних матеріальних збитків, але й до виходу з ладу рухомого складу, в т.ч. бути причиною зриву виробничих планів, що веде до зниження операційної ефективності і недоотримання прибутку, зриву робочих графіків і додаткових витрат на відновлення об'єктів. Пожежа здатна викликати важкі наслідки, пов'язані з отруєнням, опіками та загибеллю людей, адже об'єкти і рухомий склад є місцями великого скупчення пасажирів та персоналу. Небезпечним виглядає і вплив пожеж з позиції нанесення екологічних збитків навколишньому середовищу, тому

що залізниця перевозить значну кількість небезпечних вантажів. Особливу складність викликає те, що в більшості випадків об'єкти залізничної інфраструктури перебувають далеко від територіальних підрозділів пожежної

служби державної служби із надзвичайних ситуацій та відомчої пожежної охорони, що не дозволяє надати оперативну та спеціальну допомогу при виникненні пожежі.

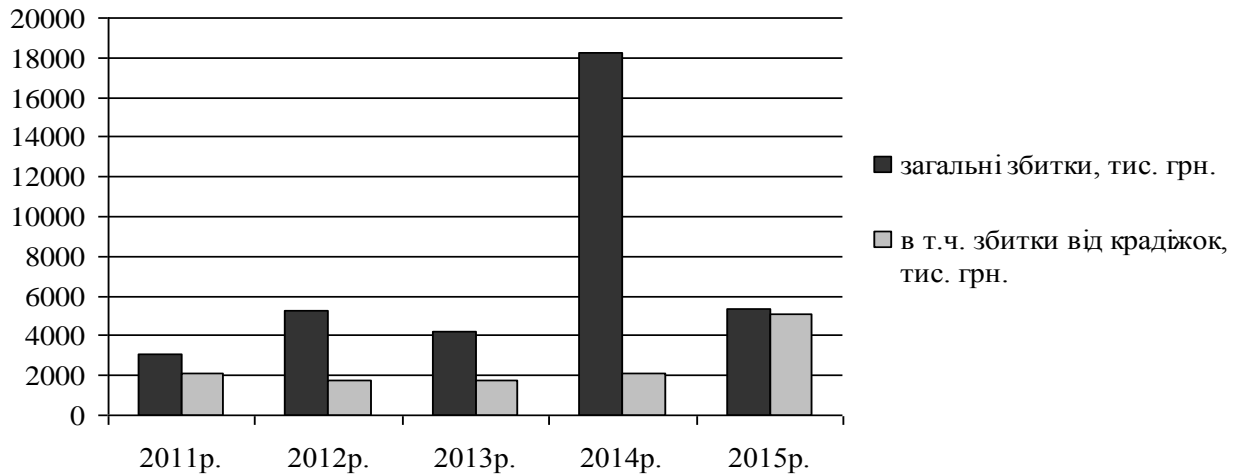


Рис. 2. Динаміка балансових збитків залізниць від незбережених перевезень вантажів за 2011-2015рр. (за даними «Аналізу стану забезпечення збереження майна і матеріальних цінностей підприємств залізничного транспорту України»)

Таблиця 3

Динаміка балансових збитків залізниць від залізничних транспортних подій, незбережень вантажів та пожеж на залізничному транспорті.

Види загроз	Збитки, тис. грн.					
	2011р.	2012р.	2013р.	2014р.	2015р.	Всього
1	2	3	4	5	6	7
Залізничні транспортні події	1412,0	2152,0	2015,0	6025,0	4044,0	15648,0
Пожежі у рухомому складі та стаціонарних об'єктах	5413,3	661,7	13244,2	4052,4	2620,5	25992,1
Незбереження вантажів, непов'язані із крадіжками	901,0	3560,0	1265,0	16061,0	249,0	22036,0

За даними «Аналізу стану безпеки руху в структурі ПАТ «Укрзалізниця», «Аналізу стану пожежної безпеки на залізницях України», «Аналізу стану забезпечення збереження майна і матеріальних цінностей підприємств залізничного транспорту України».

Макроекономічні наслідки від випадків пожеж у рухомому складі та стаціонарних об'єктах, випадків залізничних транспортних подій та пожеж у рухомому складі та стаціонарних об'єктах наведено у Таблиці 3.

Зазначимо, що за даними Таблиці 3 упродовж 2011-2015рр. загальні збитки від виробничих загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту склали 63,7 млн. грн. В структурі цих збитків 40% (~26 млн. грн.) склали збитки від пожеж у рухомому складі та стаціонарних об'єктах, 35% (~22 млн. грн.) склали збитки від незбереження вантажів непов'язаних із крадіжками, 25% (~15,6 млн. грн.) склали збитки від залізничних транспортних подій. Першість за критерієм економічних збитків посідають пожежі у рухомому складі та стаціонарних об'єктах, а отже пожежна небезпека підприємств галузі залишається серйозною виробничою загрозою економічній безпеці.

Висновки. Запропоновані для індикації виробничих загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту показники залізничних транспортних подій, незбереження вантажів та пожеж чисельно відображають економічні збитки внаслідок здійснення господарської діяльності залізниць. Очевидно, що ігнорування цих показників перешкоджатиме нормальному розвитку економіки і соціальної сфери та призведе до формування руйнівних тенденцій в царині виробництва послуг із перевезення вантажів та пасажирів.

Метою подальших досліджень в даному напрямку є використання запропонованих показників для розробки прогнозів і програм мінімізації їх впливу на економічну безпеку підприємств залізничного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Міщенко С.П. Загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту в умовах реформування галузі / С.П. Міщенко // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки. – 2014. – Вип.9. Част. 3. – С. 121-125.
2. Економіка залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку / Г.Д. Ейтутіс, О.М. Кривопішин, І.П. Федорко, В.М. Осовик, М.С. Семенюк; ред.: Г.Д. Ейтутіс, О.М. Кривопішин; Держ. екон.-технол. ун-т трансп., Держ. адмін. залізн. трансп. України, Півд.-Захід. залізниця. – Ніжин: Аспект-Поліграф, 2014. – 291 с.
3. Межох З.П. Проблемы управления экономической безопасностью железнодорожного транспорта: теория, методология, пути решения: автореферат дис. ... доктора экономических наук: 08.00.05 / Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ. – Москва, 2007. – 48 с.
4. Ворона-Сливинская Л.Г., Проблемы выбора индикаторов экономической безопасности государства и определение их пороговых значений / Л.Г. Ворона-Сливинская, М. В. Лобанов // Проблемы управления рисками в техносфере. 2009. № 4. С. 96-100.
5. Вещева Н. Е. Классификаторы предпосылок и причин железнодорожных транспортных происшествий / Н. Е. Вещева, Т. А. Шалаева // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2005. – Вип. 8. – С. 134-167.
6. Сірко Р.Б. Порядок виконання договору перевезення вантажу залізничним транспортом / Р.Б. Сірко // Науковий вісник Херсонського державного університету. – Серія: Юридичні науки. – 2014. – Вип. 1. – Том 1. – С. 192-196.

7. Запара В. М. Стан і перспективи забезпечення збереження вантажів при перевезенні залізницями України / В.М. Запара, Я.В. Запара, Н.П. Діжак //Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2014. – Вип. 146. – С. 32-37/

8. Соколов Ю.И. Анализ влияния участников перевозочного процесса на

обеспечение качества транспортного обслуживания грузовладельцев / Ю.И. Соколов, И.М. Лавров // Этап: Экономическая Теория, Анализ, Практика. – 2012. – № 6 – с. 134–142.

9. Соколов Ю.И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев: монография. М.: УМЦ ЖДТ. 2011. – 184 с.

Стаття надійшла: 3.10.16р.

УДК 336.22

ПОДАТКОВИЙ АНАЛІЗ ЯК СКЛАДОВА ОПТИМІЗАЦІЇ ПОДАТКОВОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВА

*Легостаєва О.О., к.е.н., доцент (ХНУ ім. В.Н. Каразіна)
Лисьонкова Н.М., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Податки - основне джерело формування доходів держави, найважливіший елемент його економічної політики, Проведення комплексного податкового аналізу дозволяє провести аналіз сукупності податків і зборів, які сплачуються конкретним підприємством у різні роки, виявити найбільш значущі фактори, що викликали зміни в динаміці і структурі податкової сукупності, а також сформувати інформаційну податкову базу підприємства, що дозволить забезпечити функціонування ефективної і оптимальної системи податкової політики підприємства.

Ключові слова: податкова система, податкова політика, оптимізація оподаткування, податкове навантаження, податковий аналіз

НАЛОГОВИЙ АНАЛІЗ, КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ОПТИМИЗАЦИИ НАЛОГОВОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Легостаева Е.А., к.э.н, доцент (ХНУ им. В.Н.Каразина)
Лысенкова Н.Н. к.э.н, доцент (УкрГУЖТ)*

Налоги – основной источник формирования доходов государства, важнейший элемент его экономической политики. Проведение комплексного налогового анализа позволяет провести анализ совокупности налогов и сборов, уплачиваемых конкретным предприятием в разные годы, выявить наиболее значимые факторы, вызвавшие изменения в динамике и структуре налоговой совокупности, а также сформировать информационную налоговую базу предприятия, что позволит обеспечить функционирование эффективной и оптимальной системы налоговой политики предприятия.

Ключевые слова: налоговая система, налоговая политика, оптимизация налогообложения, налоговая нагрузка, налоговый анализ.

TAX ANALYSIS AS PART OF AN ENTERPRISE TAX POLICY OPTIMIZATION

*Liegostaieva E.O., PhD, Associate Professor of Economic theory department,
(V. N. Karazin Kharkiv national University)*

Lysenkova N.M., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USU of RT)

Taxes are the main source of state incomes, the most important element of its economic policy, a tool of economic regulation; and while intruding into the sphere of strategic, tactical and operational decisions, taxes put the heads of the enterprises before the necessity to possess knowledge and to organize the tax management system on their enterprises. The taxes are a compulsory, unconditional, individual and irrevocable payment, which is levied from legal entities and individuals as expropriation of the assets belonging to them, to ensure the financial activities of a state.

In order to optimize the tax policy of an enterprise it is necessary to carry out a tax analysis according to following components such as factor analysis of tax payments, the analysis of the structure and dynamics of tax payments, the analysis of a tax burden of an enterprise, the analysis of an enterprise's tax debts.

Conducting a package analysis of a tax allows to analyze the aggregate of taxes and duties, which are paid by a specific enterprise over some years, to identify the most important factors, which have caused changes in the dynamics and structure of the tax aggregate and to form a tax information basis of an enterprise, which will guarantee the functioning of an effective and productive tax policy of an enterprise.

Keywords: *tax system, tax policy, optimization of taxation, tax burden, tax analysis.*

Постановка проблеми. У сучасних умовах господарювання діюча система оподаткування суттєво впливає на економічні та фінансові результати діяльності підприємств. Сучасний економічний бізнес характеризується наявністю високих втрат від податкового адміністрування, що у свою чергу вимагає формування у підприємства стратегії оптимізації оподаткування, формування партнерських відносин між платниками податків і Державною податковою службою України, застосування ефективних механізмів щодо зниження податкового навантаження підприємств.

Недосконалість податкового законодавства на фоні посилення податкового тиску на підприємства змушує їх ухилятися від сплати податків. Разом з цим використання підприємствами можливих законних способів мінімізації податків дають можливість протистояти фінансовим труднощам. Сьогодні

оптимізація податкової політики є одним із головних завдань фінансового управління підприємства в контексті управління фінансовими ресурсами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню оптимізації податкової політики підприємства в наш час приділяється велика увага. Це питання розглядали і досліджували такі провідні вчені та економісти: Бабенко В. А., Андреев І.М., Іванов Ю.Б., Боровикова Е.В., Єрмоленко О.А., Поколотна О.В. та інші [1-7].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однак на сьогодні ця проблема недостатньо розглянута як у науковому, так і в практичному аспектах, що вимагає подальшого дослідження і вдосконалення питань, пов'язаних з оптимізацією податкової політики підприємства.

Метою статті є теоретичне обґрунтування необхідності оптимізації

податкової політики підприємства за допомогою проведення комплексного податкового аналізу та формування інформаційної податкової бази, що дозволить забезпечити функціонування ефективної і оптимальної системи податкової політики підприємства.

Виклад основного матеріалу. У сучасному суспільстві податки - невід'ємна ланка економічних відносин. Виникли вони в далекій давнині, але з появою держави і ринкових відносин отримали найбільшого поширення. Відсутність необхідної стабільності в економіці породжує і нестійкість у податковій сфері, що виражається в постійних змінах кількості податків, порядку їх оподаткування та обчислення, а також заміні одних податків іншими [10].

Фінансово-економічна криза внесла негативні корективи в розвиток економіки нашої країни. Антикризові заходи вимагають державних витрат, джерелом яких служать переважно податки. Тому податкову політику в умовах кризи потрібно ставити на чільне місце заходів з оздоровлення економіки [8].

Податки - основне джерело формування доходів держави, найважливіший елемент його економічної політики, інструмент економічного регулювання і вторгаючись до сфери стратегічних, тактичних і оперативних рішень, вони ставлять керівників підприємств перед необхідністю володіння знаннями і організацією системи податкового менеджменту на підприємстві. Податки являють собою обов'язковий, безумовний, індивідуально безвідплатний платіж, що стягується з юридичних і фізичних осіб у формі відчуження належних їм коштів з метою фінансового забезпечення діяльності держави.

Підприємство та податкова політика нерозривно пов'язані один з одним. Від ефективності податкової політики залежить результат діяльності підприємства.

Податкова політика являє собою

форму реалізації податкової ідеології і податкової стратегії підприємства в розрізі найбільш важливих аспектів діяльності в галузі податкового планування і на окремих етапах її здійснення. На відміну від податкової стратегії в цілому, податкова політика формується лише по конкретних напрямках податкового планування на підприємстві, що вимагає забезпечення найбільш ефективного управління для досягнення головної стратегічної мети цього процесу.

Формування податкової політики за окремими аспектами податкового планування може мати багаторівневий характер. Так, у рамках політики управління податковими відрахуваннями підприємства може бути розроблена політика управління непрямыми і прямими податками. У свою чергу політика управління непрямыми податками може включати в якості самостійних блоків політику управління окремими їх видами (податок на додану вартість, акцизи) [9].

Критерієм вибору того чи іншого варіанта податкової політики є величина податкових платежів. У рамках цієї суми платежів оцінюється ефективність діяльності організації за допомогою показників, що характеризують її фінансове становище, - рентабельність, фондовіддача, оборотність, ліквідність [10].

При оптимізації оподаткування підприємства вихідною точкою слід вважати формування інформаційної податкової бази. Інформація має істотне значення для забезпечення функціонування ефективної системи податкової політики, яка включає внутрішні і зовнішні джерела. До внутрішніх можна віднести не тільки склад податків (їх ставки джерело сплати, наявність пільг, терміни сплати), які сплачує підприємство, але також і статус, місце реєстрації, наявність структурних підрозділів, бюджети підприємства. Склад інформаційної податкової бази з внутрішніх джерел буде змінюватися залежно від специфіки діяльності підприємства. До

зовнішніх джерел можна віднести податкове законодавство, інструкції, спеціальну літературу з методик податкового планування. Дані джерела необхідні для підбору даних для розроблення оптимізаційних дій податкової політики.

Інформаційне забезпечення податкового аналізу включає в себе головний елемент - інформаційну базу даних, сформованих за правилами бухгалтерського та податкового обліку. Використання в аналізі двох самостійних джерел інформації пов'язано з тим фактом, що розрахунок ряду податків здійснюється на базі бухгалтерського обліку. У той же час у ряді випадків, використовуючи методи бухгалтерського обліку, не можливо виконати досить велику кількість вимог, що існують у нормативних документах з оподаткування. Бухгалтерський облік тут непридатний. У даному випадку йдеться про інформацію, зібрану на регістрах податкового обліку. Бухгалтерський і податковий облік готує інформацію для внутрішніх і зовнішніх користувачів на базі певних правил ведення. Але через свою специфіку такі види обліку не можуть надати значного об'єму оперативної інформації, необхідної для прийняття оптимальних управлінських рішень. Існуючі в організації системи обліку містять необхідну для управління податками інформацію, потрібно тільки її правильно використовувати. Завдання податкового аналізу полягає в об'єднанні наявної інформації в систему знань щодо її використання. Податковий аналіз, виступаючи споживачем інформаційних даних, повинен виявити переваги і недоліки діючої системи інформації, сприяти її застосуванню для досягнення цілей організації, дозволяючи при цьому досягати цілей кожної з існуючих в організації систем обліку [10].

Для формування податкової політики підприємства необхідно проводити аналіз інформаційної податкової

бази. Даний аналіз доцільно проводити за двома напрямками: за попередні періоди (при цьому вихідною інформацією виступають дані податкових декларацій, розрахунків за попередні періоди) і майбутні періоди (показники бюджетів підприємства).

При цьому аналізі слід приділити увагу таким складовим, як факторному аналізу податкових платежів, аналізу структури і динаміки податкових платежів, аналізу податкового навантаження підприємства, аналізу податкової заборгованості підприємства.

Розглянемо більш докладно ці складові.

I. Факторний аналіз податкових платежів.

Робота з факторною моделлю, в податковому аналізі дозволить виділити внутрішні (залежні від підприємства) і зовнішні (закладені в податковому законодавстві) фактори, що забезпечують оптимізацію оподаткування підприємства, більш високий рівень податкового планування і прогнозування [10].

Вивчення процесів оподаткування підприємства базується на методі економічного аналізу, як загальному підході до дослідження з метою управління будь-яким об'єктом. Складовими рисами діалектики його основи: є єдність аналізу і синтезу, вивчення економічних явищ у взаємозв'язку, розвитку, динаміці, що дозволяють повною мірою зрозуміти логіку функціонування системи оподаткування на мікрорівні, врахувати тенденції її розвитку, пізнати основні напрями вдосконалення податкової політики як на корпоративному, так і державному рівні управління податками.

Особливостями методу економічного аналізу є використання системи показників і факторів господарської діяльності, вибір вимірників та оцінки залежно від особливостей аналізованих явищ, вивчення причин зміни показників і виявлення впливу факторів на

результативний показник з використанням прийомів математики, статистики та господарського обліку.

Процес податкового аналізу базується на податковому законодавстві, що тягне за собою використання нових, властивих податковій сфері, синтетичних і аналітичних показників. Вивчення і вимірювання впливу факторів на величину досліджуваних показників у податковому аналізі здійснюється за допомогою детермінованого факторного аналізу як одноступінчастого, так і багаступінчастого, динамічного і статичного типу. Прямі зв'язки в податковому аналізі є важливими в першу чергу, оскільки вони дають найточніші оцінки факторних впливів у динаміці зміни узагальнюючого показника. У разі неможливості визначення безперервного ланцюга прямих зв'язків застосовується стохастичний аналіз, спрямований на вивчення непрямих зв'язків. Але, незалежно від способів факторного аналізу, його завдання буде полягати у виділенні факторів зміни узагальнюючого показника за критеріями причинності, достатньої специфічності, самостійності існування, облікової можливості і визначення, чим саме чисельний приріст податкового зобов'язання (або податкового навантаження) зобов'язаний збільшенню кожного фактора [10].

Факторний аналіз доцільно здійснювати у два етапи: перший - аналіз факторів, які впливають на суму податкового платежу; другий - за найзначущими факторами проводиться більш поглиблений аналіз з метою виявлення статей, що мають найістотніший вплив на суму податкового платежу.

Так, наприклад, у частині податку на прибуток на першому етапі необхідно проводити факторний аналіз за такими складовими, як зміна ставки податку на прибуток, зміна суми доходів, витрат і суми амортизаційних відрахувань. У результаті такого аналізу виявляють ряд факторів, які

найбільше впливають на зміну податкових платежів підприємства. Як наслідок, виявляються ряд податкових платежів, що підлягають першочерговій оптимізації, а також групи факторів за цими платежами, які мають найбільш значущий вплив на податкове навантаження підприємства.

У системі управління оподаткуванням на мікрорівні податковий аналіз тісно пов'язаний з іншими функціональними явищами. Він є сполучною ланкою між обліком і прийняттям управлінських рішень, відіграє важливу роль у підготовці інформації для податкового планування.

Українське податкове і господарське законодавство постійно змінюється. Крім того, за аналізований проміжок часу можуть відбутися істотні зміни і в структурі самого підприємства (як об'єкта дослідження). Тому не всі показники можна порівняти по роках дослідження і є ускладненим застосування детермінованих методів аналізу. Сукупність факторів впливу велика і включає показники економічного і технологічного характеру. Проведення факторного аналізу вимагає від аналітика знань у суміжних галузях: у податковому і господарському праві, виробничій технології.

Власникам підприємства податковий аналіз надає інформацію про сукупний вплив податків на динаміку їх власних доходів, дозволяє оцінити ефективність податкового виробництва як сукупність способів, засобів, технічних прийомів і методів, що застосовуються керівництвом підприємства для обов'язковості сплати податків.

II. Аналіз структури і динаміки податкових платежів.

При цьому аналізі необхідно розрахувати структуру сум податків і зборів за кожен рік досліджуваного періоду.

Аналіз структури податкових платежів підприємства слід проводити за питомими видами джерел сплати податкових коштів:

1) непрямі податки: податок на додану вартість, акцизний податок, митні збори;

2) податки і збори, що включаються у витрати виробництва та обігу: плата за користування надрами, плата за землю, збір за спеціальне використання води екологічний податок і ін.;

3) податки і збори, що сплачуються з фінансового результату;

4) податок на прибуток підприємств;

5) загальна сума податків і зборів, сплачена підприємством.

Аналіз структури динаміки податкових платежів дозволить виявити платежі, які мають найбільшу питому вагу в загальній сукупності податків; дозволить проаналізувати зміни, що відбулися за період у співвідношеннях питомих ваг податків; дозволить попередньо визначити причини динаміки податкової структури; виявити ті податки, у динаміці яких відбулися найбільш значущі зміни; визначити причини, що викликали їх.

III. Аналіз податкового навантаження підприємства.

Податкове навантаження являє собою не тільки кількісну, але і якісну характеристику впливу податкової системи на господарюючий суб'єкт.

Від рівня податкового навантаження залежить економічна поведінка суб'єкта господарювання, його фінансове становище. Тому на перший план у податковому аналізі висувається отримання найбільш інформативних показників податкового тягаря, системи аналітичних показників, з яких складаються узагальнюючі показники податкового навантаження, що дають найточніші економічні оцінки і дозволяють отримати найраціональніше рішення.

На мікроекономічному рівні показник податкового навантаження відображує частку сукупного доходу платника податку, який вилучається до бюджету. Показник розраховується як відношення суми всіх нарахованих

податкових платежів організації до обсягу реалізації продукції (робіт, послуг).

Сукупне податкове навантаження підприємства - це відношення всіх нарахованих податкових платежів до виручки від продажу товарів (робіт, послуг) за звітний період, включаючи доходи від інших надходжень.

$$ННорн = НП / (В + ВД) * 100\%$$

де ННорн - податкове навантаження на підприємство при застосуванні загального режиму оподаткування;

НП - загальна сума всіх нарахованих податків;

В - доходи від реалізації товарів (робіт, послуг) і майнових прав;

ВД - позареалізаційні доходи.

Податкова ціна отриманої виручки в кожного підприємства своя і залежить від показників, що визначають бази оподаткування по податках, що сплачуються підприємством. Кожному підприємству властива своя специфіка, але при цьому можна визначити основні фактори, що впливають на розмір податкового навантаження. До таких факторів можна віднести:

- елементи договірної та облікової політики для цілей оподаткування;

- пільги і звільнення;

- основні напрямки розвитку бюджетної, податкової та інвестиційної політики держави, що впливають безпосередньо на елементи податків;

- отримання податкового кредиту, розстрочок і відстрочок по податках і зборах;

- розміщення бізнесу та органів управління господарюючих суб'єктів в офшорах, у тому числі у вільних економічних зонах, що діють на території України.

Податки і збори розрізняються між собою за ознаками об'єкта оподаткування і джерела сплати. Тому при визначенні рівня відносного податкового навантаження необхідно враховувати цю різницю. Дана відмінність дозволить визначити систему

розрахункових відносних показників - виручку від реалізації продукції, балансовий аналітичних коефіцієнтів податкового і чистий прибуток, витрати виробництва та навантаження на різні показники діяльності обігу. Ці коефіцієнти і Коефіцієнти податкового характеризують ступінь тиску податкового навантаження доцільно аналізувати за преса на основні фінансово-економічні п'ятьма групами (табл). показники господарюючого суб'єкта:

Таблиця 1

Коефіцієнти податкового навантаження підприємства

<p>Група 1. <u>Коефіцієнти податкового навантаження на виручку від реалізації</u></p>	<p>Відношення суми всіх непрямих податків і зборів до виручки від реалізації. Відношення суми всіх прямих податків і зборів до виручки від реалізації. Відношення суми податку на прибуток підприємств до виручки від реалізації</p>
<p>Група 2. <u>Коефіцієнти податкового навантаження на показники прибутку підприємства</u></p>	<p>Відношення податку на прибуток до величини балансового прибутку. Відношення суми податків і зборів, що стягуються з фінансового результату, до балансового прибутку. Відношення суми податків і зборів, що стягуються з чистого прибутку, до величини чистого прибутку</p>
<p>Група 3. <u>Коефіцієнти податкового навантаження на величину витрат виробництва і обігу</u></p>	<p>Відношення сум податків і зборів, що включаються в собівартість продукції, до величини собівартості</p>
<p>Група 4. <u>Специфічні коефіцієнти</u></p>	<p>Коефіцієнт використання податкових пільг розраховується співвідношенням сум податкових пільг, які підприємство використовує відповідно до чинного законодавства, і загальної суми податкових платежів. Коефіцієнт податкоємності реалізованої продукції розраховується співвідношенням сум податкових платежів, і обсягу реалізованої продукції</p>
<p>Група 5. <u>Узагальнюючі показники податкового навантаження</u></p>	<p>Загальний коефіцієнт оподаткування підприємства розраховується співвідношенням чистого прибутку підприємства, отриманого від усіх видів господарської діяльності підприємства за певний період, і податкового платежу за такий самий період. Коефіцієнт ефективності податкової політики підприємства розраховується співвідношенням економії податкових платежів завдяки заходам оптимізації податкової політики і загальної суми податкових платежів у базовому періоді</p>

Всі отримані аналітичні коефіцієнти тенденції, що склалися в системі доцільно подати в таблиці і проаналізувати оподаткування підприємства, і про рівень по роках. Дані коефіцієнти являють собою впливу системи оподаткування на об'єкт стійкі кількісні характеристики, динаміка дослідження за розглянутий період. яких дозволяє зробити висновки про Подані коефіцієнти податкового

навантаження на підприємство досить повно відображають рівень впливу системи оподаткування на кінцеві результати діяльності господарюючого суб'єкта.

Наведені коефіцієнти всебічно характеризують податкову ефективність податкової політики підприємства. Однак через особливості вітчизняних умов господарювання неможливо навести рекомендовані значення всіх коефіцієнтів, оскільки в кожного підприємства ціна отриманої виручки буде залежати від показників, які визначають базу оподаткування за тими податками, які сплачуються конкретним підприємством.

IV. Аналіз податкової заборгованості підприємства.

Аналіз податкової заборгованості необхідно проводити за такими складовими:

- аналіз динаміки заборгованості підприємства по податках і зборах;
- аналіз структури заборгованості підприємства по податках і зборах;
- аналіз співвідношень сум заборгованостей і сум податків і зборів, що сплачуються підприємством;
- факторний аналіз заборгованостей підприємства.

Далі розраховуються співвідношення сум заборгованостей підприємства і загальної суми податків і обов'язкових платежів за роками всередині досліджуваного періоду, а також за тими видами платежів, за якими утворилися найбільші величини заборгованостей (ПДВ, податок на прибуток, акцизи і т.п.).

Результати розрахунків слід аналізувати в комплексі. Тенденції, виявлені в динаміці і структурі заборгованості по окремих податках і зборах, і в співвідношеннях сум платежів, дозволяють вирішити такі завдання:

- визначити податки, за якими склалися найбільші заборгованості;
- виділити всередині досліджуваного періоду роки, коли підприємство не змогло розрахуватися з держбюджетом і позабюджетними фондами з обов'язкових

платежів;

- виділити ті види обов'язкових платежів, які викликають у платників найбільші труднощі зі сплатою, тобто найбільш обтяжливі для господарюючого суб'єкта. Подібна характеристика також є непрямою оцінкою податкового навантаження;

- за результатами аналізу попередньо визначити можливі фактори або причини, що викликали виникнення досліджуваних заборгованостей по податках і зборах;

- уточнити причини порушень податкової дисципліни за даними бухгалтерської та фінансової звітності, тобто завершити факторний аналіз заборгованостей.

Висновки. Таким чином, з метою оптимізації податкової політики підприємства необхідним є проведення податкового аналізу за такими складовими, як факторний аналіз податкових платежів; аналіз структури і динаміки податкових платежів; аналіз податкового навантаження підприємства; аналіз податкової заборгованості підприємства.

Проведення комплексного податкового аналізу дозволяє провести аналіз сукупності податків і зборів, які сплачуються конкретним підприємством у різні роки, виявити найбільш значущі фактори, що викликали зміни в динаміці і структурі податкової сукупності, а також сформулювати інформаційну податкову базу підприємства, що дозволить забезпечити функціонування ефективної і оптимальної системи податкової політики підприємства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Babenko V.A. Economic-mathematical Model's Formation of the Dynamics of Management's process of Innovative Technologies on Enterprises of Agroindustrial Complex / V.A. Babenko // Scientific economic journal "Actual problems of Economics", № 1 (139) 2013. – Kyiv: "National Academy of management", 2013. –

580 р. – Р. 182-186.

2. Андреев, И.М. Налоговая оптимизация [Текст] / И.М. Андреев // Налоговый вестник. – 2008. - № 12. – С. 73-80.

3. Боровикова, Е.В. Исполнение функций налогового агента при применении упрощенной системы налогообложения [Текст] / Е.В. Боровикова // Налоговый вестник. – 2008. - № 11. – С. 65-71.

4. Иванов, Ю.Б. Минимизация, оптимизация, налоговое планирование: суть, отличия, методы [Текст] / Ю.Б. Иванов // Бухгалтерия. – 2004. - N40 (611) - С. 12-18.

5. Иванов, Ю.Б. Налоговое планирование: принципы, методы, инструментарий: [монография] / Ю.Б. Иванов, В.В. Карпова, Л.Н. Карпов. - Харьков: ИД «ИНЖЭК», 2006. -272 с.

6. Ермоленко, А.А. Проблемы взаимоотношений налоговой и бюджетной сфер государственных финансов [Текст] / А.А. Ермоленко, Н.Н. Лысенкова // Вестник НТУ «ХПИ» Выпуск №24 “Технический прогресс и эффективность производства” Часть 4, Харьков 2001.- С. 157-160.

7. Поколюдна, О.В. Податкове регулювання в Україні [Текст] // Збірник

наукових праць «Вісник економіки транспорту і промисловості». - Вип. 38.- Харків:УкрДАЗТ.-2012.– С. 278-281.

8. Букач, Е.В. Грамотная налоговая политика – стимул и поддержка для бизнеса [Текст] / Е.В. Букач // Налоговый вестник. - 2010. - № 1.- С. 9-13.

9. Горский, И.В. К оценке налоговой политики [Текст] / И.В. Горский // Вопросы экономики. – 2002. - № 7. – С. 50-63.

10. Девликамова, Г. Налоговый анализ как составная часть анализа хозяйственной деятельности предприятия [Текст] / Г. Девликамова // Финансы. – 2001. - № 6 – С. 24-32.

11. Легостаева, О.О. Впровадження ефективного податкового планування на підприємстві [Текст] / О.О. Легостаева, О.І. Матвейченко // Теорії мікро-макроекономіки: зб. наук. праць.– К., 2011. Вип. 37. С. 198-204.

12. Меліхова, Т.О. Удосконалення методів аналізу податкового навантаження господарської діяльності підприємств [Текст] / Т.О. Меліхова // Наукові праці КНТУ. Економічні науки. – 2010.- Вип. 17. – С. 19-25.

Стаття надійшла: 29.06.16р.

УДК 338.47:658.5:656.2

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Островерх Г.Є., аспірант (УкрДУЗТ)

У статті розглянуто та визначено основні проблеми та завдання на шляху досягнення стійкого розвитку підприємств залізничного транспорту України. В сучасних умовах господарювання особливу увагу заслуговує стратегічне управління підприємством. Визначені концептуальні положення стратегічного управління підприємствами залізничного транспорту України. В результаті проведеного аналізу основних факторів діяльності ПАТ «Українська залізниця» з'ясовано, що механізми та

заходи економічної та соціальної модернізації слід спрямувати на підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на ринку при одночасній підтримці високих соціальних стандартів життя та праці працівників. Визначенні основні стратегічні орієнтири розвитку підприємств залізничного транспорту та обґрунтовано доцільності їх реалізації.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, управління, мотивація, модернізація, концепція, стратегічне управління.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Островецх А.Е., аспирант (УкрДУЖТ)

В статье рассмотрены и определены основные проблемы и задачи на пути достижения устойчивого развития предприятий железнодорожного транспорта Украины. В современных условиях хозяйствования особое внимание заслуживает стратегическое управление предприятием. Определены концептуальные положения стратегического управления предприятиями железнодорожного транспорта Украины. В результате проведенного анализа основных факторов деятельности ПАО «Украинская железная дорога» установлено, что механизмы и способы экономической и социальной модернизаций следует направить на повышение конкурентоспособности предприятий железнодорожного транспорта на рынке при одновременной поддержке высоких социальных стандартов жизни и труда работников. Определены основные стратегические ориентиры развития предприятий железнодорожного транспорта и обоснована целесообразность их реализации.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, управление, мотивация, модернизация, концепция, стратегическое управление.

STRATEGIC DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF ENTERPRISES RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

Ostrovckh A.E., aspirant (USURT)

The article describes and identifies the main challenges to achieving sustainable development of railway transport enterprises of Ukraine. In modern conditions of managing special attention deserves the strategic management of the enterprise. Determined the conceptual provisions of the strategic management of railway transport enterprises of Ukraine. As a result of the analysis of the main factors of PJSC "Ukrainian Railways," it found that the mechanisms and means of economic and social modernization should be directed at improving the competitiveness of railway transport in the market while supporting high standards of social life and workers. The main strategic guidelines for the development of railway transport and the expediency of their implementation.

Keywords: railway transport enterprise, management, motivation, modernization, the concept of strategic management.

Постановка проблеми та її економічний розвиток неможливий без зв'язки з науковими чи практичними завданнями. прогнозування перспектив розвитку, Стійкий соціально-передбачення майбутнього. Тому часто

стає потреба у визначенні основних стратегічних цілей подальшого розвитку залізничної галузі, забезпеченості ресурсами, обґрунтування напрямків соціально-економічної, технічної стратегій, передбачення наслідків рішень, що приймаються, визначення основних шляхів інфраструктурного забезпечення залізниць України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Дослідженням поточного стану та ключових проблем розвитку підприємств залізничного транспорту, у тому числі тих, які пов'язані з її реформуванням, займаються такі науковці, як Бараш Ю.[3], Дикань В.[4], Кірдіна О.[5], Токмакова І.[6], та інші.

Поряд із значними існуючими напрацюваннями в розвитку галузі, потребують подальшого дослідження проблеми, що перешкоджають забезпеченню ефективності функціонування, а також необхідне визначення стратегічних орієнтирів розвитку залізничного транспорту.

Мета статті полягає у визначенні стратегічних орієнтирів розвитку підприємств залізничного транспорту та обґрунтування доцільності їх реалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» [1, с. 5] та Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [2] встановлюють, що підприємства залізничного транспорту – суб'єкти господарювання, які провадять діяльність у сфері залізничного транспорту. Тому усі філії та структурні підрозділи новоствореного ПАТ «Українська залізниця» за суттю є підприємствами залізничного транспорту, а саме ПАТ – об'єднанням підприємств, яке утворюється шляхом злиття підприємств, установ та організацій

залізничного транспорту загального користування.

Слід визначити, що сьогодні ПАТ «Українська залізниця» функціонує в умовах мінливого зовнішнього середовища. Крім того гостро відчувається наявність великої кількості дестабілізуючих внутрішніх факторів. Саме тому для забезпечення конкурентоспроможності ПАТ «Українська залізниця» необхідно виділити дієву модель управління підприємством, яка буде базуватися на відповідній концепції.

Концепція управління – це система ідей, принципів, уявлень, що зумовлюють мету функціонування організації, механізм взаємодії суб'єкта та об'єкта управління, характер взаємодії між окремими ланками його внутрішньої структури, а також необхідний ступінь урахування впливу зовнішнього середовища на розвиток підприємств залізничного транспорту.

В сучасних умовах господарювання особливу увагу заслуговує стратегічне управління підприємством. Тому в майбутньому потрібно сформулювати концепцію стратегічного управління залізничного транспорту. Вона повинна включати в себе: цілі та задачі, ключові пріоритети і проекти середньострокового розвитку ПАТ «Українська залізниця» щодо його внутрішніх трансформацій.

Формування ефективної та дієвої стратегії розвитку слід розпочати з аналізу поточного стану ПАТ «Українська залізниця». ПАТ «Українська залізниця» включає цілісний майновий комплекс Державної адміністрації залізничного транспорту, 6 залізниць та 42 інших залізничних підприємств і медичні заклади, що реорганізовані шляхом злиття. На початку його господарської діяльності завершено перший етап структурних реформ. Відповідно до завдань другого етапу розпочато формування вертикально-інтегрованих

виробничо-технологічних вертикалей і бізнес-блоків, що відповідають основним сегментам ринків, які вони обслуговують.

ПАТ «Українська залізниця» на даний час починає перетворюватися в одну із найбільших в Європі залізничних акціонерних компаній, що займає 5 місце в Європі та 15 у світі за протяжністю інфраструктури, а також відповідно 2 і 5 місця за вантажообігом та 5 і 7 – за пасажирообігом.

Вона виконує 63% вантажообігу та 34% пасажирообігу всієї транспортної системи держави, забезпечує робочі місця для майже 1,5% від чисельності працівників, зайнятих в економіці держави, є одним із найбільших замовників продукції промисловості на внутрішньому ринку – обсяг його щорічних потреб потенційно сягає 40 млрд. грн.

За роки незалежності України обсяги перевезень залізничним транспортом скоротилися більше ніж у 2 рази (порівняно у 2014 р. із 1991 р. вантажообіг зменшився на 52,5% , пасажирообіг – на 52,3%).

За цей період експлуатаційна протяжність колій зменшилася на 7%, середньооблікова чисельність персоналу – на 50,8%, експлуатаційний парк локомотивів – майже на 61%, парк вантажних вагонів – на 60%, парк пасажирських вагонів – на 51%.

Водночас кількість відокремлених підрозділів з ремонту й утримання рухомого складу та інфраструктури не зазнала значних змін і залишилася на рівні, близькому до 1991 р., і складає 338 підрозділів (зменшення на 9%), кількість станцій – 1510 (зменшення – 25%).

Наведені дані свідчать про наявність певних резервів щодо підвищення продуктивності за рахунок оптимізації структури і підвищення операційної ефективності. Досягнення рівня показників провідних світових компаній потребуватиме технічного та

технологічного переозброєння на передових напрямках. Але все ж є загрози, які заважають стрімкому, стабільному розвитку залізничного транспорту в Україні.

Отже підсумовуючи виконані дослідження можна стверджувати, що основними дестабілізуючими факторами сталого функціонування та розвитку ПАТ «Українська залізниця» є:

1) знос активної частини основних фондів перевищив 90%. Крім того, 72% електровозів, 74% тепловозів, 57% вантажних та 62% пасажирських вагонів експлуатуються за межами допустимого строку служби. Сума вартості відкладених ремонтів рухомого складу та інфраструктури сягає 36 млрд. грн і продовжує зростати;

2) збільшення боргового навантаження ПАТ «Українська залізниця» внаслідок девальвації національної валюти несе загрозу дефолту та робить проблемним залучення коштів на зовнішньому і внутрішньому ринках;

3) зменшення економічної активності в ключових для ПАТ «Українська залізниця» східних індустріальних регіонах країни, втрата контролю над об'єктами Донецької залізниці та Криму;

4) зменшення вантажообігу з РФ та країнами Митного союзу;

5) підвищення вартості операційних витрат на фоні рекордної інфляції в Україні;

6) поточна та прогнозна економічна ситуація в країні, яка характеризується падінням обсягів промислового виробництва (особливо в металургії та вугільній промисловості), несе ризики значного скорочення обсягів вантажних перевезень;

7) втрата конкурентних переваг залізничного транспорту і подальший перехід високодохідних вантажів на інші види транспорту (за 10 років частка залізниць у вантажообігу зменшилась на

5%) призведе до зменшення дохідної бази ПАТ «Українська залізниця», що буде вимагати оптимізації (скорочення) мережі залізниць, або їх державної підтримки;

8) необхідність підтримки існуючих соціальних стандартів як для співробітників, так і для населення України та ін.

Враховуючи наявний організаційно-правовий статус ПАТ «Українська залізниця» та результати проведеного аналізу вважаємо своєчасним та необхідними наступні напрямки розвитку галузі:

1) забезпечення конкурентоспроможності за рахунок впровадження перспективних видів діяльності на ринку транспортних перевезень;

2) інноваційна модернізація матеріально технічної бази;

3) вдосконалення мережі залізниць, реконструкція і розвиток станцій;

4) підвищення технічних і експлуатаційних показників роботи пасажирських залізничного транспорту;

5) споруди нових зонних пасажирських станцій, пересадкових станцій на лінії метрополітену;

6) підвищення рівня якості надійності і безпеки транспортних послуг;

7) поліпшення соціального захисту та умов праці працівників транспорту;

8) удосконалення організаційних систем на залізничному транспорті та інше.

Висновок. Протягом усієї історії залізничного транспорту його розвиток здійснювався переважно екстенсивним шляхом (розширення мережі, нарощування виробничих потужностей і кількості персоналу і т. ін.). Крім того, за роки незалежності України на залізничному транспорті загального користування проводилася політика використання наявних активів без

значимого їх оновлення, відома як "політика існування за рахунок підшкірного жиру". Тому на сучасному етапі вагомим трансформаційним змін, що відбуваються у залізничній галузі надзвичайно важливі розробка і реалізація такої системи управління, принципом якої мають стати: державна транспортна політики, соціальна орієнтованість (доступність ринку послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання), конкурентоспроможність на внутрішньому та міжнародному ринках транспортних послуг, підвищення ефективності діяльності галузі шляхом безпеки функціонування, створення сприятливих умов для залучення інвестицій та інше. Використання принципів зазначеної концепції управління дозволить ПАТ "Українська залізниця" об'єктивно відповідати на виклики, що генеруються сучасними тенденціями розвитку української та світової економіки.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про залізничний транспорт: закон України від 4 липня 1996р. №273/96 // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – С. 536-548.
2. Про особливості створення державного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [Електронний ресурс]: [закон України від 23.02.2012 № 4442-VI : офіц. текст : станом на 23 лют. 2012 р.]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>.
3. Бараш Ю.С. Управління залізничним транспортом країни: 2-е вид., перероб. і доп. Ю.С. Бараш. – Дніпропетровськ.- 2006. - 259 с.
4. Дикань В.Л. Механізм створення залізнично-транспортно-промислової групи в сучасних умовах

розвитку залізничного транспорту України / В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2009. - № 26. - С. 13-18.

5. Кірдіна О.Г. Необхідність науково-виробничої інтеграції як форми реалізації інвестиційно-інноваційного проекту організації швидкісного

руху залізницями України / О. Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ. -2010. - № 10. - С. 183-194.

6. Токмакова І.В. Дослідження сутності стійкого розвитку залізничного транспорту / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – №29. – С.227-229.

Стаття надійшла: 15.09.16р.

УДК 330.341.1:009.12

ВЛИЯНИЕ ИННОВАЦИЙ НА КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ

*Воловельская И.В., к.е.н., доцент,
Паничева В., магистр (УкрГУЖТ)*

Предприятия различных видов деятельности и форм собственности постоянно ищут пути повышения эффективности своей работы. Это связано с тем, что внешняя среда становится все более агрессивной, на нее активно влияют глобализация и усилившаяся в последнее время конкуренция на международном рынке.

Для того, чтобы выжить во враждебной среде, предприятия должны постоянно искать пути обеспечения конкурентных преимуществ, на обеспечение которых наибольшее влияние оказывают такие факторы, как: инновационная деятельность; правильная организация сбытовой сети; организация технического обслуживания продукции; создание имиджа предприятия; воздействие тенденций развития конъюнктуры на положение предприятия на рынке и т.д.

Ключевые слова: инновации, конкурентоспособность, конкурентные преимущества, модель управления производством

ВПЛИВ ІННОВАЦІЙ НА КОНКУРЕНТНІ ПЕРЕВАГИ ПІДПРИЄМСТВ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Панічева В., магістр (УкрДУЗТ)*

Підприємства різних видів діяльності і форм власності постійно шукають шляхи підвищення ефективності своєї роботи. Це пов'язано з тим, що зовнішнє середовище стає все більш агресивним, на нього активно впливають глобалізація, а також конкуренція, що останнім часом посилилася на міжнародному ринку.

Для того, щоб вижити у ворожому середовищі, підприємства повинні постійно шукати шляхи забезпечення конкурентних переваг. Основні фактори, що найбільше впливають на конкурентні переваги, це: інноваційна діяльність; правильна організація збутової мережі; організація технічного обслуговування продукції; створення іміджу підприємства; вплив тенденцій розвитку кон'юнктури на положення підприємства на ринку і т. д.

Ключові слова: інновації, конкурентоспроможність, конкурентні переваги, модель управління виробництвом

THE IMPACT OF INNOVATION ON THE COMPETITIVE ADVANTAGES OF ENTERPRISES

*Volovelskaya I.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Panicheva V., master (UkrSURT)*

Enterprises of different activities and forms of property are constantly looking for ways to improve the effectiveness of its work. This is due to the fact that the external environment is becoming more aggressive, it actively influence globalization, intensified competition in recent years on the international market.

In order to survive in a hostile environment, companies must constantly look for ways to provide competitive advantages to ensure that the most affected by such factors as: innovation; the proper organization of the sales network; organization of maintenance products; creation of the company's image; the impact of conditions on development trends in the market position of the company, etc.

Companies that fall into this situation are forced to implement its activities more and more new programs of innovation. The easiest way to solve these problems is to optimize the production, as a guarantee of success for the future production. To do this, we suggest to use one of the most well-known production management models.

Key words: *innovations, competitiveness, competitive advantages, the model of production management*

Постановка проблеми: Для того, чтобы суметь получить прибыль в условиях агрессивной внешней среды, предприятия должны постоянно искать пути обеспечения своих конкурентных преимуществ.

Необходимость выбора оптимальной модели управления предприятием послужила основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы, в которых раскрываются основы экономики предприятия, рассматривали такие ученые, как: В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко, И.В. Воловельська, Е.В. Маковоз. и др. [4, 5].

Вопросам, касающимся управления производством уделили внимание такие ученые, как В.Л. Дикань, Р.А. Долженко, В.А. Зубенко, И.В. Токмакова, и др. [2, 3, 6].

Непосредственно модель «Бережливого производства» была предложена Тайити Оно [1,7].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексного адаптированного подхода к управлению предприятиями в современных условиях..

Цель статьи заключается в изучении и анализе современных моделей управления предприятиями в Украине.

Изложение основного материала исследования. Конкурентоспособность предприятия включает в себя комплекс экономических характеристик, которые определяют его положение в отрасли.

На обеспечение конкурентных преимуществ предприятия наибольшее влияние оказывают такие факторы, как: инновационная деятельность; правильная организация сбытовой сети; организация технического обслуживания продукции; создание имиджа предприятия; воздействие тенденций развития конъюнктуры на положение предприятия на рынке и т.д.

Таким образом, предприятия различных видов деятельности и форм собственности постоянно ищут пути

повышения эффективности своей работы. Это связано еще и с тем, что внешняя среда становится все более агрессивной, на нее активно влияют глобализация, усилившаяся в последнее время конкуренция на международном рынке.

Предприятия, попавшие в такую ситуацию вынуждены внедрять в свою деятельность все новые и новые программы инновационных преобразований. Самый простой путь для решения этих проблем заключается в оптимизации производства, как залогом производственных успехов в будущем. Для этого возможно использовать одну из существующих моделей управления производством, например модель «Бережливого производства» [1].

Эта модель появилась и получила распространение в 1960-70гг. Модель была создана в фирме «Тойота», названа «Lean» (тощий, худощавый) и предполагала использование минимального количества ресурсов для изготовления «точно в срок» высококачественных продуктов. Эта технология известна как Toyota Production System или TPS. Еще эта аббревиатура переводится как Thinking People System или система думающих людей. В нашей стране Lean Production принято переводить как «Бережливое производство».

Создал эту систему Тайити Оно, японский инженер и предприниматель, с 1978 года — председатель совета директоров компании «Тойота босёку». Он описал эту систему в книге «Производственная система Toyota». Тайити Оно сумел разработать и внедрить производственную систему Toyota, выросшую в систему менеджмента, которую и сейчас перенимают многие компании мира.

Основная цель концепции бережливого производства состоит в увеличении скорости прохождения любого процесса за счет сокращения 7 видов потерь: [6]

1. Излишняя обработка – действие при производстве продукции или услуги, которое неэффективно и ничего не стоит с точки зрения клиента.

2. Излишняя транспортировка – излишнее перемещение продукта на любой стадии его изготовления.

3. Излишнее движение – излишнее перемещение персонала

4. Переделка – повторная работа с уже изготовленной продукцией

5. Излишние запасы – избыточные товарно-материальные ценности и незавершенное производство

6. Излишнее ожидание – задержки во времени или простой производственного процесса.

7. Перепроизводство – создание продукции в объеме, превышающем необходимый.

Эта модель представлена в форме дома, так как такая форма символизирует стабильность и основательность.

Эта модель работает на следующих основных принципах:

Хейдзунка — организация «сглаживания» производственного плана, при котором заказы выполняются циклами, а дневные колебания уровня заказов стандартизируются с помощью равномерного производственного графика. Кайдзен — это принцип постоянного улучшения деятельности с целью увеличения цены и уменьшения себестоимости.

Стандартная работа (standard work) — точное описание каждого действия, включающее время цикла, время такта, последовательность выполнения определенных задач, минимальное количество запасов для выполнения работы.

Дзидока (jidoka) – принцип работы производственного оборудования, которое способно самостоятельно обнаружить проблемы, например, неисправность оборудования, дефекты в качестве продукции или задержку в выполнении работы, сразу остановиться и

сигнализировать о необходимости оказания помощи.

Built-in quality (встроенное качество) - это система организационных, технических и логистических мер, направленных на недопущение изготовления некачественной с точки зрения клиента продукции.

Еще один из важных моментов системы бережливого производства заключается в определении ценности и видов потерь. Любое действие на предприятии измеряется как приносящее дополнительную стоимость для потребителя и не приносящее.

Основная цель Бережливого производства состоит в избавлении от потерь, под которыми подразумеваются мероприятия, которые не создают ценность.

Потери называются Муда (muda), что означает любое мероприятие, при котором потребляются ресурсы, но не создаются ценности.

Для этого мероприятия следует разделить на три категории: мероприятия, создающие ценность; мероприятия, не создающие ценность, но неизбежные, например, из-за технологических причин, таких как проверка качества сварных швов (муда первого рода или потери); мероприятия, не создающие ценность, которые можно немедленно исключить из процесса, например, далеко и неудобно расположенные инструменты, детали (муда второго рода или вред).

Данная технология с успехом используется, например в логистике (Лин логистика) или в медицине (в 2006 году по инициативе Lean Enterprise Academy (Великобритания) состоялась первая в ЕС конференция по проблеме внедрения Лин в сфере здравоохранения), а так же и в других отраслях народного хозяйства.

Вывод. Основным достоинством модели является высокая организованность процессов, что, в конечном счете, позволяет полностью

избежать ненужных затрат и успешно конкурировать в условиях современного рынка. Как недостаток можно назвать слабую вовлеченность персонала и сложности при проведении изменений в компании.

Но следует отметить, что методология продолжает развиваться, делая упор на качество продукции и, таким образом, устраняя многие недостатки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Бережливое производство: краткий курс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.up-pro.ru/library/production_management/lean/lean-kratkij-kurs.html

2 Дикань, В.Л. Стратегічне управління [Текст]: навч. посібник / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, І.В. Токмакова, О.В. Маковоз, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.

3 Дикань, В.Л. Теорія й методи стратегічного управління [Текст] / В.Л. Дикань, Н.В. Чебанова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – Київ: ДЕТУТ, 2008. – Вип. 12. – С. 214-217.

4 Дикань, В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посібник / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.: УкрГАЗТ, 2011. – 243 с.

5 Дикань, В.Л. Економіка підприємства [Текст]: учеб. посіб. / В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко. – Харьков: УкрГАЗТ, 2008. – 274 с.

6 Долженко, Р.А. Сущность и оценка эффективности использования оптимизационных технологий «лин» и «б сигм» [Текст] / Р.А. Долженко // Вестник Омского университета. Серия Экономика. – 2014. – №1. – С. 25-33.]

7 Quick Changeover for Operators. The SMED System by Shigeo Shingo, 2000.

Статья поступила: 21.09.16г.

УДК 330.34.1:656.2

ОСОБЛИВОСТІ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Каличева Н.Є., к.е.н., доцент,
Тихонравов С.М., к.т.н., доцент,
Біляєва Я. Б., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті визначено, що сьогодення потребує від залізничного транспорту прискорення темпів технологічного розвитку для забезпечення гідного рівня розвитку галузі, що, в свою чергу, потребує постійного пошуку дієвих важелів для інноваційного розвитку. Доведено, що за рахунок економічних заходів, направлених на зростання ефективності функціонування колійної інфраструктури забезпечується результативність діяльності всієї сфери. Встановлені напрями інноваційного розвитку колійного господарства, як одного із інфраструктурних складових залізничного транспорту.

Ключові слова: інфраструктура, колія, інновації, залізнична галузь, реформування, техніка, технологія

ОСОБЕННОСТИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Каличева Н.Е., к.э.н., доцент,
Тихонравов С.Н., к.т.н., доцент,
Беляева Я.Б., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье определено, что наше время требует от железнодорожного транспорта ускорение темпов технологического развития для обеспечения достойного уровня развития отрасли, что, в свою очередь, требует постоянного поиска действенных рычагов для инновационного развития. Доказано, что за счет экономических мер, направленных на рост эффективности функционирования путевой инфраструктуры обеспечивается результативность деятельности всей сферы. Установлены направления инновационного развития путевого хозяйства, как одного из инфраструктурных составляющих железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: инфраструктура, путь, инновации, железнодорожная отрасль, реформирование, техника, технология

FEATURES OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF TRACK FACILITIES OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Kalicheva N.E., candidate of economic sciences, associate professor,
Tikhonravov S. N., candidate of technical sciences, associate professor,
Belyaeva J. B., master (USU of RT)*

Railway transport is one of the components of the transport system, which plays a significant role in determining foreign economic relations of our state. Because railroads

play an important role in ensuring the transportation process, as among the cargo and passenger traffic. And all the changes that have occurred in the field over the past time, unfortunately, has not improved its position in the market of transport services.

It should be noted that the change in the working conditions of the railway industry over the past decade has led to a new level of use of railway network and transportation process, which caused the need to improve the industry by improving the efficiency of infrastructure usage.

Under such circumstances, it is necessary to promote innovation in the infrastructure development projects of track facilities as a necessary component of effective and secure development of the entire railway sector.

Development and implementation of innovative technologies in the development of the track facilities should take into account that the operation of the railway track hosts a variety of works on current maintenance and scheduled repair – complex-Wellness, medium and major. During their execution there is a need to carry out repairs rails, ties, translated and bridge bars, to carry out a full and a single change of rails new and staropriimny, replacement of switches and transfer beams, the formulation of ways and turnouts on the gravel, fixing ties, translated and bridge bars, and the like.

It should be noted that the innovative development of the railway infrastructure is fully reflected in the effective work of railway transport and the establishment of a solid and unshakable Foundation for its further development. That, in turn, will improve transport opportunities for the industry in servicing passenger and cargo traffic, improve transit prospects of Ukraine and will contribute to the further development of domestic transport sector in accordance with international requirements.

Keywords: *infrastructure, road, innovation, railway industry, reform, technique, technology*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Стійкий розвиток територіальних комплексів та ефективність зовнішньоекономічної діяльності багато в чому залежать від стану шляхів сполучення, які з одного боку відображають рівень розвитку національної економіки, а з іншого – рівень економічної безпеки країни.

Ефективне функціонування сучасної та конкурентоспроможної транспортної інфраструктури відтворює ступінь економічного розвитку держави та забезпечення інноваційного розвитку всіх галузей народного господарства.

Залізничний транспорт є однією із складових транспортної інфраструктури, яка на сьогоднішній день в нашій країні перебуває у складному матеріально-технічному стані, покращення якого потребує значного стимулювання інноваційних процесів, що призведе до

вирішення організаційних і технічних проблем транспортної галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Проблеми інновацій та інноваційного розвитку залізничної галузі зокрема та окремих її господарств досліджують в роботах В.Л. Диканя, О.Г. Кірдіної, І.Л. Назаренко, М. П. Сінгаєвської, П.М. Коюди [1-7] та багатьох інших. Втім постійне вдосконалення та оновлення техніко-технологічної бази залізничного транспорту потребує більш широкого та глибокого дослідження питань впровадження нововведень в усі його господарств.

Мета. Дослідження особливостей інноваційного розвитку колійного господарства залізничного транспорту України, з урахуванням особливостей сьогодення та формування першочергових напрямів у його інноваційному розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Залізничний транспорт являється однією із складових транспортної системи, яка відіграє значну роль у визначенні зовнішньоекономічних зв'язків нашої держави. Адже залізниці займають суттєве місце при забезпеченні перевізного процесу, як серед вантажних, так і – пасажирських перевезень. І всі ті зміни, які відбулися в галузі протягом останнього часу, на жаль, не сприяли покращенню її позицій на ринку транспортних послуг.

Проведення реформування залізничного транспорту, яке було покликано реструктуризувати Укрзалізницю з метою створення конкурентного середовища на ринку послуг для залізничного транспорту, відділення залізничної інфраструктури та створення кількох конкуруючих залізничних компаній з вертикально-інтегрованою системою господарського управління залізничним транспортом, не сприяло ефективному та швидкому розвитку галузі.

Так, створення вертикально-інтегрованої структури управління залізничною галуззю мало б призвести до демополізації основних фондів вітчизняних залізниць за рахунок вертикальної дезінтеграції, до поліпшення інвестиційного клімату галузі, зростання фінансування, розвитку транспортної інфраструктури та покращення управління на залізничному транспорті.

Варто відзначити, що зміна умов роботи залізничної галузі за останні десятиліття призвела до нового рівня використання залізничної мережі та забезпечення перевізного процесу, що спричинило необхідність у вдосконаленні роботи галузі за рахунок покращення ефективності використання інфраструктури.

За таких обставин необхідно посилювати інноваційну складову у проектах розвитку інфраструктури колійного господарства, як необхідної

складової забезпечення ефективного та надійного розвитку всієї залізничної галузі.

Розроблення та запровадження інноваційних технологій у розвиток колійного господарства має враховувати, що при експлуатації залізничної колії проводяться різноманітні роботи з поточного утримання та планових видів ремонту – комплексно-оздоровчого, середнього і капітального. Під час їх виконання постає необхідність проводити ремонт рейок, шпал, перевідних і мостових брусів, здійснювати повне та поодинокі змінення рейок як новими, так і старопридатними, заміну стрілочних переводів і перевідних брусів, постановку колії та стрілочних переводів на щербінь, ремонт шпал, перевідних і мостових брусів, тощо.

Тому, першочерговим завданням у забезпеченні інноваційного розвитку колійного господарства виступає:

- збільшення строків міжремонтних періодів;
- зростання строків роботи елементів залізничної колії, земляного полотна та штучних споруд;
- створення таких ділянок колії, котрі на протязі тривалого часу змогли б пропускати потяги з великими швидкостями та із значним осьовим навантаженням;
- зниження рівня небезпечних подій на коліях;
- усунення аварійної залізничної мережі;
- зменшення рівня забруднення навколишнього середовища.

Завдяки інноваційним впровадженням відбувається поступове покращення функціонального стану залізничної колії. Зокрема, приблизно шістьдесят років тому залізниці України почали експлуатувати безстикову колію, тобто колію, на якій немає стиків між рейками. Сучасні прогресивні технології дають можливість створювати безстикову колію довжиною до блок-ділянки і навіть до перегону. Зварювання довгих рейкових

плітей в одну виконується з виготовленням високоміцних ізолюючих стиків безпосередньо в колії із використанням спеціальних ізоляційних матеріалів, клейових сумішей та технологічної оснастки, також застосовується зварювання рейок з клеєболтовим ізолюючим високоміцним стиком промислового виконання у пліті та в зрівнювальні прольоти безстикової колії. Цей метод дає змогу зменшити експлуатаційні витрати на поточне утримання колії та поліпшити екологічні умови під час проходження рухомого складу за рахунок зменшення шуму.

Продовжується впровадження на магістралях нероздільного пружного скріплення типу КПП-5. При цьому відпадає необхідність двічі на рік виконувати роботи по докручуванню та змащенню болтів клемно-болтового скріплення, яких на 1 км колії припадає від 14 до 16 тис. грн, що також призводить до зниження витрат на поточне утримання колії.

Роботи з проектування плану та профілю колії проводиться в теперішніх умовах з мінімізацією розмірів супровідних робіт по винесенню і захисту підземних комунікацій, перевлаштуванню контактної мережі, штучних споруд, земляного полотна, укладенню швидкісних стрілочних переводів на станціях, тощо.

Запровадження ресурсозберігаючих технологій при виконанні ремонтних робіт пов'язане з вдосконаленням технології ведення ремонтних робіт в колійному господарстві.

Перехід від системи планово-запобіжних ремонтів до системи ремонтів з огляду на технічний стан основних фондів інфраструктури колійного господарства призведе до зменшення ремонтних (планових поточних і непланових) і експлуатаційних витрат та до збільшення ефекту, який може бути отриманий від «неомертвляння» вкладень, адже при використанні системи ремонту з огляду на технічний стан капітальний ремонт може

бути проведений пізніше ніж при системі планово-запобіжних ремонтів.

Розроблення доцільних сфер застосування сучасної ремонтної техніки при виконанні колійних робіт дасть можливість зменшити розміри парку даних машин та знизити обсяги їх ремонту. Другий напрямок, який сприяє збільшенню економічного ефекту від використання нової високопродуктивної колійної техніки, зводиться до того, щоб ця техніка працювала на самих вантажонапружених ділянках мережі. Це призведе до покращення стану колії на завантажених ділянках та зниження витрат на паливо і електроенергію для тяги потягів.

Але в сучасних умовах і за наявності значної кількості проблем в колійному комплексі, потрібно виділити першочергові інноваційні завдання для розвитку сфери, серед яких основними є:

- комплексна діагностика стану колії, особливо на найбільш вантажонапружених ділянках;
- збільшення міжремонтних термінів роботи елементів колійної інфраструктури;
- застосування інформаційних технологій для діагностики стану колії;
- розроблення та впровадження графіка ремонту залізничної колії, з урахуванням функціональних особливостей кожної ділянки мережі тощо.

Висновки. Тож, для підняття ефективності функціонування і конкурентоспроможності галузі в сучасних економічних умовах, необхідне значне оновлення її матеріально - технічної бази на сучасному рівні. Адже наявність нової технологічної бази, яка б відповідала сучасним вимогам, сприятиме високій ефективності забезпечення перевізного процесу за новими технологічними схемами.

Варто відзначити, що інноваційний розвиток залізничної інфраструктури повністю відбивається на ефективній роботі залізничного транспорту та на

формуванні надійних і непохитних основ для його подальшого розвитку. Що, в свою чергу, призведе до поліпшення перевізних можливостей галузі при обслуговуванні пасажиро- і вантажопотоків, покращить транзитні перспективи України та сприятиме подальшому розвитку вітчизняної транспортної сфери відповідно до світових вимог.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. - Х. : УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

2 Кірдіна О. Г. Інновації на залізничному транспорті та рівні їх корисності / О. Г. Кірдіна // Економіка транспортного комплексу. - 2010. - Вип. 15. - С. 124-130.

3 Дикань В.Л. Інноваційні тенденції розвитку бізнес-процесів приміських пасажирських перевезень/ В.Л. Дикань, Ю.В. Єлагін// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2016. - Вип. 53.- С. 9-14.

4 Назаренко І.Л. Удосконалення методики оцінки інноваційного потенціалу локомотивного депо/ І.Л. Назаренко, В.О. Маслова, Я.О. Івануна// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2016. - Вип. 54.- С. 330- 337.

5 Сінгаєвська М. П. Економіко-інноваційна ефективність розподілу інвестиційних ресурсів на відтворення технічних засобів колійного господарства / М.П. Сінгаєвська// Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту».- Д.: ДНУЗТ. - 2015. - Вип. 9. - С. 45- 49.

6 Коюда П. М. Інноваційний потенціал залізничного транспорту: сутність, структура та фактори впливу/ П.М. Коюда, Г.В. Озерська// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2013. - Вип. 43.- С. 41- 45.

7 Каличева Н.Є. Напрями інноваційного розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті/ Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2016. - Вип. 53.- С. 93- 96.

8 Садловська І. П. Формування інвестиційно-інноваційної концепції вдосконалення прогнозування й планування розвитку транспортної інфраструктури /І. П. Садловська //Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – ДЕТУТ, 2012.– Вип. 20. - С. 34 – 46.

9 Каличева Н.Є. Забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту через оновлення основних фондів колійного господарства/ Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ.- 2011. - Вип. 33 - С. 45-49.

10 Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні системи як основа розвитку матеріально-технічної бази виробництва [Електронний ресурс] / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. - Режим доступу: <http://dspace.uabs.edu.ua/bitstream/.pdf>.

11 Каличева Н.Є. Організація управління на підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах/ Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДАЗТ. - 2014. - Вип. 45. – С. 167– 170.

Стаття надійшла: 8.09.16р.

УДК 658.589:656.2

СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Токмакова І.В., д.е.н, доцент,
Хомотюк О.В., магістр,
Новіков Р.О., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті досліджено роль інновацій в досягненні стійкого соціально-економічного розвитку вітчизняного залізничного транспорту, окреслено перспективи і переваги розбудови високошвидкісних магістралей в Україні як стратегічного орієнтиру інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту. Розкрито ключові напрямки реалізації інновацій, зокрема щодо модернізації техніко-технологічної, організаційно-управлінської і науково-кадрової складових економічного потенціалу залізничної галузі. Визначено головні принципи ефективної інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: інновації, розвиток, стратегічні орієнтири, підприємства залізничного транспорту, принципи.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Токмакова И.В., д.э.н., доцент,
Хомотюк А.В., магистр,
Новиков Р.А., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье исследована роль инноваций в достижении устойчивого социально-экономического развития отечественного железнодорожного транспорта, очерчены перспективы и преимущества развития высокоскоростных магистралей в Украине как стратегического ориентира инновационной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Раскрыты ключевые направления реализации инноваций, в частности в сфере модернизации технико-технологической, организационно-управленческой и научно-кадровой составляющих экономического потенциала железнодорожной отрасли. Определены главные принципы эффективной инновационно-инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: инновации, развитие, стратегические ориентиры, предприятия железнодорожного транспорта, принципы.

STRATEGIC REFERENCE POINTS OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Tokmakova I.V., Doctor of Economics, Associate Professor,
Khomotiuk O. V., master,
Novikov R.O., master, (USU of RT)*

The article examines the role of innovation in achieving sustainable socio-economic development of the Russian railway transportation. Outlined the prospects and advantages of development of high-speed highways in Ukraine as a strategic guideline of innovative activity of the enterprises of railway transport, in particular, determined that the introduction of high-speed movement will give impetus to the scientific and technical development and improvement of technologies at the enterprises of railway transport, and in almost all related industries, from engineering to computational intelligence systems, providing further stimulation of scientific-technical and intellectual potential of the country. Revealed key areas of innovation. It is concluded that at the present stage of management require urgent modernization of technical and technological, organizational and managerial and scientific personnel components of the economic potential of the railway industry. It identifies main principles of effective innovation and investment activity of the enterprises of railway transport.

Keywords: *innovation, development, strategic guidelines, enterprises of rail transport, principles.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями Залізничний транспорт України відіграє важливу роль у забезпеченні її економічного, політичного, соціокультурного розвитку. У цьому сенсі можна з повною впевненістю говорити про інтегруючої та консолідуючої ролі залізничного транспорту, у тому числі при вирішенні зовнішньополітичних завдань держави: забезпечення її суверенітету і територіальної цілісності, здійсненні транзитних функцій, налагодження багатостороннього діалогу з найближчими сусідами і віддаленими країнами. Проте в сучасних умовах можливості вітчизняної залізничної галузі істотно обмежуються через втрату економічного потенціалу. В основі підвищення ПАТ «Українська залізниця» лежить стратегічно орієнтована ефективна інноваційна діяльність, що і свідчить про актуальності обраної теми статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій Вивченню теоретичних та

практичних питань інноваційного розвитку залізничного транспорту України присвячено праці таких вітчизняних вчених як: Дикань В.Л., Кірдіна О.Г., Зубенко В.О., Ільчук В.П., Сич Є.М., Калініченко Л.Л., Токмакова І.В., Корінь М.В. та інших [1- 7].

Виділення невирішених частин загальної проблеми Поряд з значним науковим вкладом вищезазначених вчених в питання реалізації ефективної інноваційної діяльності залізничної галузі потребує подальшого дослідження проблематика активізації інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту, що в першу чергу, потребує визначення стратегічних векторів інноваційного розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Мета статті полягає в дослідженні стратегічних напрямків інноваційного розвитку вітчизняного залізничного транспорту і визначенні принципів, що забезпечують ефективність

інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств залізничної галузі.

Виклад основного матеріалу.

Стратегічною цільовою установкою для вітчизняного залізничного транспорту є забезпечення якості функціонування, що неможливо без якості технологічних процесів організації руху, стану об'єктів інфраструктури, матеріально-технічного постачання, бізнес-процесів, автоматизації, інформатизації та інтелектуалізації, якості трудового життя і управління.

Фундаментом забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку вітчизняного залізничного транспорту є ефективна і стратегічно орієнтована інноваційно-інвестиційна діяльність підприємств галузі, ключовими напрямками якої мають стати такі:

1) впровадження перспективних видів діяльності з урахуванням тенденцій розвитку світової транспортно-логістичної системи;

2) комплексна модернізація матеріально-технічної бази, у тому числі направлена на зміну структури парку транспортних засобів - збільшення в парку частки сучасних вискоефективних вантажних локомотивів, вантажних вагонів з підвищеною вантажопідйомністю і надійністю (у тому числі для спеціалізованих перевезень); збільшення частки швидкісного пасажирського рухомого складу; розширення парку пасажирських вагонів, приміських і міжобласних електропоїздів підвищеної комфортності;

3) розвиток залізничної інфраструктури, який має здійснюватися у таких напрямках:

- створення виділених ліній для організації високошвидкісного руху пасажирських і прискореного руху вантажних контейнерних потягів (високошвидкісних магістралей);

- формування цілісної залізничної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів шляхом

забезпечення збалансованого розвитку національних ділянок даних коридорів і пунктів стикування залізничних систем різної ширини колії;

- розвиток логістичної інфраструктури, у тому числі мультимодальних термінальних комплексів у ключових транспортних вузлах (у пунктах взаємодії різних видів транспорту);

4) впровадження інтелектуальних технологій;

5) розвиток перспективних видів стратегічного партнерства, у тому числі державно-приватного партнерства для залучення інвестицій;

6) впровадження ефективного маркетингу та гнучкого ціноутворення;

7) впровадження адаптивних технологій управління;

8) розвиток компетенцій персоналу;

9) впровадження ресурсозберігаючих технологій.

Необхідно враховувати, що в наш час у залізничній галузі світу йдуть революційні зміни. Зовні це виявляється в збільшенні швидкостей руху і вантажопідйомності рухомих складів. Але за цими зовнішніми ознаками криються проривні науково-технічні і організаційні перетворення. Сучасні високошвидкісні потяги розвивають швидкість до 350–400 км/год, а їх максимальна швидкість на коротких ділянках доходить до 560–580 км/год. З такою швидкістю літають літаки малої авіації.

Ідея розвитку високошвидкісних магістралей в ХХІ столітті буквально захопила весь світ. Протяжність високошвидкісних магістралей у світі становить вже понад 32 тис. км, ще 13 тис. км знаходяться в стадії будівництва [8].

В Україні за існуючими нормативами їздити по більшості залізничних шляхів можна зі швидкістю не більше 70 км/год. Швидкісний рух поїздів в Україні здійснюється на швидкостях до 160 км/год на модернізованих під такі показники

звичайних залізничних магістралях. Під такі параметри на всю країну є 10 електропоїздів виробництва компанії Hyundai (південна Корея), 2 поїзди чеського виробництва «Шкода», 1 поїзд локомотивної тяги виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (ПАТ «КВБЗ»), 2 двосистемного електропоїзда Екр-1 виробництва ПАТ «КВБЗ». За інформацією «Укрзалізниці», південнокорейські потяги в Україні курсують з маршрутною швидкістю (середня у рейсі) 110 км/год, в той час як звичайні українські потяги їздять з маршрутною швидкістю 57 км/ч.

Створення в Україні швидкісних магістралей дозволить вирішити низку транспортних завдань, зокрема, забезпечити значне скорочення витрат часу на поїздки; підвищити провізну спроможність залізниць, рівень безпеки та комфорту перевезень пасажирів та підвищити імідж України як країни, що застосовує сучасні транспортні технології.

Впровадження високошвидкісного руху дасть імпульс науково-технічного розвитку та вдосконалення технологій практично у всіх суміжних галузях від машинобудування до інтелектуальних обчислювальних систем, забезпечуючи подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціалу країни, в першу чергу, за рахунок розміщення на вітчизняних підприємствах замовлень на створення нових зразків техніки світового рівня.

Для впровадження високошвидкісного руху необхідні нові матеріали і технології, у тому числі актуальним напрямом інноваційної діяльності є оновлення на новій технологічній основі загального парку вантажних і пасажирських вагонів, локомотивів та залізничної інфраструктури. Фізична зношеність основних фондів залізничної галузі становить понад 80 %, у т. ч. тягового рухомого складу – 94,2 %, вантажних

вагонів – 88,2 %, колійного господарства – 86 % [9].

Разом з технічними інноваціями у світовій залізничній галузі впроваджується безліч організаційно-управлінських інновацій, зокрема в сфері створення системи управління перевізним процесом і транспортної логістики перспективним є вирішення наступних завдань:

- реалізація технології доставки вантажів на засадах «від дверей до дверей» і «точно в строк» на основі надання комерційних транспортних послуг, інтеграції з іншими видами транспорту і логістичними принципами управління;

- підвищення ефективності перевізного процесу за рахунок впровадження інформаційно-керуючих технологій;

- інтеграція в світовий транспортний комплекс на принципах логістичного управління;

- спрощення процедур оформлення документів і розрахунків.

Новим напрямком є розвиток інтелектуального залізничного транспорту, у тому числі систем управління рухом поїздів. Світовим транспортним співтовариством впроваджуються інноваційні інформаційно-управляючі технології, побудовані на моделюванні інтегрованих транспортних систем: «персонал-транспортна інфраструктура-транспортні засоби». Інтегровані транспортні системи, у порівнянні зі звичайними, надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу, з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан та положення у просторі об'єктів в режимі реального часу. Вказані системи набули назви «інтелектуальні» (Intelligent Transport System (ITS)), й їхнє впровадження стало невід'ємною частиною TEN-T політики країн Європейського Союзу, а також

Японії, Китаю, США, РФ та інших країн, поєднаних глобальною мультимодальною мережею поставки товарів «від дверей до дверей». Впровадження інтелектуальних систем управління рухом і безпекою дозволить організувати швидкісний рух поїздів, оптимально вирішувати задачі діагностики рухомого складу, моніторингу стану інфраструктури, планування руху поїздів з урахуванням «вікон» і в режимі відновлення графіка.

Рушійною силою інноваційного розвитку залізничного транспорту виступає науково-кадровий ресурс підприємств галузі. При реалізації інноваційної стратегії виникають завдання, пов'язані зі збереженням та розвитком трудового потенціалу, які в першу чергу спрямовані на створення динамічної моделі кадрової структури і розвиток кадрового потенціалу на випередження. Нині існує термінова необхідність в реалізації компетентного підходу в управлінні персоналом вітчизняних підприємств залізничного транспорту.

В наш час інноваційний розвиток залізничного транспорту України гальмується наступними чинниками:

- нестачею фінансових ресурсів, що зумовлено, насамперед: падінням обсягів перевезень; низьким рівнем рентабельності підприємств унаслідок застарілої матеріально-технічної бази, нераціональної структури витрат; низьким рівнем державно регульованих тарифів на перевезення; збитковістю пільгових перевезень.

- відсутністю фундаментальних і недостатньою кількістю прикладних наукових досліджень;

- повільними темпами реалізації структурних реформ, зокрема, Україна не лише останньою приступила до реформування залізничного транспорту, порівняно з іншими країнами колишнього СРСР, але й втілює у життя реформи надто повільно, із відставанням від графіку [10].

Для забезпечення реалізації стратегічних напрямків інноваційної діяльності вітчизняного залізничного транспорту необхідно дотримуватися наступних принципів, що подані на рисунку 1.

Головними принципами ефективного управління інноваційно-інвестиційною діяльністю на залізничному транспорті України в сучасних умовах господарювання слід вважати: впровадження інновацій постіндустріального технологічного укладу; безперервне здійснення інноваційно-інвестиційної діяльності; програмно-цільове забезпечення розроблення інноваційних заходів; гуманізацію інновацій; ефективність інноваційно-інвестиційної діяльності; поєднання комплексного та диференційованого підходів при обґрунтуванні та реалізації інновацій; стратегічну направленість інноваційно-інвестиційної діяльності; рефлексорність; розвиток компетентності; мотивацію раціоналізаторської діяльності; повне ресурсне забезпечення; багатоваріантність джерел залучення інвестицій; контрольованість процесу інвестування; оптимальний розподіл інвестиційних ресурсів; динамічність; надійність та терміновість залучення інвестиційних ресурсів.

Висновок Резюмуючи, можна сказати, що стратегічним орієнтиром інноваційного розвитку залізничного транспорту України слід визнати впровадження високошвидкісного руху як необхідної умови входження до світової транспортно-логістичної системи пасажиро- і товароруху. Означене дозволило визначити ключові інновації, які потребують термінового впровадження з метою модернізації техніко-технологічного, організаційно-економічного і науково-кадрового потенціалу підприємств залізничної галузі.

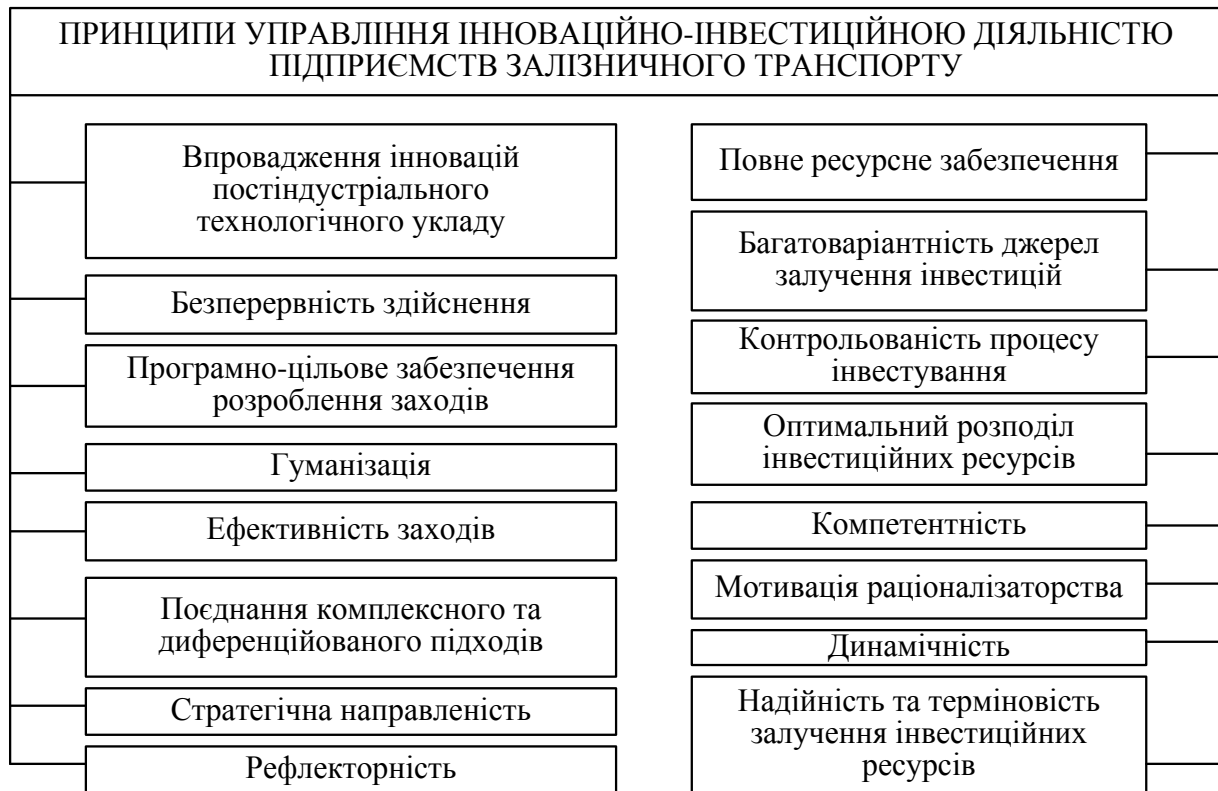


Рис. 1. Принципи управління інноваційно-інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Дикань В.Л. Система інтегрованого управління інвестиційно – інноваційним розвитком залізничного транспорту /В.Л. Дикань, О.Г. Кірдіна // Зб. наук.пр./Маркетинг і менеджмент інновацій.- 2011. – Вип.1.-С.137 – 144.
- 2 Дикань В.Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. - 194 с.
- 3 Бараш Ю. С. Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні : монографія / Ю. С. Бараш, А. В. Момот. – Дніпропетровськ : Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. – 137 с.
- 4 Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В.П. Ільчук; За ред. д.е.н., проф. Сича Є.М. – К.: Логос, 2004.- 381 с.
- 5 Калініченко Л.Л. Вирішення інвестиційної проблеми інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту / Л.Л. Калініченко // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – Випуск 236, Т. 2. – С. 222 – 227.
- 6 Токмакова І.В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : монографія / І.В. Токмакова. –Х. : УкрДУЗТ, 2015. – 403 с.
- 7 Корінь М.В. Забезпечення інноваційного розвитку залізничного транспорту на основі формування промислово-логістичної системи: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон.

наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / М.В. Корінь; Українська державна академія залізничного транспорту. – Харків., 2013. – 21 с.

8 О главном [Электронный ресурс] // Информационный бюлетень РЖД. – 2015. – №5 (34) – С. 1–11. – Режим доступа: railclub.ru/forum/download/file.php?id=13648

9 Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Мініфраструктури

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/32209.html

10 Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України : аналітична записка [Електронний ресурс] // Національний інститут стратегічних досліджень. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303/>

Стаття надійшла: 17.10.16р.

УДК 339.1

ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ЗМІНАМИ НА МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Божанова О.В., к.е.н., доцент, (НМетАУ)

Статтю присвячено визначенню сутності економічної ефективності управління змінами машинобудівних підприємств. Досліджено сутність поняття «зміни», «управління змінами». Уточнено сутність поняття «економічна ефективність управління змінами машинобудівного підприємства». Розглянуті фактори, що впливають на економічну ефективність управління змінами. Визначено часткові показники економічної ефективності управління змінами, які впливають на інтегральний показник економічної ефективності управління змінами.

Ключові слова: економічна ефективність, зміни, управління змінами, машинобудівне підприємство, конкурентоспроможність

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Божанова Е.В., к.е.н., доцент (НМетАУ)

Статья посвящена определению сущности экономической эффективности управления изменениями машиностроительных предприятий. Исследована сущность понятия «изменения», «управление изменениями». Уточнена сущность понятия «экономическая эффективность управления изменениями машиностроительного предприятия». Рассмотрены факторы, влияющие на экономическую эффективность управления изменениями. Определены частичные показатели экономической эффективности управления изменениями, которые влияют на интегральный показатель экономической эффективности управления изменениями.

Ключевые слова: экономическая эффективность, изменения, управление изменениями, машиностроительные предприятия, конкурентоспособность

ECONOMIC PERFORMANCE MANAGEMENT CHANGE IN ENGINEERING COMPANIES

Bozhanova O.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor (NMetAU)

The article focuses on essence of economic efficiency change management engineering companies. The essence of the concept of "change", "change management." The essence of the concept of "economic efficiency engineering enterprise change management. The factors that influence the cost-effectiveness of change management. It was found that the effectiveness of change management depends on the quality of the goal the implementation of certain changes, the adequacy of selected change objectives engineering company, optimal processes and implementing change strategies, motivation for change and to achieve the objectives of personnel skills and management style.

Established partial indicators of economic efficiency of management changes that affect the integral index of economic efficiency of change management. Determined that market conditions and fierce competition summarizing important criterion for evaluating the effectiveness of change management engineering enterprise is its competitiveness.

Keywords: *economic efficiency, change, change management, engineering companies, competitiveness*

Постановка проблеми. В сучасних економічних умовах підприємства машинобудування для збереження конкурентоспроможності повинні постійно розвиватися. Це можливо лише при умові проведення змін, і такі зміни повинні бути адаптовані до навколишнього середовища. У зв'язку з цим виникає потреба в створенні нових механізмів та методів управління змінами. Машинобудівні підприємства мають узгоджену систему виробничо-господарської діяльності, планування та обліку із часом виявляються неспроможними вчасно реагувати на мінливі умови зовнішнього середовища через нерозвиненість та недосконалість механізмів управління змінами.

На жаль, сьогодні більшість машинобудівних підприємств в умовах політичної та економічної нестабільності в країні, лише пристосовуються до змін зовнішнього середовища і не розробляють стратегію їх випередження.

Аналіз наукових досліджень. Питання, що пов'язані з формуванням економічно ефективних механізмів управління змінами розглянуто в працях зарубіжних та вітчизняних вчених, таких як Кузьмін О. Є. [1], Пастухова В. [2], Ареф'єва О.В. [3], Гриньова В. М. [4], Гринько Т. В. [5], Бесєдін М. О. [6], Діденко В. М. [7], Мескон М. [8], Фрайлінгер К. [9], Фишер И [9], Коттер Дж. П. [10] та інші

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Останнім часом науковцями значно більше приділяється уваги розробці й аналізу можливостей застосування різних методів управління змінами промислових підприємств. Проте механізм управління змінами більшості

машинобудівних підприємств є не досить досконалим і не відповідає сучасним потребам, наслідком чого підприємства опиняються в кризовому стані.

Отже, управління змінами машинобудівних підприємств повинно бути економічно ефективним. Об'єктивна необхідність подальшого розвитку теоретичних та методичних засад формування механізму управління змінами машинобудівних підприємств визначає актуальність теми дослідження.

Мета статті. Головною метою статті є визначення сутності економічної ефективності управління змінами на машинобудівних підприємствах, яка потребує вивчення теоретичного підґрунтя.

Виклад основного матеріалу. Сучасні умови функціонування машинобудівних підприємств характеризуються невизначеністю та динамічністю середовища. Стан розвитку машинобудівних підприємств супроводжується низьким рівнем завантаження виробничих потужностей, достатньо високим рівнем фізичного та морального зношення обладнання та устаткування, а також низькою конкурентоспроможністю вітчизняної промислової продукції. Все це вказує на необхідність пошуку ефективних методів управління змінами і досягнення економічної стабільності.

Всі зміни на машинобудівних підприємствах, які обумовлені діючою стратегією або її трансформацією в процесі розвитку, як правило розподіляють на три групи:

- часткові стратегічні, які відбуваються у будь-яких сферах діяльності підприємства при переорієнтації певних

складових діяльності підприємства (пріоритетів, технологій виробництва або управління, структури) [1, 2];

- локальні стратегічні, які відбуваються у окремій сфері діяльності підприємства при збереженні її виду [2] (наприклад, перетворення бізнес-процесів, маркетингової політики, коли підприємство пропонує ринку нову продукцію);

- радикальні стратегічні, які передбачають фундаментальні зміни управління, структури підприємства, його бізнес-процесів та визначені обраною стратегією спочатку. Саме цей тип змін породжує стратегічні зміни, обумовлені реалізацією стратегії [2, 3], до яких можна віднести зміну бізнес-поведінки, організаційно-правової форми, цінової та збутової політики, форми власності, джерел фінансування тощо. До них також відносяться зміни, обумовлені впровадженням нових концепцій управління розвитком (стратегічного, цільового, процесного) та впровадження організаційних проектів [4].

Під розвитком підприємства вчені вважають якісні зміни й оновлення його господарської системи та організаційної структури, підвищення ефективності функціонування на основі вдосконалення техніки, технології та організації праці у всіх структурних підрозділах, підвищення якості продукції та послуг, що ним надаються.

В науковій літературі достатньо розкрито економічну сутність дефініції «зміни на підприємстві». Так, Гринько Т.В. вважає, що «зміни» – це освоєння підприємством нових ідей або моделей поведінки [5]. В той час як Бесєдін М.О. та Нагаєв В.М., поняття «зміни» тлумачать як перетворення, викликані нестабільністю загальних характеристик історичної еволюції умов діяльності організації, зокрема факторів виробничих і товарних ринків, географічних факторів, внутріфірмових умов, зовнішніх суспільно-політичних умов тощо. Ступінь змін характеризується звичністю подій, темпами змін і передбачуваністю

майбутнього [6]. Діденко В.М. в своїх працях стверджує, що зміни в організації зумовлені здійсненням нововведень, що можуть відбуватися в напрямках: оцінки і зміни цілей організації; зміни структури, тобто розподілу повноважень, відповідальності, поділу на відділи, служби, підрозділи, комітети тощо; зміни техніки, технологічних процесів, конструкцій виробів; модифікації можливостей або поведінки працівників [7].

Сьогодні в теорії менеджменту поняття «зміни» використовують значно ширше, так як саме зі змінами пов'язані основні можливості розвитку підприємства. У зв'язку з тим, що машинобудівні підприємства так само, як і інші промислові підприємства, постійно прагнуть максимально адаптуватися до змін, що відбуваються зовнішньому середовищі значимість змін зростає і набуває форм самостійного об'єкта управління.

М. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоурі [8], вважають управління змінами процесом, що містить послідовні функції планування, організації, мотивації та контролю змін, об'єднаних процесами комунікації та прийняття рішення [8]. К. Фрайлінгер розглядає «управління змінами» як процес, що складається з етапів планування, реалізації, контролю, регулювання та координування. Планування передбачає визначення об'єкта змін, формулювання необхідних змін, забезпечення підтримки змін; реалізація змін полягає в експериментальному впровадженні; контроль – у перевірці результатів реалізації змін, а координування – у впровадженні перевірених змін [9]. Дж. Коттер, який свої наукові праці присвятив теорії лідерства та удосконалення механізмів управління змінами, стверджує, що управління змінами – це метод управління, що має на меті стимулювання організацій і приватних

осіб до ефективного протистояння змінам, що відбуваються в їх діяльності [10].

Сутність поняття «управління змінами» доцільно досліджувати з позицій відомих підходів в управлінні, а саме:

– процесний підхід. Управління змінами розглядають як процес, складовими якого є послідовні взаємопов'язані дії. Іншими словами, управління змінами – це реалізація відомих управлінських функцій, кожна з яких сама є процесом;

– системний підхід. Управління змінами трактують як механізм побудови сукупності елементів (внутрішньокорпоративних та зовнішніх), кожен із яких впливає на підприємство та безпосереднє управління. Застосування цього підходу потребує бачення перспектив для підприємства загалом та зв'язків його з навколишнім середовищем (вплив середовища на підприємство та навпаки);

– ситуаційний підхід підкреслює значення «ситуаційного мислення». Управління змінами розглядають із погляду вибору пріоритетних елементів – складових проекту на певному етапі змін – та здійснення першочергового впливу на них.

В умовах ринкової економіки забезпечення ефективності управління змінами є метою будь-якого машинобудівного підприємства, оскільки саме ефективність управління змінами забезпечує успішне функціонування та сталий розвиток кожної організаційно – господарчої ланки.

Ефективність управління змінами не визначається лише факторами зовнішнього середовища машинобудівного підприємства, в першу чергу ефективність управління змінами залежить від дій персоналу в процесі діяльності машинобудівного підприємства, в процесі реалізації розроблених планів і програм розвитку машинобудівного підприємства, в процесі

досягнення визначеної мети. Отже, ефективність управління змінами залежить від якості поставленої мети здійснення певних змін, адекватності обраних змін цілям машинобудівного підприємства, оптимальності процесів реалізації змін та стратегій, мотивації персоналу для здійснення змін та на досягнення цілей, кваліфікації персоналу та стилю управління.

Існує багато підходів до визначення поняття ефективності управління змінами. Узагальнення різних підходів дало можливість запропонувати наступне визначення: економічна ефективність управління змінами – це отриманий результат від функціонування механізму управління змінами, що забезпечує досягнення мети підприємства, яка визначається співвідношенням ефекту від реалізації інвестицій в зміни та систему управління змінами машинобудівного підприємства

Зовнішня ефективність управління змінами характеризується ступенем досягнення цілей та ступенем виконання змін на підприємстві. Внутрішня ефективність може бути охарактеризована за допомогою інтегрального показника економічної ефективності управління змінами.

Інтегральний підхід до оцінки ефективності управління змінами ґрунтується на побудові інтегрального показника, який охоплює декілька часткових (фінансової, ресурсної ефективності, а також показників, що характеризують соціальний, науково-технічний та екологічний ефект управління змінами машинобудівного підприємства) показників ефективності управління змінами.

Інтегральний підхід з'явився як один із варіантів подолання головного недоліку переважної більшості показників ефективності управління змінами – неспроможності відобразити багатогранну ефективність управління змінами в цілому. Він є спробою оцінити

ефективність управління за допомогою узагальнюючих показників, що охоплюють декілька найважливіших аспектів управлінської діяльності машинобудівного підприємства

Принципова формула розрахунку інтегрального показника ефективності управління змінами (W) має наступний вигляд:

$$W=f(P_1, P_2, P_3, P_4, P_5),$$

де P_1, P_2, P_3, P_4, P_5 – часткові показники ефективності управління змінами, а саме: фінансової, ресурсної, соціальної, інноваційної та екологічної складової ефекту управління змінами машинобудівного підприємства

Висновок. Таким чином, в умовах ринкових відносин та конкуренції важливим узагальнюючим критерієм оцінки ефективності управління змінами машинобудівного підприємства є його конкурентоспроможність.

Конкурентоспроможність машинобудівного підприємства може визначатись оцінкою, що характеризує його місце серед інших машинобудівних підприємств. Високий рейтинг та його зростання показує високий рівень ефективності управління змінами машинобудівного підприємства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Кузьмін О. Є. Трансформація підприємств: економічна оцінка та побудова систем менеджменту : монографія / Кузьмін О. Є., Мороз А. С., Подольчак Н. Ю., Шуляр Р. В. ; НУ «Львівська політехніка». – Львів, 2005. – 335 с.
2. Пастухова В. Розвиток теорії та практики стратегічного управління в Україні / В. Пастухова // Вісник КНТЕУ. – 2006. – №2. – С.10-15.
3. Ареф'єва О.В. Реінжиніринг бізнес-процесів: принципи та технологія / О.В. Ареф'єва, І.Є. Мельник. – К.: ГРОТ, 2004. – 64 с.
4. Гриньова В. М. Процес підготовки реструктуризації підприємств машинобудування : організація управління : монографія / В. М. Гриньова, М. В. Новікова. – Харків : Видавництво ХНЕУ, 2010. – 238 с.
5. Гринько Т. В. Управління змінами на підприємствах – необхідна умова забезпечення їх розвитку / Т. В. Гринько // Бізнес-Інформ. – 2013. – № 10. – С. 247–252.
6. Бесєдін М. О. Основи менеджменту: оцінно-ситуаційний підхід (модульний варіант): підруч. / М. О. Бесєдін, В. М. Нагаєв. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 478 с.
7. Діденко В. М. Менеджмент: підруч. / В. М. Діденко. – К.: Кондор, 2008. – 524 с.
8. Мескон М. Основы менеджмент а; [пер. с англ.] / М. Мескон, А. Майкл, Х. Франклин. – М.: Дело, 1997 – 684 с.
9. Фрайлингер К. Управление изменениями в организации. Как успешно провести преобразования / К. Фрайлингер, И. Фишер. – СПб.: Книжная палата, 2002. – 74 с.
10. Kotter J. P. Leading Change: Why transformation efforts fail / J. P. Kotter // Harvard Business Review. – 2007. – January.

Стаття надійшла: 20.10.16р.

УДК 338.4

ВИКОРИСТАННЯ КОНЦЕПЦІЇ LEAN-CONSTRUCTION В УПРАВЛІННІ БУДІВЕЛЬНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ

*Бутенко О. П., к.е.н., доцент,
Єрмакова А. О., магістр,
Бондаренко Ю. С., магістр (ХНУБА)*

У статті визначені загальні проблеми та недоліки управління будівельним підприємством. Проаналізований метод управління «ощадливе управління об'єктами» (lean- production), установлені відмінності між традиційною бізнес-моделлю та бізнес-моделлю lean- підходу до управління та реалізації процесу у будівництві. Запропонована сучасна управлінська концепція lean-construction (ощадливого будівництва), досліджені її особливості, а також розглянуті завдання, які виконуються при використанні цієї стратегії у діяльності будівельного підприємства.

Ключові слова: lean-construction (LC), lean-підхід, управління у будівництві, види втрат, традиційна бізнес-модель, бізнес-модель lean-підходу, вирівнювання потоків.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ LEAN-CONSTRUCTION В УПРАВЛЕНИИ СТРОИТЕЛЬНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ

*Бутенко Е. П., к.э.н., доцент,
Єрмакова А. А., магістр,
Бондаренко Ю. С., магістр (ХНУСА)*

В статье определены общие проблемы и недостатки управления строительным предприятием. Проанализирован метод управления «бережливое управление объектами» (lean- production), определены различия между традиционной бизнес-моделью и бизнес-моделью lean-подхода к управлению и реализации процесса в строительстве. Предложена современная управленческая стратегия lean- construction (экономного строительства), исследованы ее особенности, а также рассмотрены задачи, которые выполняются при использовании этой стратегии в деятельности строительного предприятия.

Ключевые слова: lean-construction (LC), lean-подход, управление в строительстве, виды потерь, традиционная бизнес-модель, бизнес- модель lean-подхода, выравнивание потоков.

USING LEANCONSTRUCTION CONCEPT IN CONSTRUCTION COMPANIES' WORK

*Butenko E. P. PhD, Associate Professor,
Yermakova A.O., master,
Bondarenko Y. S., master (KNUCEA)*

The article identifies common problems and disadvantages of building enterprise management. The article analyzes a method of "economical management of the objects» (lean production), identifies the differences between the traditional business model and the lean business model - a management approach and implementation of the process during construction. The article identifies the causes of construction backwardness from many industries. The article defines the main errors of implementation of the Lean- construction. The article also offers a modern management strategy - the lean construction (economical construction), examines its features and discusses the tasks that are performed with the help of this strategy in the performance of a construction company. Article determines the relevance of the implementation of this concept.

Keywords: *Lean construction (LC), construction management, the kinds of losses, traditional business model, lean approach business model, leveling of flows (flattening of fluxes)*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Багато галузей і підприємств, які співпрацюють на будівельному ринку є джерелом наповнення, як місцевих, так і регіональних бюджетів, що підтверджує важливість успішної діяльності будівельної галузі в масштабах країни. Складний стан чинників що формують діяльність цієї галузі вимагає пошук підходів до вирішення проблем з урахуванням можливостей того чи іншого підприємства. На сьогоднішній день більшість будівельних підприємств обирає заходи з виживання, які в основному складаються із підтримки об'єктів у стані, який дозволяє продовжити роботу. Гостро стоїть питання і з прямого інвестування об'єктів будівництва. Будівельний сектор країни на даний час не привабливий для інвесторів і потребує від керівників знаходження внутрішніх резервів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Авторами пропонується розглянути стратегію lean-construction (ощадливого будівництва), яка дає можливість підприємству без великих

витрат розвиватись навіть у складних умовах, що мають місце на даний час.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Пошукам шляхів підвищення ефективності діяльності будівельних підприємств приділено багато уваги у роботах зарубіжних та вітчизняних вчених-економістів таких, як Коскели Л. [1], Кобильоха О. Я., Мельника Г. [2], Несіоловського О. [3], Черниха Є. [4], Мохамеда С., Хейшема М.[5]тощо. Запропоновані авторами напрями покращення діяльності будівельних підприємств є вірними та актуальними і ґрунтуються на основі використання концепцій lean- construction (ощадливого виробництва), але потребують повернення більшої уваги керівників, тому що саме ця концепція найкраще узгоджується із сучасними реаліями.

Мета та задачі дослідження. Дослідження проблем вітчизняних будівельних підприємств та можливості їх усунення завдяки застосуванню сучасної управлінської концепція lean-construction.

Виклад основного матеріалу дослідження. Кожен об'єкт будівництва і

виробничий процес є особливим. Будівництво проводиться з урахуванням різних умов функціонального призначення, індивідуальних вимог замовника, його фінансових можливостей і безлічі інших чинників. Тому навіть при будівництві типових будівель кожний новий проект відрізняється від попередніх. Дуже велике число учасників будівельного виробництва, тривалість будівництва і територіальна розповсюдженість проектів також ускладнює ефективність управління. На різних стадіях виконання проекту змінюється склад учасників: проектувальників, підрядників, постачальників, а також піддаються змінам вимоги державних структур. Потреба в кредитах, що виникає через повільну оборотність капіталу, також тягне за собою великий ризик [2]. Підсумовуючи вище сказане, можемо зазначити такі проблеми будівництва[4]:

- недоліки існуючої нормативно-правової бази у будівництві;
- недоліки організаційних форм і структур управління будівництвом;
- систематичне перевищення встановлених строків будівництва і витрат на нього;
- низька продуктивність;
- перевищення кошторисної вартості будівництва;
- невисока якість будівельної продукції;
- простої;
- низький рівень кваліфікації багатьох працівників;
- погані умови праці;
- неповне дотримання вимог промислової безпеки, охорони праці, навколишнього середовища тощо.

До недоліків управління будівельним підприємством відносяться такі:

- прийняття несвоєчасних, непослідовних і навіть недоречних рішень вищим керівництвом;

- виконання замовником безлічі додаткових функцій, не властивих профілю його основної діяльності та пов'язаних з ризиком;

- нездатність організувати нормальну взаємодію з партнерами по проекту;

- відсутність командної роботи всередині будівельних компаній;

- неефективні комунікації та інформаційні потоки;

- недостатнє застосування управлінського інструментарію, насамперед статистичних методів;

- низька мотивація персоналу до якісної і результативної праці;

- нездатність реалізації або повне ігнорування принципу безперервного вдосконалення в ході проектів будівництва.

За думкою авторів, однією з головних причин виникнення проблем є відставання будівництва від багатьох галузей промисловості в частині освоєння передових методів управління. А також те, що вітчизняні будівельні фірми увійшли в ринок із застарілими управлінськими структурами, сформованими в умовах адміністративно-командної економіки [3]. Тому виникає необхідність в адаптації передових методів управління будівництвом, що активно розвиваються за кордоном.

У дослідженні пропонується проаналізувати один із передових методів управління під назвою «Ощадливе управління об'єктами». Концепція «ощадливого виробництва» заснована в 1950-і роки Таїті Воно в компанії Toyota (Toyota Production System), дала розвиток концепції американських фахівців lean-production [7]. Ощадливе виробництво орієнтоване на ефективне використання наявних ресурсів, а також скорочення дій, які не додають продукту цінності. Це дозволяє зменшити життєвий цикл виробництва і знизити кінцеву вартість продукту. Основний принцип ощадливого

виробництва такий: одні дії, здійснювані у процесі виробничої діяльності, підвищують цінність створюваної продукції, а інші - ні (то є втрати).

Фінський фахівець Лаурі Коскела першим опублікував роботи, в яких поставив питання про застосовність методів ощадливого виробництва в будівельній галузі, поклавши тим самим початок ощадливого будівництва. За його словами: Lean-construction (LC) - напрям менеджменту якості, що створений з метою вирішення хронічних проблем будівництва за допомогою застосування принципів ощадливого виробництва в будівельній галузі [8].

Вітчизняний будівельний бізнес переважно ведеться як проектно-орієнтований, ґрунтується на виконанні чотирьох основних цілей, представлених в таких областях як бюджет, строки, якість

та компонент безпеки. Навіть якщо ці цілі виконані, більш орієнтована на клієнта lean - модель може перевершити стандартні цілі, додати цінність для клієнта і поліпшити загальний процес. Lean бізнес-модель встановлює клієнтську стратегію, яка зосереджена збільшити цінність для клієнта і скоротити втрати і ризик у процесі. Як і у будь-якому бізнесі, основні три елементи будівельного бізнесу є: ресурси, процес і управління. Ресурси в lean, в основному ґрунтуються на усуненні компоненту втрат, які розглядаються як втрати часу для переробки, транспортування, зберігання, корегування і, найголовніше, це людські ресурси, будівельні матеріали та обладнання. Відмінності в управлінні традиційним та lean - підходом можна резюмувати в таблиці 1.

Таблиця 1

*Різниця між традиційною бізнес-моделлю та бізнес-моделлю lean - підходу до управління та реалізації процесу у будівництві
[Складено за джерелом 10]*

Підхід до управління		Процес будівництва	
<i>Традиційні моделі</i>	<i>Lean-модель</i>	<i>Традиційні моделі</i>	<i>Lean- модель</i>
Поетапний та індивідуальний підхід	Партисипативний підхід	Проект створює процес	Безперервна спроба стандартизувати процес
Проект - доставка	Потреби клієнтів Доставка /Зустріч	Лінійний процес	Одночасний (багаторівневий)
Індивідуальний ризик-менеджмент	Загальний ризик та винагорода	Продажі на засадах потоку, що переривається	Безперервний потік
Lean інструмент	Lean культура та спосіб ведення бізнесу	Відокремлена логістика	Загальна інтегрована логістика

Центральна ідея LC - пошук і застосування систематичних методів зниження всіх видів втрат, які сформулював Таїті Воно як такі: втрати через перевиробництво, втрати через запаси, втрати через ремонт / брак, втрати рухів, втрати обробки, втрати очікування, втрати транспортування. Однією з

найважливіших завдань, яке ставлять перед собою фахівці LC є вирівнювання потоків робіт, тобто створення запасів фронтів робіт, готових до виконання [9]. У дослідженні пропонується схематичне зображення вирівнювання потоків між існуючими проблемами будівельних

підприємств та пропозиціями Lean-construction (рис.1).

Система lean включає в себе безліч методик, інструментів і підходів до менеджменту. До них відносяться такі:

- система 5S (sort, setinorder, shine, standardise, sustain) поєднує п'ять принципів;

- система TPM (Total Productive Maintenance) – сукупність ідеології, методів та інструментів, які спрямовані на підтримання постійної працездатності обладнання для забезпечення безперервності виробничих процесів;

- система SMED (Sungle- Minute Exchange of Dies) – тобто швидке переналагодження, переоснащення обладнання;

- кайдзен – безперервне покращення процесів виробництва, надання послуг, допоміжних бізнес-процесів, управління, тобто всіх аспектів життя компанії;

- гембакайдзен – безперервне вдосконалення на місці, де формується продукція чи послуги;

- система захисту від помилок – створюється такий технічний або програмний засіб, який би попереджував споживача про помилку;

- система канбан – забезпечує безперервний матеріальний потік;

- система “точно в строк” – політика, що забезпечує потік матеріалів, товарів, послуг у той момент, коли вони потрібні [1].

Як зазначено вище, сучасний менеджмент, є складним та комплексним методом управління підприємством і потребує від керівників глибоких знань та навиків, а головне – це розуміння відповідати та, навіть, передувати змінам, які відбуваються у зовнішньому середовищі.

- Реалізуючи концепцію Lean-construction, підприємства часто допускають типові помилки. Основною та найбільшою помилкою зазвичай є

технологічний підхід до розуміння поліпшення роботи підприємства. Але технологічний підхід означає впровадження в дію сучасного обладнання без підтримки його з боку управлінської ланки, тобто підходи до управління трудовими ресурсами залишаються без змін. Тому керівництву потрібно уникати такого погляду на концепцію та застосовувати управлінський підхід, який розглядає процес оптимізації виробництва як пошук “слабких місць”, а пізніше вже впровадження відповідних технологій відповідно до виниклої потреби.

- Окремо відзначимо актуальність впровадження концепції ощадливого виробництва не лише для прибуткових підприємств, а й для організацій, що зіткнулися з труднощами, оскільки концепція сфокусована на покращенні основних процесів без залучення додаткових інвестицій. Потрібно усвідомлювати, що використання методів LC не забезпечить миттєвого збільшення обороту, адже lean-технологія працює спільно з правильним управлінням капіталом і скороченням витрат. Далі потрібно зосередитись на впровадженні принципів ощадливого виробництва, яке має форму серій невеликих заходів, сконцентрованих на безперервному вдосконаленні (Кайдзен), на тих можливостях, які можуть згенерувати реальні результати.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Вірне використання стратегії LC керівниками будівельних підприємств та успішна її реалізація безсумнівно надає переваги підприємству. Застосування цієї концепції вимагає від керівництва розуміння необхідності використання процесного й системного підходів в управлінні, та комплексного використання інструментів, якими оперує ця стратегія.

**Сильні сторони та
можливості LC**

**Стримуючі сили
(сучасні проблеми будівельних підприємств)**



Бажаний стан

Вирівнювання потоків

Існуючий стан

Рис. 1. Вирівнювання потоків між існуючими проблемами будівельних підприємств та можливостями Lean- construction [Авторська розробка за джерелами 2,3,4]

Подальше дослідження необхідно проводити у напрямку розробки чітких конкретних дій керівників для можливості практичної реалізації LC стратегії на підприємстві. Цей план повинен стати інструкцією при визначенні цінності робіт і знаходження місць втрат та базуватись на основі партисипативного управління, що, на думку авторів, є основою підвищення творчості працівників. Особливо актуальне використання LCу період кризи через відсутність необхідності залучення додаткових коштів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Koskela, L. Application of the new production philosophy to construction / Stanford University (Technical Report No. 72, Center for Integrated Facility Engineering, Department of Civil Engineering). Stanford, CA. 1992. –С. 1–9.
2. Кобилюх О. Я. Ощадливе виробництво як концепція оптимізації виробничого та управлінського процесів [Електронний ресурс] / О. Я. Кобилюх, Г. М. Мельник / Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/23489/1/10-43-49.pdf>
3. Несіоловський О. Ощадливе виробництво: комплексний підхід [Електронний ресурс] / О. Несіоловський. - Режим доступу: <http://innovations.com.ua/ua/articles/13332/tempr>
4. Черных Е. А. Организация строительного производства: бережливый подход / Е. А. Черных // Менеджмент качества. 2010. № 01 (09). – С. 44 – 55.
5. Mohammed S. Mehany. Lean construction principles past and present – a business model consistency [Електронний ресурс] / S.Mohammed, M.Hashem // 51st ASC Annual International Conference Proceedings Copyright 2015 by the Associated Schools of Construction. Режим доступу: <http://ascpro.ascweb.org/chair/paper/CPGT309002015.pdf>
6. Каплан Е. Л. Управление строительной компанией / Е. Л.Каплан. М.: Изд-во Гиорд, 2009. –144 с.
7. The Toyota Way model: An alternative frame work for lean construction // Total Quality Management and Business Excellence. 2014. Vol. 25. Issue 5–6. Pp. 664–682.
8. Zimina, D., Ballard, G., Pasquire, C. Target value design: using collaboration and a lean approach to reduce construction cost / D. Zimina, G.Ballard, C. Pasquire // Construction Management and Economics. 2012. Vol. 30. Issue 5. Pp. 383–398.
9. Черных Е. А. Оперативное планирование и качество строительства: отечественный и зарубежный опыт / Е. А. Черных // Менеджмент качества. 2009. № 04 (08).– С. 270–287
10. Бутенко О. П. Особливості використання lean-підходу до управління будівельним підприємством / О. П.Бутенко, Т.Є. Андреева // Матеріали VIII Міжн. наук. - практ. конф. «Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів», м. Харків, 2016. – С. 3– 5

Стаття надійшла: 24.10.16р.

УДК 658

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ АДАПТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

*Зубенко В.О., к.е.н, доцент,
Ліман І.В., магістр (УкрДУЗТ)*

В статті доведена необхідність та своєчасність формування адаптивної системи управління підприємством. Детальний та обґрунтований аналіз генезису поняття дозволив дійти висновку, що під адаптивним управлінням слід розуміти систему управління, яке дозволяє підприємству своєчасно та ефективно реагувати на всі зміни в зовнішньому та внутрішньому середовищах, що в цілому забезпечує конкурентоспроможність підприємства. В статті окреслені головні особливості адаптивної системи управління. Проведені дослідження свідчать про доцільність використання сучасним підприємствам матричної системи управління.

Ключові слова: управління, адаптивне управління, підприємство, система управління

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ АДАПТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМИ

*Зубенко В.А., к.э.н, доцент,
Лиман И.В., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье доказана необходимость и своевременность формирования адаптивной системы управления предприятием. Подробный и обоснованный анализ генезиса понятия позволил прийти к выводу, что под адаптивным управлением следует понимать систему управления позволяющая предприятию своевременно и эффективно реагировать на все изменения во внешнем и внутреннем средах, что в целом обеспечивает конкурентоспособность предприятия. В статье рассмотрены главные особенности адаптивной системы управления. Проведенные исследования свидетельствуют о целесообразности использования современным предприятиям матричной системы управления.

Ключевые слова: управление, адаптивное управление, предприятие, система управления

CONCEPTUAL PROVISIONS OF ADAPTIVE MANAGEMENT COMPANIES

*Zubenko V. A., candidate of economic sciences, associate professor,
Liman I.V., master (USU of RT)*

The article proves the necessity and timeliness of formation of adaptive system for managing enterprise in contemporary business conditions, variability and ambiguity. Detailed and reasoned analysis of the Genesis of the concept was allowed to come to the conclusion that under adaptive management should understand the management system that

allows the company to timely and effectively respond to changes in the external and internal environments that, in General, ensures the competitiveness of the enterprise. The article describes the main features of the adaptive control system. It is proved that, for constructing the adaptive control system should pay attention to the function and structure of the enterprise management. The conducted researches testify to expediency of use of the modern companies matrix management.

Key words: *management, adaptive management, enterprise systems management*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Складність сучасних економічних відносин і відповідно негативний вплив зовнішнього середовища на вітчизняні підприємства ставлять перед управлінцями ряд завдань. Вирішення цих завдань вимагає розробки нових, більш досконалих методів управління, що дозволяють вітчизняним підприємствам балансувати між такими притаманними українській економіці реаліями, як обмеженість фінансових ресурсів, застаріла технологічна база, енерго- і матеріаломісткі технології виробництва, з одного боку, і необхідність відповідати вимогам сучасного економічного оточення – з іншого. Для цього, насамперед, необхідно впровадити такі методи управління, які дозволять інноваційно розвивати підприємство у відповідності з його можливостями та потребами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні тема дослідження теоретичних основ управління вітчизняними підприємствами та окреслення напрямків їх розвитку досить популярна, їй присвячена ціла низка праць за авторством: В.Л. Диканя, О.В. Шраменко, Н.В. Якименко [1], Р.А.Фатхутдинова [2], А. М. Смолкіна [3] та ін.

Концептуальні аспекти адаптивного управління представлені в працях І.В. Токмакової [4], Є.І. Юревича [5], М.Л. Зайцева [6] І.Ю. Тюкіна, В.О.Терехова [7], А.Б. Борисова [8], Т.П. Варламова [9], П. Друкера [10] та ін.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз теоретичних напрацювань із зазначеної проблематики

свідчить про високу зацікавленість вітчизняних та закордонних вчених питанням формування адаптивного управління на вітчизняних підприємствах. Разом з тим явно необхідні нові дієві пропозиції, що дозволять добитися високих економічних результатів в зазначеній проблемі.

Метою статті є визначення концептуальних положень адаптивного управління вітчизняними підприємствами.

Основна частина. З метою формування діючої системи адаптивного управління на підприємстві в сучасних умовах господарювання слід спочатку зосередити увагу на понятті «адаптивне управління» та виділити базові його характеристики.

Юревич Є. І. під адаптивним управлінням розуміє стратегію, яка приводить підприємство до головної мети. Адаптивна стратегія, на його думку, не є стаціонарною, правила вибору управління підбираються в ході управління, а не призначаються заздалегідь [5].

Зайцев М.Л. вважає, що адаптивне керування – це система керування, що підлаштовує характеристики у відповідності з вимірюємими параметрами [6].

Борисов А.Б. наголошує, що адаптивне управління – форма управління підприємством, яка допомагає йому гнучко змінюватися, швидко пристосовуватися до оновлюємих цілей, завдань, функцій підприємств, а також до змін у зовнішньому економічному середовищі [8].

Варламов Т.П. під адаптивним управлінням розуміє дослідження, вивчення середовища, підлаштування своєї діяльності під запити середовища, а також

внутрішніх резервів і самої діяльності до запитів споживачів [9].

Друкер П. в роботі «Ефективне управління» наголошує, що адаптивне управління пов'язане зі створенням багатоцільової системи управління продукцією, технологіями, з урахуванням загально корпоративної координації, узгодженості в прийнятті рішень, вироблення оптимальних оцінок виникаючих проблем на підприємстві, розробки конкретних дій [10].

Тюкін І.Ю., Терехов В.О. вважають, що адаптивна система управління – система, що забезпечує постійний керуючий вплив, направлений на забезпечення адаптації цієї системи до змін у зовнішньому і внутрішньому середовищі без регулювання ззовні [7].

Детальний та обґрунтований аналіз генезису поняття дозволяє дійти висновку, що під адаптивним управлінням слід розуміти систему управління, яка дозволяє підприємству своєчасно та ефективно реагувати на всі зміни в зовнішньому та внутрішньому середовищах, що в цілому забезпечує стійкий розвиток підприємству. Тобто для формування ефективного адаптивного управління на вітчизняних підприємствах в першу чергу необхідно: спрямування всієї системи управління підприємством на досягнення встановлених стратегічних орієнтирів; наявність високого рівня інформаційного забезпечення керівників всіх рівнів управління; чіткість, повнота та однозначність правил, норм і стандартів, що дозволяє якісно забезпечити процес управління; адаптованість інституційного середовища більш низького рівня до змін інституційного середовища більш високого рівня.

В першу чергу підприємствам для побудови адаптивної системи управління слід звернути увагу на функції та структуру управління.

Функції управління діяльністю підприємства реалізуються підрозділами апарату управління і окремими працівниками, які при цьому вступають в

економічні, організаційні, соціальні, психологічні та інші відносини один з одним. Організаційні відносини, що складаються між підрозділами і працівниками апарату управління підприємства, визначають його організаційну структуру.

Під структурою управління організацією розуміється склад (перелік) відділів, служб і підрозділів в апараті управління, системна їх організація, характер співпідпорядкованості та підзвітності один одному і вищому органу управління підприємства, а також набір координаційних та інформаційних зв'язків, порядок розподілу функцій управління по різним рівням і підрозділам управлінської ієрархії [1].

1 Лнійна організаційна структура. Лнійна структура характеризується тим, що на чолі кожного підрозділу стоїть керівник, що зосередив у своїх руках всі функції управління і здійснює одноосібне керівництво підлеглими йому працівниками. Його рішення передаються по ланцюжку "зверху вниз", обов'язкові для виконання нижчестоящими ланками. Він, у свою чергу, підпорядкований вищестоящому керівнику [1].

На цій основі створюється ієрархія керівників даної системи управління (наприклад, майстер дільниці, начальник цеху, директор підприємства), тобто реалізується принцип єдиноначальності, який передбачає, що підлеглі виконують розпорядження одного керівника. Вищий орган управління не має права віддавати розпорядження будь-яким виконавцям, минаючи їх безпосереднього начальника.

Недоліки лнійної структури: відсутність ланок, що займаються питаннями стратегічного планування; тенденція до перекидання відповідальності при рішенні проблем, потребують участі кількох підрозділів; мала гнучкість і пристосованість до зміни ситуації; критерії ефективності і якості роботи підрозділів і підприємства в цілому різні; тенденція до формалізації оцінки ефективності і якості

роботи підрозділів приводить зазвичай до виникнення атмосфери страху і роз'єднаності; велике число "рівнів керування" між працівниками, що випускають продукцію, і особою, що приймає рішення; перевантаження управлінців верхнього рівня; підвищена залежність результатів роботи організації від кваліфікації, особистих і ділових якостей вищих управлінців. У сучасних умовах недоліки лінійної структури переважають.

Така структура погано відповідає визначеним вище вимогам до адаптивної системи управління.

2 Функціональна структура заснована на створенні підрозділів для виконання певних функцій на всіх рівнях управління (дослідження, виробництво, збут, маркетинг та ін). В даній структурі за допомогою директивного керівництва може бути з'єднані ієрархічно нижні ланки управління з різними вищими ланками управління. Таку організаційну структуру називають багатолінійною. Функціональні служби зазвичай мають у своєму складі фахівців високої кваліфікації, виконують залежно від покладених на них завдань конкретні види діяльності [1].

До недоліків такої структури можна віднести: неоднозначний розподіл відповідальності; ускладнена комунікація; тривала процедура прийняття рішень; виникнення конфліктів через незгоду з директивами, оскільки кожен функціональний керівник ставить свої питання на перше місце.

У цій структурі порушений принцип єдиноначальності і ускладнена передача інформації, що не відповідає визначеним вище вимогам до адаптивної системи управління.

3 Лінійно-функціональна структура - ступінчаста ієрархічна. При ній лінійні керівники є єдиноначальниками, а їм надають допомогу функціональні органи. Лінійні керівники нижчих щаблів адміністративно не підпорядковані

функціональним керівникам вищих ступенів управління [1].

Недоліки, серед яких у першу чергу відзначають наступні: несприйнятливості до змін, особливо під впливом науково-технічного і технологічного прогресу; закостенілість системи відносин між ланками і працівниками апарату управління, зобов'язаними строго слідувати правилам і процедурам; повільну передачу і переробку інформації через безліч погоджень (як по вертикалі, так і по горизонталі); уповільнення прогресу управлінських рішень.

4 Дивізіональна структура - найбільш поширена форма організації управління сучасного промислового підприємства. Сенс її полягає в тому, що самостійні підрозділи практично повністю відповідають за розробку, виробництво і збут однорідної продукції (дивізіонально-продуктова структура управління) або самостійні відділення повністю відповідають за господарські результати на певних регіональних ринках (дивізіонально-регіональна структура управління) [1].

До числа недоліків цієї структури відносять: велика кількість "поверхів" управлінської вертикалі; роз'єднаність штабних структур відділень від штабів компанії; основні зв'язки - вертикальні, тому залишаються загальні для ієрархічних структур недоліки - перевантаженість керівників, погана взаємодія при вирішенні питань, суміжних підрозділів і т. д.; дублювання функцій на різних "поверхах" і як наслідок - дуже високі витрати на утримання управлінської структури.

У зв'язку з вищезазначеним дивізіональна структура також не відповідає визначеним вище вимогам до адаптивної системи управління.

У сучасній теорії управління підприємством існують також так звані органічні або адаптивні структури управління, які стали розвиватися приблизно з кінця 70-х років, коли, з одного боку, створення міжнародного ринку товарів і послуг різко загострило

конкуренцію серед підприємств і вимагало від підприємств високої ефективності і якості роботи та швидкої реакції на зміни ринку, і з іншого боку, стала очевидною нездатність структур ієрархічного типу відповідати цим умовам. Головною властивістю структур органічного типу є їх здатність змінювати свою форму, пристосовуючись до мінливих умов.

До адаптивних структур відносять: 1 Командна (крос - функціональна) структура. Основою цієї структури є організація робіт з робочим групам, багато в чому прямо є протилежним ієрархічним типом структур [1].

Основними принципами такої організації управління є: автономна робота робочих груп; самостійне прийняття рішень робочими групами і координація діяльності по горизонталі; заміна жорстких управлінських зв'язків бюрократичного типу гнучкими зв'язками; залучення для розробки і вирішення завдань співробітників різних підрозділів.

Ці принципи руйнують властивий ієрархічним структурам жорсткий розподіл співробітників по виробничим, інженерно-технічним, економічним і управлінським службам, які утворюють ізольовані системи зі своїми цільовими установками та інтересами.

Командна структура також не відповідає визначеним вище вимогам до адаптивної системи управління, адже не сприяє стратегічній цілісності системи управління підприємством та перешкоджає досягненню встановлених корпоративних орієнтирів.

2 Проектна структура. Основним принципом побудови проектної структури є концепція проекту, під яким розуміється будь-яка цілеспрямована зміна в системі, наприклад, освоєння і виробництво нового виробу, впровадження нових технологій, будівництво об'єктів і т. д. Діяльність підприємства розглядається як сукупність виконуваних проектів, кожен з яких має вищезазначене слід відмітити, що для фіксований початок і закінчення. Під кожен забезпечення проект виділяються трудові, фінансові, підприємства в сучасних умовах

промислові і т. д. ресурси, якими розпоряджається керівник проекту. Кожен проект має свою структуру, а управління проектом включає визначення його цілей, формування структури, планування й організацію робіт, координацію дій виконавців. Після виконання проекту всі його компоненти, включаючи співробітників, переходять у новий проект або звільняються (якщо вони працювали на контрактній основі) [1].

3 Матрична (програмно - цільова) структура. Така структура являє собою мережну структуру, побудовану на принципі подвійного підпорядкування виконавців: з одного боку - безпосередньому керівнику функціональної служби, що надає персонал і технічну допомогу керівнику проекту, з іншого - керівнику проекту або цільової програми, який наділений необхідними повноваженнями для здійснення процесу управління.

При такій організації керівник проекту взаємодіє з 2-ма групами підлеглих: з постійними членами проектної групи і з іншими працівниками функціональних відділів, що підкоряються йому тимчасово і по обмеженому колу питань. При цьому зберігається їх підпорядкування безпосереднім керівникам підрозділів, відділів, служб. Для діяльності, яка має чітко виражений початок і закінчення, формують проекти, для постійної діяльності - цільові програми. В організації і проекти, і цільові програми можуть співіснувати.

Таким чином, матрична структура управління підприємством максимально повно відповідає визначеним вище вимогам до адаптивної системи управління. Отже, вона дозволяє гнучко, своєчасно та ефективно управляти підприємством в нестабільному зовнішньому середовищі, а також утримувати високі конкурентні позиції а ринку.

Висновок. Підсумовуючи все сказане вище, слід відмітити, що для конкурентоспроможності підприємства в сучасних умовах

господарювання, що характеризується мінливістю та неоднозначністю, необхідним є формування дієвої адаптивної системи управління. Проведені дослідження свідчать про доцільність використання сучасним підприємствам матричної організаційної структури управління, яке дозволяє спрямувати всю систему управління підприємством на досягнення встановлених стратегічних орієнтирів, а також якісно забезпечити процес управління підприємством.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Дикань В.Л. Экономика предприятия: учебное пособие / В.Л. Дикань, Е.В. Шраменко, Н.В. Якименко – Харьков: УкрГАЗТ, 2012. – 284 с.
- 2 Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации./ Р.А. Фатхутдинов - М.: Эксмо, 2005. - 544 с.
- 3 Смолкин А. М. Менеджмент: основы организации / А.М. Смолкин - М.: ИНФРА-М, 2001.- 257 с.
- 4 Токмакова І.В. Теоретико-методичні основи адаптивного управління підприємствами залізничного транспорту у сучасних умовах / І.В. Токмакова, Н.В. Янченко. - Х.: УкрДАЗТ, 2013. – 196 с.
- 5 Юревич Е.И. Теория автоматического управления. / Е.И. Юревич - СПб.: БХВ-Петербург, 2007. – 540 с.
- 6 Зайцев Н.Л. Экономика организации. / Н.Л. Зайцев – М.: Экзамен, 2004. – 384 с.
- 7 Тюкин И.Ю. Адаптация в нелинейных динамических системах. / И.Ю. Тюкин, В.А.Терехов. - СП-Б, ЛКИ, 2008. – 381 с.
- 8 Борисов А.Б. Большой экономический словарь. / А.Б. Борисов – М.: Книжный мир, 2003. – 895 с.
- 9 Варламов Т.П. Большая экономическая энциклопедия. / Т.П. Варламов– М.: ЭКСМО, 2008.
- 10 Друкер П. Эффективное управление./ П. Друкер // Пер. с англ. М.: Фаир-Пресс, 2002. – 288 с.

Стаття надійшла: 20.10.16р.

УДК 658.7

ЗНАЧЕННЯ І ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ СУЧАСНИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ В УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВОМ

*Куценко Т.М., к.е.н., доцент (НТУ «ХПІ»),
Попова О.М., ст. викладач (ХІФ КНТЕУ)*

У статті розглянуті питання впровадження сучасних інформаційних систем на підприємствах, визначено основні фактори, що обумовлюють необхідність використання інформаційних систем для прийняття ефективних управлінських рішень в умовах економічної невизначеності. Розкрито значення та особливості застосування інформаційних систем в процесі управління підприємством, визначено способи впровадження нової інформаційної технології та фактори, що впливають на прискорення даних процесів.

© Куценко Т.М.,
Попова О.М.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 55, 2016

Ключові слова: інформаційна система, система управління, автоматизована інформаційна система, способи впровадження, особливості сучасних інформаційних систем.

ЗНАЧЕННЯ И ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ В УПРАВЛЕНИИ КОМПАНИЕЙ

*Куценко Т.М., к.э.н., доцент (НТУУ «КПИ»),
Попова А.Н., ст. преподаватель (ХИФ КНТЭУ)*

В статье рассмотрены вопросы внедрения современных информационных систем на предприятиях, определены основные факторы, обуславливающие необходимость использования информационных систем для принятия эффективных управленческих решений в условиях экономической неопределенности. Раскрыто значение и особенности использования информационных систем в процессе управления предприятием, определены способы внедрения новой информационной технологии и факторы, который ускоряют данные процессы.

Ключевые слова: информационная система, система управления, автоматизированная система, способы внедрения, особенности современных информационных систем.

VALUE AND FEATURES OF MODERN INFORMATION SYSTEMS IN MANAGEMENT NOW

*Kutsenko T.M., Ph.D., associate professor (NTU "KPI"),
Popov A.N., Art. Lecturer (Heath KNTEU)*

The questions of application of modern information systems in enterprises. The main factors that necessitated the use of information systems for effective administrative decisions in times of economic uncertainty, which include the desire to increase the performance of routine actions aimed at the analysis and processing of collected information, improve enterprise management system, reduce material, time and cost associated with the process of collecting primary data. Cutting values and features of information systems in the enterprise management. The main methods of implementation of information technology in local information structures are adapting new information technology to organizational structure and streamlining of the organizational structure. The characteristic trends of development and implementation of information systems in enterprises, fragmentary use of information systems to automate certain tasks; low level of information technology managers and business units; partial use "ready solutions" information problems. It is proved that the main factors affecting the process of implementation of information systems is the need of organizations and users, and the availability of appropriate tools for their formation.

Keywords: information system, management system, automated information system implementation methods, especially modern information systems.

Постановка проблеми. Аналіз успішне функціонування організації в стану розвитку сучасних інформаційних систем є актуальним питанням в умовах активної інформатизації суспільства, адже

значній мірі залежить від прийняття ефективних управлінських рішень керівництвом, що базуються на

обґрунтуванні перспективних концепцій розвитку згідно з сучасною, достовірною та повною інформацією, яку може надавати відповідна інформаційна система.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні існує велика кількість досліджень щодо інформаційного суспільства, мережевої економіки, практичних аспектів використання інформаційних технологій в діяльності підприємства. Питаннями впровадження інформаційних систем займаються багато дослідників інформаційного менеджменту та фахівців-практиків. Серед них – П. Друкер, Е. Тофлер, С. Парінов, Л. В. Плескач, Т. Г. Затонацька, О. О. Коваленко, Т. В. Левицька, Т. І. Лумпова [1-7].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Однак питання впровадження сучасних інформаційних систем в процес управління підприємством в умовах економічної невизначеності потребує більш докладного обґрунтування.

Метою статті є обґрунтування необхідності впровадження сучасних інформаційних систем на підприємствах з метою отримання об'єктивної інформації щодо всіх аспектів його діяльності для продукування ефективних управлінських рішень та визначення стратегічних напрямів розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Впровадження інформаційних систем дозволяє менеджеру отримувати оперативний доступ до доволі нагромадженої інформації з тим, щоб в подальшому ефективно її використовувати для вирішення поставлених задач (в сферах аналізу маркетингової, фінансової, інвестиційної діяльності тощо). Основними факторами, що обумовлюють необхідність використання інформаційних систем для прийняття ефективних управлінських рішень в умовах економічної невизначеності, є бажання

збільшити продуктивність рутинних дій, спрямованих на аналіз та обробку зібраної інформації, підвищити ефективність системи управління підприємством, зменшити матеріальні, часові та фінансові витрати, пов'язані із процесом збору первинних даних.

Інформаційна система, як система управління, тісно пов'язана як з системами збереження та видачі інформації, так і з системами, що забезпечують обмін інформацією в процесі управління. Вона охоплює сукупність засобів та методів, що дозволяють користувачу збирати, зберігати, передавати і обробляти відібрану інформацію. Інформаційні системи існують з моменту появи суспільства, оскільки на кожній стадії його розвитку існує потреба в управлінні. Місією інформаційної системи є виробництво інформації, необхідної для ефективного управління всіма ресурсами організації, створення інформаційного та технічного середовища для управління її діяльністю. Інформаційна система може існувати і без застосування комп'ютерної техніки – це питання економічної необхідності. В будь-якій інформаційній системі управління вирішуються задачі трьох типів:

задачі оцінки ситуації (деколи їх називають задачами розпізнавання образів);

задачі перетворення опису ситуації (розрахункові задачі, задачі моделювання);

задачі прийняття рішень (в тому числі і оптимізаційні).

Автоматизована інформаційна система – це взаємозв'язана сукупність даних, обладнання, програмних засобів, персоналу, стандартних процедур, які призначені для збору, обробки, розподілу, зберігання, представлення інформації у відповідності з вимогами, які впливають з цілей організації. В умовах інформатизації абсолютно всіх аспектів суспільно-економічного життя суспільства

практично кожна інформаційна система використовує комп'ютерні технології, і тому надалі під інформаційними системами будемо розуміти саме автоматизовані.

Інформаційні системи включають в себе: технічні засоби обробки даних, програмне забезпечення і відповідний персонал. Визначені складові частини утворюють внутрішню інформаційну основу, до якої відносять:

- засоби фіксації і збору інформації;
- засоби передачі відповідних даних та повідомлень;
- засоби збереження інформації;
- засоби аналізу, обробки і представлення інформації.

Різноманітність інформаційних систем з кожним роком зростає. В залежності від функціонального призначення можна виділити наступні інформаційні системи, які використовуються в процесі управління підприємством: управляючі (АСУТП, АСУВ), проектуючі (САПР), наукового пошуку (АСНД, експертні системи), діагностичні, моделюючі, системи підготовки прийняття рішення (СППР), а в залежності від сфери використання інформаційні системи поділяються на адміністративні, економічні, виробничі, медичні, навчальні, екологічні, криміналістичні, військові та інші.

Державні інформаційні системи призначені для вирішення найважливіших народногосподарських проблем країни. На базі обчислювальних комплексів та економіко-математичних методів складають перспективні та поточні плани розвитку країни, розробляють державний бюджет та контролюють його виконання тощо.

Центральне місце в мережі державних інформаційних систем займає автоматизована система державної статистики (АСДС), яка є основним джерелом статистичної інформації і є базою для функціонування державних та регіональних інформаційних систем.

АСДС взаємодіє з автоматизованою системою планових розрахунків (АСПР) Міністерства економіки України, автоматизованою системою фінансових розрахунків (АСФР) Міністерства фінансів, автоматизованою системою обробки інформації з цін (АСОІ цін), автоматизованою системою обробки науково-технічної інформації (АСО НТІ) тощо.

Територіальні (регіональні) інформаційні системи призначені для управління адміністративно-територіальною одиницею. Ці системи виконують роботу з обробки інформації, яка необхідна для реалізації функцій управління регіоном, формування звітності та видачі оперативних даних місцевим органам державного управління.

Галузеві інформаційні системи призначені для управління підвідомчими підприємствами та організаціями. Сфери застосування – промислова, непромислова, наукова.

Інформаційні системи управління підприємствами (АСУП) – це системи із застосуванням сучасних засобів автоматизованої обробки даних, економіко-математичних та інших методів для розв'язання задач управління виробничо-господарською діяльністю підприємств.

Інформаційні системи управління технологічними процесами (АСУ ТП) керують станом технологічних процесів.

Інформаційно-пошукові системи (ІПС) орієнтовані на розв'язування задач пошуку інформації без її змістовної обробки.

Інформаційно-довідкові системи (ІДС) призначені для обчислення значень арифметичних функцій за результатами пошуку.

Інформаційно-управляючі системи (ІУС) призначені для автоматизованого розв'язування широкого кола задач управління [5, с. 13].

Така різноманітність інформаційних систем дає змогу впроваджувати найбільш

ефективні системи на підприємствах з огляду на особливості його господарської діяльності та впливу факторів зовнішнього середовища в умовах економічної невизначеності.

Існує два основних способи впровадження інформаційної технології в локальні інформаційні структури, що засновані на адаптації нової інформаційної технології до організаційної структури та на раціоналізації самої організаційної структури.

При першому способі впровадження нова інформаційна технологія пристосовується до організаційної структури і в її існуючому вигляді відбувається тільки локальна модернізація методів роботи. В цьому випадку комунікації розвинуті слабо, раціоналізуються лише робочі місця. Відбувається розподіл функцій між технічними робітниками та спеціалістами.

Другий спосіб впровадження нової інформаційної технології передбачає раціоналізацію організаційної структури: організаційна структура модернізується таким чином, щоб інформаційна

технологія дала найкращий ефект [6, с. 78-80].

Інформаційна система створюється для конкретного об'єкта. Ефективна інформаційна система бере до уваги розходження між рівнями управління, сферами дії, а також зовнішніми обставинами і дає кожному рівню управління тільки ту інформацію, яка йому необхідна для ефективного реалізації функції управління.

Впровадження інформаційних систем проводиться з метою підвищення ефективності виробничо-господарської діяльності фірми за рахунок не тільки опрацювання і збереження рутинної інформації, автоматизації облікових робіт та діловодства, а також за рахунок впровадження принципово нових методів керування, заснованих на моделюванні дій спеціалістів фірми при прийнятті управлінських рішень (експертні системи), використанні сучасних засобів телекомунікації (електрона пошта, телеконференції), глобальних і локальних обчислювальних мереж [7, с. 266-272].

Розглянемо особливості сучасних інформаційних систем, що зображено на схемі (рис. 1):



Рис. 1. Особливості сучасних інформаційних систем

На сьогоднішній день можна відмітити наступні тенденції розвитку та впровадження інформаційних систем на підприємствах:

фрагментарне використання інформаційних систем для автоматизації окремих задач;

низький рівень використання інформаційних технологій керівниками підрозділів та підприємств;

неповне використання «готових рішень» інформаційних задач.

Основними факторами, які впливають на процес впровадження інформаційних систем, є потреби організацій та користувачів, а також наявність відповідних засобів для їх формування. Найсуттєвіше на розвиток інформаційних систем вплинули досягнення в галузі комп'ютерної техніки та телекомунікаційних мереж [8, с. 235-238].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Таким чином, інформаційна система, як система управління, відображає концептуальну і фізичну архітектуру організації та супроводжує її багатофункціональну діяльність, яка тісно пов'язується, як з системами збереження та видачі інформації, так і з системами, що забезпечують обмін інформацією в процесі управління. Вона охоплює сукупність засобів та методів, що дозволяють користувачу збирати, зберігати, передавати і обробляти відібрану інформацію. Сучасна ринкова економіка породжує нові підходи до побудови як бізнес-процесів, так і інформаційних систем, що їх обслуговують. В ідеальному випадку моделі бізнес-процесів та інформаційних систем на підприємстві повинні збігатися, але поки що на практиці досить важко

втілити подібний підхід. Подальші дослідження будуть концентруватися на розробці підходів до формування дієвого механізму впровадження інформаційних систем в процес управління сучасними підприємствами.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Друкер Питер Ф. Задачи менеджмента в XXI веке.: Пер. с англ. / Питер Ф. Друкер. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2004. – 272 с.
2. Тоффлер Э. Шок будущего: Пер. с англ. / Э. Тоффлер. – М.: «Издательство АСТ», 2002. – 557 с.
3. Паринов С. И. К теории сетевой экономики / С. И. Паринов. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002. – 168 с.
4. Плескач В. Л. Інформаційні системи і технології на підприємствах: підручник / В. Л. Плескач, Т. Г. Затонацька. – К.: Знання, 2011. – 718 с.
5. Коваленко О. О. Сучасні інформаційні системи – інвестиції в розвитку підприємства / Коваленко О. О. // Інвестиції практика та досвід. – 2009. – № 2. – С. 10-13.
6. Лумпова Т. І. Сучасні напрямки створення інтегрованих інформаційних систем / Т. І. Лумпова // Статистика України. – 2008. – № 1. – С. 76-82.
7. Матвійчик-Соскіна Н. О. Аналіз сучасних підходів до створення маркетингових інформаційних систем / Н. О. Матвійчик-Соскіна // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 8. – С. 266-272.
8. Левицька Т. В. Особливості використання сучасних інформаційних технологій / Т. В. Левицька // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 10 – С. 233-238.

Стаття надійшла: 22.09.16р.

УДК 658.14

ІНВЕСТИЦІЙНИЙ АСПЕКТ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ ПОТЕНЦІАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Акулова Я.Ю., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті обґрунтовано застосування стратегічного підходу до управління фінансовим потенціалом підприємства; наголошено, що інвестиційний аспект в управлінні має пріоритет над фінансовим аспектом, оскільки впливає на конкурентоспроможність підприємства та можливість нарощувати фінансовий потенціал; визначено алгоритм формування стратегії управління фінансовим потенціалом в інвестиційній діяльності підприємства.

Ключові слова: фінансові ресурси, фінансовий потенціал, стратегічне управління, інвестиційна діяльність, конкурентоспроможність підприємства

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ АСПЕКТ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ ПРЕДПРИЯТИЯ

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,
Акулова Я.Ю., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье обосновано применение стратегического подхода к управлению финансовым потенциалом предприятия; отмечено, что инвестиционный аспект в управлении имеет приоритет над финансовым аспектом, поскольку влияет на конкурентоспособность предприятия и возможность наращивать финансовый потенциал; определен алгоритм формирования стратегии управления финансовым потенциалом в инвестиционной деятельности предприятия.

Ключевые слова: финансовые ресурсы, финансовый потенциал, стратегическое управление, инвестиционная деятельность, конкурентоспособность предприятия.

THE INVESTMENT ASPECT OF STRATEGIC MANAGEMENT BY FINANCIAL POTENTIAL OF ENTERPRISE

*Maslova V.O., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Akylova Ya.U., master (USU of RT)*

In the article application of the strategic going is reasonable near a management by financial potential of enterprise. The financial is considered and investment aspects of strategic management by financial potential of enterprise. It is marked that an investment aspect in a management has priority above a financial aspect, as influences on the competitiveness of enterprise and possibility to grow financial potential. The concepts of the real and financial investing mark. It is distinguished, that productive capital as an object of investments and real investment projects are basis of investment processes on the modern stage of development of the Ukrainian economy. Priority of investing for providing of efficiency of strategic management is certain financial potential: a 1) real investing in

material assets; 2) the real investing in non-material assets; 3) financial investing with the purpose of market capital of enterprise appreciation. On the basis of it the algorithm of forming of investment strategy is offered in a management by financial potential of enterprise.

Keywords: financial resources, financial potential, strategic management, investment activity, competitiveness of enterprise.

Постановка проблеми. Якщо порівняти за значимістю основні виробничі ресурси підприємств (трудові, матеріальні (основні та оборотні фонди), нематеріальні та фінансові), то в сучасних умовах ведення бізнесу в Україні саме фінансові ресурси є ключовим фактором забезпечення ефективного функціонування та конкурентоспроможності на ринку. Проблема вітчизняних підприємств сьогодні полягає у глибокій фінансовій кризі, пов'язаній, перш за все, із високим рівнем невизначеності оточуючого ринкового середовища, коли фінансові ресурси практично неможливо використовувати за цільовим призначенням (своєчасне погашення кредиторської заборгованості усіх видів, використання амортизаційного фонду для оновлення основних фондів, забезпечення соціальних гарантій працюючих та розвитку виробництва). Наявні фінансові ресурси спрямовуються на вирішення проблем «тут і зараз», часто порушуючи основні принципи управління фінансами та не враховуючи довгострокові перспективи функціонування підприємства. За таких обставин виникає актуальність застосування стратегічного підходу до управління фінансами, обґрунтування вибору джерел формування та пріоритетності їх використання у якості інвестицій для досягнення стабільного ефективного функціонування та економічного зростання підприємств у майбутньому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що сьогодні проблемам формування та ефективного використання фінансового потенціалу підприємств приділяється велика увага як науковців, так і фахівців з питань управління фінансами. Серед досліджень за останні роки можна виділити праці Диканя В.Л. [1], Кучер Г.В.

[2], Приймак І. І. [3], Пузирьової П.В. [4], Чобіток В.І. [5] та інших вчених, в яких наголошується на необхідності стратегічного управління потенціалом підприємства, у т.ч. і фінансового, розглядаються теоретичні питання процесу формування та вибору стратегії управління фінансовим потенціалом підприємств.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У той же час розробка програми дій, що за своєю суттю і є стратегією, з управління фінансовим потенціалом з метою забезпечення його формування та ефективного використання у зазначених роботах розглядається не достатньо.

Метою статті є обґрунтування стратегії управління фінансовим потенціалом з метою забезпечення його формування та ефективного використання (інвестиційний аспект) в умовах дефіциту власних та високої вартості позикових фінансових ресурсів для забезпечення ефективного функціонування підприємств.

Виклад основного матеріалу. Фінансовий потенціал є одним із основних факторів, який визначає успішність роботи підприємства у сучасних умовах ринку. Зазвичай, під цим терміном розуміють сукупність існуючих та потенційну здатність нарощення фінансових ресурсів суб'єкта господарювання [2, 4, 5]. Якщо управління фінансами підприємств розглядати одночасно у двох основних аспектах: формування або фінансовий аспект (де взяти гроші на здійснення будь-яких вкладень) та використання або інвестиційний аспект (скільки та куди вкладати свої кошти), – то саме у цьому форматі варто говорити про управління фінансовим потенціалом, а не управління фінансовими ресурсами або фінансами. Дане твердження можна обґрунтувати тим,

що як фінансовий аспект, пов'язаний з раціоналізацією структури джерел формування фінансових ресурсів (визначення співвідношення власних та позикових коштів з метою отримання найдешевшого фінансового капіталу), так й інвестиційний аспект, пов'язаний з раціоналізацією інвестиційного портфелю (вкладання у найбільш привабливі інвестиційні проекти), спрямовані на потенційне нарощування фінансових ресурсів у майбутньому.

Необхідність застосування стратегічного підходу в управлінні фінансовим потенціалом обумовлюється тим, що підприємства повинні зважено підходити до процесу формування та використання фінансових ресурсів з обов'язковим використанням цільового призначення, аналізом можливості отримання додаткового ефекту (приросту) за цільовим призначенням, вибором найнеобхідніших інвестиційних проектів для ефективного функціонування підприємства, контролем за їх реалізацією та коригуванням за джерелами, строками та цілями фінансування за необхідності. Тільки за таких умов можна досягти нарощування фінансового потенціалу підприємств не тільки з позиції сьогодення, але й у майбутньому.

Як відомо, формування власних фінансових ресурсів починається на стадії розподілу, коли нова вартість реалізована і з виручки від реалізації товарів виділяються окремі елементи вартості (фонди відшкодування, оплати праці, прибуток). Тобто можна стверджувати, що формування фінансових ресурсів підприємства напряму залежить від конкурентоспроможності виробленої та реалізованої ним продукції. У свою чергу, конкурентоспроможність продукції та підприємства в цілому залежить від того, наскільки ефективно та своєчасно були вкладені кошти в розвиток матеріально-технічної бази та нематеріальних активів, перепідготовку та навчання персоналу тощо. Таким чином, на перший план в стратегічному управлінні

фінансовим потенціалом підприємств виступає інвестиційний аспект.

Інвестиційний аспект стратегічного управління фінансовим потенціалом реалізується через стратегію формування інвестиційного портфелю підприємства, який являє собою сукупність інвестиційних проектів фінансового та реального спрямування. Проекти фінансового інвестування передбачають вкладання коштів в цінні папери інших підприємств з метою отримання додаткового прибутку у якості дивідендів. Проекти реального інвестування передбачають підтримку матеріально-технічної бази на рівні, який забезпечує постійний приріст конкурентного статусу підприємства. Конкурентний статус характеризує не тільки спроможність конкурувати на ринку, але й можливість утримувати ці переваги на досягнутому рівні у довгостроковій перспективі [6].

Виробничий капітал як об'єкт інвестицій та реальні інвестиційні проекти повинні стати основою інвестиційних процесів на сучасному етапі розвитку української економіки. Це пояснюється з одного боку нерозвиненістю ринку цінних паперів в Україні, а з іншого – високим рівнем фізичного та морального зносу основних фондів базових галузей економіки країни. Так, за даними Державної служби статистики України [7] у 2014 році знос основних фондів у середньому за галузями економіки склав 83,5%, у тому числі промисловість – 60,3%, транспорт – 97,9%. Техніко-технологічна база вітчизняних підприємств задовольняє лише основні потреби економіки і населення [8], стримуючи при цьому нарощування обсягів виробництва конкурентоспроможних продукції, робіт, послуг, а отже й нарощування фінансового потенціалу.

Для ефективного функціонування підприємств у довгостроковій перспективі необхідно своєчасно оновлювати їх виробничі ресурси. Реальні інвестиції (будівництво, організація виробництва, придбання нерухомості) завжди вважалися

надійним розміщенням капіталу та захистом від інфляції, так як: по-перше, ціни на ці об'єкти мають зростати швидше, ніж знецінюється національна валюта; по-друге, реальні інвестиції завжди дають більшу віддачу капіталу, ніж вкладення в фінансові активи; по-третє, реальні інвестиції - найбільш значимий показник фінансового стану будь-якої компанії, що розвивається, або виробництва, гарант залучення в інвестиційну діяльність різних приватних інвесторів.

Основне завдання стратегічного управління фінансовим потенціалом полягає у виборі таких інвестиційних проектів оновлення техніко-технологічної бази, які дозволили б здійснювати цей процес з максимальним ефектом при досить тривалому періоді функціонування підприємства та потенційному обмеженні фінансових ресурсів, щоб забезпечити його конкурентоспроможність і виживання. В основі стратегії оновлення матеріально-технічної бази підприємства повинен лежати принцип підтримки всіх його ресурсів в актуальному до ринкових вимог стані за допомогою періодично повторюваних циклів технічного переозброєння, реконструкції або модернізації підприємства.

Отже, для підтримки необхідного рівня конкурентоспроможності підприємства з метою подальшого нарощування фінансового капіталу пріоритетним напрямком реалізації інвестиційної стратегії є забезпечення гнучкості виробництва, здатності підприємства ефективно адаптуватися до постійно мінливих вимог ринку.

Коли техніко-технологічна база і матеріальні активи підприємства будуть приведені до рівня, необхідного для забезпечення відповідного конкурентного статусу, наступним напрямком реалізації інвестиційної стратегії за пріоритетністю повинно стати зростання нематеріальних активів (розвиток НДДКР, підвищення

кваліфікації персоналу тощо) та підтримка матеріально-технічної бази на належному рівні (своєчасна заміна, модернізація, реконструкція основних фондів відповідно до техніко-технологічних вимог ринку). Даний напрямок також реалізується в рамках реального інвестування.

Нарешті, в умовах підтримки матеріальних і нематеріальних активів у належному стані відповідно до конкурентного статусу і вимог ринку, а також наявності достатнього обсягу інвестиційних коштів переважною формою інвестування буде фінансове інвестування. Основною метою здійснення підприємством фінансових інвестицій є збільшення ринкової вартості його капіталу і збільшення добробуту співвласників і співробітників, а також зменшення ризиків від основного виду діяльності [9].

Отже, для забезпечення ефективності стратегічного управління фінансовим потенціалом підприємства встановлена така пріоритетність здійснення інвестиційної стратегії:

1) капітальні вкладення в розвиток техніко-технологічної бази і товарних запасів;

2) у разі перевищення інвестиційних ресурсів над необхідними для розвитку матеріальних активів здійснюється інвестування розвитку нематеріальних активів;

3) в разі перевищення інвестиційних ресурсів над необхідними для розвитку матеріальних і нематеріальних активів здійснення фінансового інвестування для закріплення і зростання конкурентного статусу, нарощування фінансового потенціалу, прибутковості і добробуту співвласників і співробітників підприємства.

На підставі цього формування стратегії управління фінансовим потенціалом в інвестиційному аспекті рекомендується здійснювати за алгоритмом, наведеним на рисунку 1.

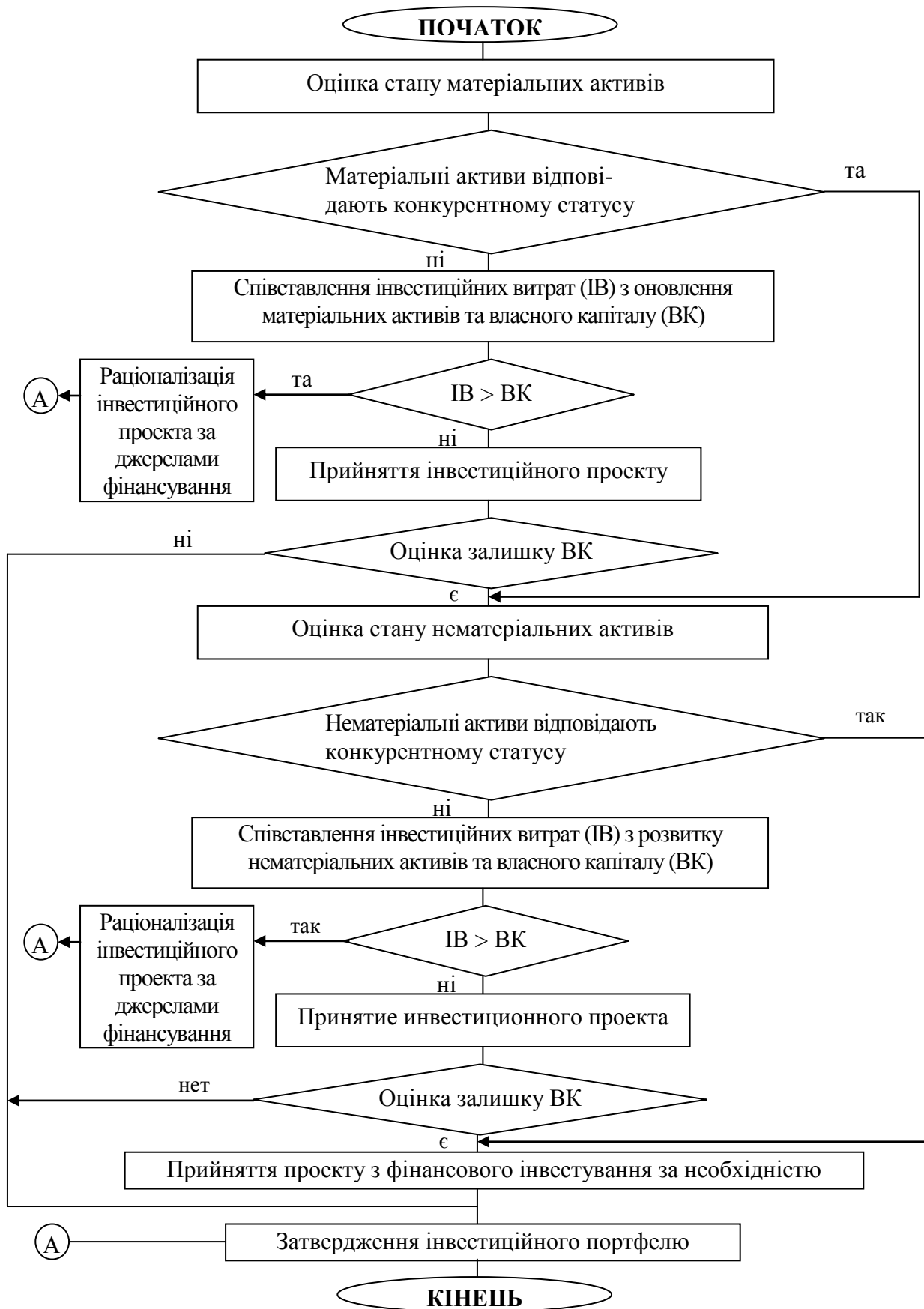


Рис.1. Алгоритм формування стратегії управління фінансовим потенціалом

Ухвалення інвестиційних рішень за наведеним алгоритмом починається з оцінки стану матеріальних активів підприємства відповідно до забезпечення підтримки конкурентного статусу на належному рівні.

Якщо стан матеріальних активів відповідає заданим параметрам, аналогічно оцінюється стан нематеріальних активів підприємства. Якщо стан матеріальних активів не відповідає заданим параметрам, приймається рішення про інвестування в їхній розвиток наступним чином:

1) оскільки для підприємства найменш ризикованим є режим самофінансування, то інвестиційні витрати порівнюються з наявним власним капіталом підприємства. При цьому, якщо останній перевищує необхідні витрати, інвестиційний проект приймається до реалізації, а залишки капіталу направляються на інвестування в розвиток інших активів підприємства;

2) якщо власного капіталу недостатньо, необхідно провести раціоналізацію інвестиційного проекту за джерелами фінансування. Даний процес здійснюється, якщо реалізація проекту вкрай необхідна для розвитку підприємства, але необхідне залучення додаткових зовнішніх фінансових ресурсів. На даному етапі відбувається перегляд інвестиційного проекту з метою пошуку резервів зниження вартості його реалізації та обґрунтування суми залучення коштів із зовнішніх джерел.

Аналогічно здійснюється прийняття інвестиційних проектів з розвитку нематеріальних активів. На останньому етапі розглядається можливість здійснення фінансового інвестування при наявності надлишку власних коштів і відповідного стану матеріальної та нематеріальної бази підприємства.

Висновок. Таким чином, реалізація запропонованої стратегії управління фінансовим потенціалом в інвестиційному

аспекті дозволить ефективно використовувати наявні фінансові ресурси та нарощувати фінансовий потенціал підприємства у майбутньому завдяки використанню переважно режиму самофінансування. Головною умовою при цьому є жорстке дотримання цільового призначення використання фінансових ресурсів у рамках виконання прийнятого інвестиційного портфелю.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Дикань В. Л. Стратегічне управління: навч. посіб. / В. Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І. В. Токмакова, О. В. Шраменко – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 272 с.

2 Кучер Г.В. Фінансовий потенціал як економічна категорія / Г.В. Кучер // Актуальні проблеми економіки. – 2014. - № 9(159). – С. 46-52.

3 Приймак І.І. Модель стратегічного управління фінансовою стійкістю підприємства / І.І. Приймак // Вісник Львівського університету. Серія економічна. – Львів. – 2011. – Вип. 37. – С. 527–532.

4 Пузирьова П.В. Управління фінансовим потенціалом підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (машинобудування, агропромисловий комплекс, туристичні підприємства та підприємства рекреаційного комплексу)» / П.В. Пузирьова. – К., 2009. – 20 с.

5 Чобіток В.І. Розробка стратегії управління фінансовим потенціалом підприємств / В.І. Чобіток, О.В. Астапова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2015. – № 49. – С. 160-165.

6 Мельник В.О. Конкурентний статус та конкурентоспроможність підприємства / В.О. Мельник, А.О. Кругових // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків:

УкрДАЗТ. – 2007. - № 17. – С.36-38.

7 Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

8 Шраменко Е.В. Приоритетные направления инвестиций на усовершенствование технико-технологической базы в условиях ограниченных финансовых ресурсов [Текст] / Е.В. Шраменко, В.А. Маслова //

Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ. – 2015. – № 52. – С. 132-135.

9 Мельник В.О. Підвищення ефективності управління інвестиційною діяльністю підприємств в умовах самофінансування / В.О. Мельник // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. Наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2004. – № 10. – С. 65-38.

Стаття надійшла: 21.09.16р.

УДК 332

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ТА НАРОЩУВАННЯ РИНКОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНУ

*Пакуліна А.А., к.е.н, доцент (ХНУБА),
Пакуліна Г.С., студентка (УкрДУЗТ),
Тарасенко С.І., студент (ХНУБА)*

Для вдосконалення планування ефективного розвитку регіону пропонується розраховувати інтегральний індекс його конкурентоспроможності. Доведено, що особливості планування розвитку визначаються закономірностями підвищення конкурентоспроможності регіону, нарощування його ринкового потенціалу. Обґрунтовано, що для підвищення ефективності планування регіонального розвитку необхідна оптимізація структури управління і перехід до модифікованих проектно-матричних варіантах її побудови.

Ключові слова: ефективність, планування, ринковий потенціал, регіон, управління.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЛАНИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ И НАРАЩИВАНИЯ РЫНОЧНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

*Пакулина А.А., к.э.н, доцент (ХНУСА),
Пакулина А. С., студентка (УкрГУЖТ),
Тарасенко С.И., студент (ХНУСА)*

Для совершенствования планирования эффективного развития региона предлагается рассчитывать интегральный индекс его конкурентоспособности. Доказано, что особенности планирования развития определяются закономерностями повышения конкурентоспособности региона, наращивания его рыночного потенциала.

© Пакуліна А.А.,
Пакуліна Г.С.,
Тарасенко С.І.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 55, 2016

Обосновано, что для повышения эффективности планирования регионального развития необходима оптимизация структуры управления и переход к модифицированным проектно-матричным вариантам ее построения.

Ключевые слова: эффективность, планирование, рыночный потенциал, регион, управление.

IMPROVING THE EFFICIENCY OF DEVELOPMENT PLANNING AND INCREASING THE MARKET POTENTIAL OF THE REGION

Pakulina A.A., Associate Professor, Cand.Sc. (Econ.)

(Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture),

Pakulina H.S., Student (Ukrainian State University of Railway Transport),

Tarasenko S.I., Student (Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture)

It is proposed to calculate the integral index of competitiveness of the region to improve the efficient planning of development of the region. It is substantiated that the peculiarities of development planning are determined by the laws of the competitiveness of the region, increase of its market potential. It is proved that special attention in methodology and instrumental support regional planning should be paid to the formation of market potential, which formed under the influence of not only general and global macroeconomic factors, but also the specific market factors of mesoenvironment. It is proved that, for more effective planning of regional development we need optimization of the management structure and the transition to a modified design matrix versions of its construction.

Keywords: efficiency, planning, market potential, region, management.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Підвищення ефективності планування розвитку та нарощування ринкового потенціалу є визначальними чинниками сталого розвитку регіону [1, с. 125]. Ринковий потенціал суттєво впливає на успішне функціонування регіональної економіки, є основним об'єктом планування в нових економічних і геополітичних умовах. Розгляд ринкового потенціалу регіону в якості об'єкта планової діяльності викликає необхідність розвитку методів аналізу конкурентоспроможності регіону, потенціалу попиту і пропозиції, чинників ринкового середовища, потреб покупців. Сучасні тенденції розвитку економіки обумовлюють необхідність вирішення цілого комплексу наукових і прикладних проблем в управлінні регіонами України, в тому числі в теорії та методології

підвищення ефективності планування розвитку та нарощування ринкового потенціалу, що вимагає проведення спеціальних досліджень і актуалізує тему проведеного нами дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. Вивченню та узагальненню проблем планування розвитку та нарощування ринкового потенціалу регіону присвячені фундаментальні наукові дослідження вітчизняних вчених, зокрема В.М. Василенка [2], В.І. Дубницького [3], В.Ю. Медвідь [1, 4], З.П. Коровіної [5], С.Л. Пакуліна [1, 6], К. Фюста та Б. Хубера [7]. У своєму дослідженні ми спиралися на новітні наукові публікації цих вчених. Незважаючи на значні результати досліджень, досягнуті ними, важливі аспекти підвищення ефективності планування розвитку та нарощування

ринкового потенціалу регіону вимагають спеціального аналізу і вивчення.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. В сучасних українських економічних умовах відбувається застосування окремих елементів регіонального планування у вигляді прогнозів, програм регіонального розвитку, окремих нормативів та індикаторів. Нерозкритими залишаються питання організаційно-методичного формування системи комплексного планування на регіональному рівні, недостатньо повно представлений ефективний інструментарій забезпечення процесу стратегічного вибору регіону. Вирішення цих проблем дозволить доповнити загальну концепцію системи науково обґрунтованого управління регіональною економікою.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета дослідження полягає в узагальненні теоретичних положень та розробці науково обґрунтованих рекомендацій щодо вдосконалення планування розвитку та нарощування ринкового потенціалу регіону. Для реалізації цієї мети були поставлені і вирішені такі завдання: 1) обґрунтувати, що особливості планування розвитку визначаються закономірностями підвищення конкурентоспроможності регіону, нарощування його ринкового потенціалу; 2) науково обґрунтувати, що для підвищення ефективності планування регіонального розвитку необхідна оптимізація структури управління і перехід до модифікованих проектно-матричних варіантах її побудови.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Сутністю регіонального планування виступає сукупність процесів регулювання взаємодії суб'єктів і об'єктів господарської діяльності на основі розробки і реалізації планів підприємств і організацій, національних і регіональних

органів державної влади, а також інформаційно-аналітичної підтримки рішень по досягненню цілей соціально-економічного розвитку регіону, а його особливістю – нова методологічна сукупність закономірностей підвищення конкурентоспроможності регіону, нарощування потужності його ринкового потенціалу, реалізована набором принципів (підвищення якості та зниження собівартості продукції на основі інноваційних перетворень в економіці регіону, розвиток малого і середнього підприємництва, орієнтація на попит) і функцій соціалізації планування, задоволення потреб.

Кожен документ щодо економічного регіонального розвитку містить власний набір принципів регіональної економічної політики, який відрізняється змістом та кількістю. Формування принципів державної регіональної економічної політики відбувається на основі визначення проблем та пріоритетів регіонального економічного розвитку. З урахуванням змін зовнішніх та внутрішніх умов для розвитку регіонів протягом останніх років (з початку 2014 року з'явилися додаткові ризики, пов'язані як із зовнішнім впливом дій РФ стосовно АРК, м. Севастополя та східних регіонів України, так і з внутрішніми чинниками, що породжені недосконалістю державної політики) у 2014 р. вдосконалено та затверджено Державну стратегію регіонального розвитку на період до 2020 року [8]. У Стратегії визначено цілі державної регіональної політики на період до 2020 року. Важливим кроком у розширенні набору правових важелів регулювання регіонального розвитку стало впорядкування розробки регіональних цільових програм, моніторингу та звітності щодо їх реалізації. З цією метою було розроблено відповідні методичні рекомендації [9], в яких встановлений єдиний порядок їх розробки. Однак необхідна наявність у місцевому бюджеті

реальної можливості ресурсного забезпечення виконання заходів програми і відповідність мети програми пріоритетним напрямам розвитку регіону.

Існуючий нині набір загальних закономірностей не забезпечує відповідності регіонального планування умовам динамічної зміни ринкової ситуації. Тому перелік загальних закономірностей має бути доповнений закономірністю підвищення конкурентоспроможності регіону, тобто формування та розвитку порівняльних переваг і компетенцій регіональної економіки, призводять до зростання добробуту населення. Для розкриття специфічних закономірностей і принципів їх реалізації необхідна оцінка показників, що характеризують стійкість економічного зростання (показники виробництва продукції на душу населення, в тому числі орієнтованої на експорт), ефективність економіки (продуктивність праці і фондівіддача), підприємницький клімат (частка малих підприємств у загальній кількості підприємств), інвестиційні процеси (обсяг інвестицій на душу населення), забезпеченість трудовими ресурсами (чисельність економічно активного населення), соціальну напруженість (коефіцієнт напруженості на ринку праці, середньодушовий дохід, коефіцієнт частки населення з доходами нижче прожиткового мінімуму), екологічне навантаження на територію (коефіцієнт обсягу шкідливих викидів на 1 кв. км території). Конкурентоспроможними є ті регіони України, які характеризуються більш високими темпами соціально-економічного розвитку. Тому об'єктивним висновком виступає оцінка зміни зазначених показників в динаміці.

Для вдосконалення планування ефективного розвитку регіону нами пропонується розраховувати інтегральний індекс його конкурентоспроможності [10, с. 338]:

$$I_{KI} = I_{P3} / I_{Y3} \times 100 (\%), \quad (1)$$

де I_{KI} – інтегральний індекс конкурентоспроможності i -го регіону; I_{P3} – зведений показник соціально-економічного розвитку i -го регіону; I_{Y3} – зведений показник соціально-економічного розвитку в середньому по Україні.

Розрахунок зведеного показника регіонального розвитку пропонується робити шляхом «зважування» окремих i -их показників конкурентоспроможності за допомогою методів парних порівнянь і розстановки пріоритетів. Для диференціації регіонів рекомендується використання шкали: 1 група – вище середньоукраїнського рівня (індекс конкурентоспроможності $I_{KI} > 1,1$); 2 група – на середньоукраїнському рівні ($0,9 < I_{KI} \leq 1,1$); 3 група – нижче середньоукраїнського рівня ($I_{KI} \leq 0,9$) [10, с. 339].

Кінцевий результат соціально-економічного розвитку регіону визначається рівнем реалізації його сукупного економічного потенціалу, що, в свою чергу, залежить від параметрів попиту і пропозиції на внутрішньо регіональної та зовнішньому ринках, від обсягів і структури товарно-матеріальних і фінансових потоків в регіоні. Ці характеристики формуються в залежності від ринкового потенціалу території, склад якого ми пропонуємо тлумачити розширено як суб'єктно-об'єктну сукупність процесів виробництва, розподілу та споживання валового регіонального продукту та їх регулювання з боку приватного та регіонального менеджменту. Тому в методології та інструментальному забезпеченні регіонального планування особлива увага повинна бути приділена формуванню ринкового потенціалу, що складається під впливом не тільки загальних глобальних і макроекономічних, але і специфічних ринкових факторів мезосередовища.

Низький рівень розвитку ринкового потенціалу регіонів України пов'язаний з несприятливим поєднанням макро- і мезофакторів ринкового середовища. Можливості українських виробників обмежуються не тільки відсутністю достатнього обсягу платоспроможного попиту, а й станом культури виробництва – застарілими технологіями, високим ступенем фізичного і морального зносу основних фондів і, як наслідок, низькою конкурентоспроможністю вітчизняної продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках. Вельми незадовільний стан елементів інфраструктури ринку.

Розвиток системи планування, орієнтованої на найбільш повну реалізацію ринкового потенціалу регіону, вимагає уточнення процедури розробки регіональних стратегічних планів. На аналітичній стадії необхідне визначення типу регіону, проведення оцінки його конкурентоспроможності та рівня реалізації його ринкового потенціалу. Тип регіону пов'язаний з варіантом його розвитку. Аналіз конкурентоспроможності регіону дозволяє встановити сильні і слабкі сторони і врахувати їх при виробленні стратегічних цілей і пріоритетів. Аналіз ринкового потенціалу, доповнюючи попередні процедури, робить можливою розробку завдань розвитку.

В якості важливого напрямку вдосконалення процедури визначення мети ми виділяємо обґрунтування умов досягнення цільових показників регіонального розвитку, що має базуватися на оцінці кількісних показників факторів ринкового середовища, доповненого якісною оцінкою підприємницького середовища виробників.

В рамках вибору стратегічної альтернативи необхідне: визначення варіантів цільової функції розвитку регіону, які можуть розрізнятися розміром інвестицій, обсягом виробництва і попиту на товари та послуги, а також рівнем транзакційного ризику в обраних

ринкових сегментах; оцінка по кожному варіанту критеріїв економічної, соціальної, бюджетної та ринкової ефективності; розрахунок комплексного показника громадського ефекту як суми відносних оцінок одиничних показників виробничої, бюджетної та ринкової ефективності, виражених в процентах. Підсумкове рішення про варіант розвитку передбачає порівняння прогнозних показників з досягнутими.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. 1. Моніторинг якості стратегічного планування регіонального розвитку необхідний для контролю проміжних і кінцевих результатів. Якість регіонального планування слід визначати через здатність регіональних органів влади забезпечувати високий кінцевий результат державного управління – підвищення якості життя населення, виражений через рівень задоволення потреб у товарах і послугах.

2. Для підвищення ефективності планування регіонального розвитку необхідна оптимізація структури управління і перехід до модифікованих проектно-матричних варіантів її побудови. На відміну від традиційного підходу, при якому проектний відділ є рівнорівневим з іншими лінійними і функціональними підрозділами, нами пропонується в структурі виділяти управління стратегічного розвитку, що займає більш високе положення в ієрархії і очолюване першим заступником голови адміністрації області. Впровадження такої структури сприятиме підвищенню гнучкості та оперативності прийняття рішень та зменшення чисельності працівників в результаті упорядкування функцій традиційних відділів. Перспективною науковою розробкою є розрахунки й аналіз економічного ефекту від переходу до модифікованих проектно-матричних варіантів побудови структури управління регіоном.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Пакулін С.Л. Інноваційний соціально-домінантний розвиток регіону / С.Л. Пакулін // Бізнес Інформ. – 2013. – № 5 (424). – С. 124-128.
2. Василенко В.М. Регіональна економіка / В.М. Василенко, Н.І. Яркова, Н.І. Строченко, В.Ю. Медвідь. – Донецьк: ЛАНДОН-XXI, 2014. – 633с.
3. Дубницький В.І. Трансформація регіональних господарських систем при переході до сталого розвитку: теоретичні основи формування: монографія / В.І. Дубницький, О.М. Рябчик // Столичний розвиток XXI століття: управління, технології, моделі; за наук. ред. Є.В. Хлобистова. – Черкаси: вид-во Чабаненко Ю.А., 2014. – 540 с.
3. Медвідь В.Ю. Економічне регулювання регіонального розвитку: теорія, методологія, практика: монографія / В.Ю. Медвідь. – НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень. - Київ: Вид-во «Діса плюс», 2015. – 282 с.
4. Дисбаланси та детермінанти соціально-економічного розвитку країни: монографія / за заг. ред. д.е.н., проф. З.П. Коровіної, к. держ. упр., доц. О.М. Ніколаєвої; Макіївський економ.-гуманіт. ін-т. – Донецьк: Видавець Дмитренко Л. Р., 2013. – 320 с.
6. Пакулін С. Л. Обґрунтування стратегічного плану розвитку державного підприємства [Електронний ресурс] : наукова стаття / С. Л. Пакулін // Traektoriâ Nauki. – 2016. – №5(10). – Режим доступу: <http://pathofscience.org/index.php/ps/article/view/173/195>. – Назва з екрана.
7. Clemens Fuest, Bernd Huber, Can Regional Policy in a Federation Improve Economic Efficiency? [Electronic source] // Journal of Public Economics: Special issue Published in Cooperation with the National Bureau of Economic Research: Proceedings of the Trans-Atlantic Public Economics Seminar on Fiscal – 2005. – Vol. 90 (3). – pp. 499-511. – URL: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jpubeco.2005.01.004>.
8. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 серп. 2014 р. № 385 // Офіційний вісник України. – 2014. – № 70. – Ст. 1966.
9. Методичні рекомендації щодо порядку розроблення регіональних цільових програм, моніторингу та звітності про їх виконання: Наказ Міністерства економіки України від 04.12.2006 р. № 367 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.me.gov.ua/control/uk/publish/article.
10. Пакуліна А.А. Формування стратегії розвитку муніципального утворення, яка спрямована на посилення конкурентоспроможності території в довгостроковому періоді / А.А. Пакуліна, С.Л. Пакулін // Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів : монографія / За заг. ред. О.С. Іванілова. – Х. : ФОП Панов А. М., Видав. Дім «В справі», 2016. – С. 330–341.

Стаття надійшла: 02.10.16р.

УДК 330.341:640.43(477)

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЕСТОРАННОГО БИЗНЕСА В УКРАИНЕ

*Воловельская И.В., к.э.н., доцент,
Лоенко А., магистр (УкрГУЖТ)*

Под ресторанным сервисом сейчас понимают не просто «вид услуг», а услуги, приносящие положительные эмоции и чувство удовлетворения не только клиенту (гостю), но и обслуживающему его персоналу.

Поскольку в отрасли ресторанного бизнеса уже достаточно давно наблюдается совершенствование и изменение форм работы, неизбежно возникают определенные методические сложности в определении тенденций их развития.

В данной статье рассматриваются и анализируются современные тенденции развития ресторанного бизнеса в мире и Украине.

Ключевые слова: ресторан, ресторанный бизнес, тенденции развития.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РЕСТОРАННОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ

*Воловельська І.В., к.е.н., доцент,
Лоєнко О., магістр (УкрДУЗТ)*

Під ресторанним сервісом зараз розуміють не просто «вид послуг», а послуги, що приносять позитивні емоції і почуття задоволення не тільки клієнту (гостю), але і обслуговуючому його персоналу.

Оскільки в галузі ресторанного бізнесу вже досить давно спостерігається вдосконалення і зміна форм роботи, неминуче виникають певні методичні труднощі у визначенні тенденцій їх розвитку.

У даній статті розглядаються та аналізуються сучасні тенденції розвитку ресторанного бізнесу в світі та Україні.

Ключові слова: ресторан, ресторанный бізнес, тенденції розвитку.

MODERN TRENDS IN THE RESTAURANT BUSINESS IN UKRAINE

*Volovelskaya I.V., Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Loyenko J., master (UkrSURT)*

Under a food service now understand not just "service", and services-generating positive emotions and a sense of satisfaction not only to the customer (the guest), and Central office staff.

Because in the industry the restaurant business have long been improving and changing forms of work, inevitably there are certain methodological difficulties in determining the trends of their development.

To date, the main tendency of development of restaurant business is the creation of a network and further increase its size. Leader in this field is considered to be America. Their restaurants have a policy of active introduction on markets of all countries of the world. And have the advantage of quick service restaurants with a standard menu.

A distinctive feature of the restaurants on the territory of the former CIS is the preferred position of the elite restaurants in capital cities, associated with higher income levels in these cities.

This article discusses and analyzes modern trends in the restaurant business in the world and Ukraine.

Key words: *restaurant, restorani business, trends development.*

Постановка проблеми: Ресторанный бизнес на сегодняшний день является с одной стороны наиболее прибыльным, а с другой – наиболее рискованным бизнесом в мире. Следует отметить и тот факт, что не существует единой эталонной модели ведения такого бизнеса. Это еще и одна из наиболее инновационных отраслей экономики.

Специфика данного бизнеса, а также недостаточная развитость его в Украине в настоящий момент времени и послужили основой для написания данной статьи.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросами, в которых раскрываются основы ресторанного бизнеса, занимались такие ученые, как: В.В. Архипов, В.А. Русавская, Л. Г. Агафонова, О. С. Агафонова, Т.В. Иванникова, А.В. Архипова и др. [1,3,4,5,8].

Вопросами, относительно технологий ресторанного обслуживания уделили внимание такие ученые, как В.И. Богушева, М.И. Белошапка, Е.Н. Артемова., В.А Козлова, и др. [2,6,7,9].

Нерешенные составляющие общей проблемы. Проблема состоит в отсутствии комплексного подхода к исследованию и организации ресторанного бизнеса.

Цель статьи заключается в изучении и анализе современных тенденций развития ресторанного бизнеса в Украине

Изложение основного материала исследования.

Слово ресторан происходит от латинского restaur, что означает

«восстанавливать, реставрировать». Впервые это понятие применил известный кулинар Буланже в начале 18 века: он в своем заведении предлагал бульон как средство для лечения и восстановления «страждущих желудков».

А первые заведения, в которых продавали еду появились в Китае в 6-7 веке, а в Европе - в 11-12 веке.

В развитии заведений ресторанного бизнеса уже достаточно давно наблюдается совершенствование и изменение форм работы. Более того, постоянно находится что-то новое и оригинальное.

Под ресторанным сервисом сейчас понимают не просто «вид услуг», а услуги, приносящие положительные эмоции и чувство удовлетворения не только клиенту (гостю), но и обслуживающему его персоналу.

На сегодняшний день основной тенденцией развития ресторанного бизнеса является создание сети и дальнейшее увеличение ее размеров. Лидером данного направления по праву считается Америка. Их рестораны проводят политику активного внедрения на рынки всех стран мира. Причем преимущество имеют рестораны быстрого обслуживания со стандартным меню: гамбургеры, пицца и др.

Стандартное меню упрощает технологию обслуживания, а также позволяет устанавливать стандартное оборудование во всех ресторанах сети.

Следует отметить и тот факт, что несмотря на кризис в Украине, количество ресторанов в стране неуклонно растет.

В 2015 году в Украине насчитывается более 15 тыс. коммерческих предприятий общественного питания (кафе, баров, ресторанов). Из них в Киеве находятся около 3 тыс. заведений. Вслед за столицей по уровню развития рынка идет Одесса (около 2 тыс. предприятий). Далее - Харьков и др. В общей сложности, по крупным областным центрам количество предприятий составляет 7-8 тыс., то есть около половины всех заведений Украины.

Однако, следует отметить, что ресторанная индустрия в Украине развита неравномерно. Велико различие в развитии между центром и регионами. Более того, отличительной особенностью ресторанов на территории бывшего СНГ является преимущественное расположение элитных ресторанов в столицах и наиболее крупных областных центрах, что связано с более высоким уровнем доходов населения в этих городах.

Далее следует отметить, что большинство рестораторов и экспертов ресторанного бизнеса придерживаются того мнения, что качество и уровень ресторанной культуры в Украине недостаточно высок. Связано это с тем, что большинство заведений уделяют максимум внимания внешним факторам: дизайну интерьера и оформлению подачи блюд, тогда как культура питания практически не учитывается.

Также пользуются популярностью заведения, предоставляющие дополнительные услуги: бассейны, бильярд, караоке и др.

Начинают пользоваться популярностью и так называемые рестораны «семейного типа». Эти рестораны выделяются домашней атмосферой, постоянной клиентурой и небольшой территорией. В таких ресторанах зачастую владельцев знает постоянных клиентов и сам принимает заказы или стоит на кухне. В Америке и Европе такие рестораны больше популярны, чем на Украине и это связано еще и с тем, что там их владельцы имеют

достаточно большие льготы по налогообложению. В Украине этого нет.

И еще. Хочется все же сказать, что не смотря на кризис, повышение ресторанных цен, сокращение количества заведений, недостаток качества и др, ресторанный бизнес продолжает развиваться. Постоянно открываются рестораны нового формата, предлагаются дополнительные услуги. И это не удивительно, так как наличие пищи – основное условие жизни на земле, а вкусная и красиво поданная пища – большое удовольствие, причем, как говорилось выше не только для того, кто ест, но и для того кто готовит и подает.

Вывод: из вышеприведенного анализа можно сделать вывод о том, что такая отрасль народного хозяйства, как общественное питание появилась достаточно давно и развивается достаточно активно. Причем ресторанный бизнес по праву занимает одно из ведущих мест в жизни современного общества, так как наличие пищи является одним из основополагающих условий выживания человечества.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Агафонова Л.Г. Туризм, гостиничный и ресторанный бизнес: ценообразование, конкуренция, государственное регулирование [Текст]: учеб. пособ. / Л.Г. Агафонова, О.С. Агафонова. – М.: Знание Украины, 2002. – 352 с.
2. Артемова Е.Н. Основы гостеприимства и туризма [Текст]: учеб. пособ. / Е.Н. Артемова, В.А. Козлова. – Орел: Орел ГТУ, 2005. – 104 с.
3. Архипов В.В. Организация ресторанного хозяйства [Текст]: учеб. пособ. / В.В. Архипов. – М.: Центр учебной литературы, 2007. – 280 с.
4. Архипов В.В. Ресторанное дело: ассортимент, технология и управление качеством продукции в

современном ресторане [Текст]: учеб. пособ. / В.В. Архипов, Т.В. Иванникова, А.В. Архипова. – М.: Фирма "ИНКОС", 2007. – 382 с.

5. Архипов В.В. Організація обслуговування в закладах ресторанного господарства [Текст]: навч. посіб. для студентів ВНЗ / В.В. Архипов, В.А. Русавська. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 342 с.

6. Белошарпа М.И. Технология ресторанного обслуговування [Текст]: учеб. пособ. / М.И. Белошарпа. – М.: Издательский центр "Академия", 2004. – 224 с.

7. Богушева В.И. Бары и рестораны. Искусство обслуговування [Текст]: учеб. пособ. / В.И. Богушева. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2001 – 352 с.

8. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посіб. для студентів економічних спеціальностей ВНЗ / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз. – Х.:УкрДАЗТ, 2011. – 270 с.

9. Dominik P. Zasady i organizacja uwienia w turystyce [Text] / P. Dominik. – Warszawa: Almamater, 2011. – 188 p.

Стаття получина: 14.09.16г.

УДК 658.14

КАПІТАЛІЗАЦІЯ БАНКІВ ТА НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КАПІТАЛІЗАЦІЇ БАНКІВСЬКИХ УСТАНОВ

*Зайцева І.Ю., д.е.н., професор,
Гутовська А.І., студентка 5 курсу (УкрДУЗТ)*

У статті розглядаються підходи до визначення сутності і змісту поняття «капіталізація банку», а також трактування цього терміну різними авторами. Розглянуто проблемні аспекти капіталізації банківської системи України та обґрунтовано заходи, що сприятимуть підвищенню рівня капіталізації. Підвищення капіталізації вітчизняної банківської системи сприятиме зростанню її надійності і конкурентоспроможності та, як наслідок, економічній стабілізації в країні загалом.

Ключові слова: капіталізація банків, капітал, фінансова стійкість банку, фінансова стабільність банківської системи, ризик.

КАПИТАЛИЗАЦИЯ БАНКОВ И НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ КАПИТАЛИЗАЦИИ БАНКОВСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ

*Зайцева И.Ю., д.э.н., профессор,
Гутовская А.И., студентка 5 курса (УкрГУЖТ)*

В статье рассматриваются подходы к определению сущности и содержания понятия «капитализация банка», а также трактовка этого термина разными авторами. Рассмотрены проблемные аспекты капитализации банковской системы Украины и обоснованы мероприятия, способствующие повышению уровня

капитализации. Повышение капитализации отечественной банковской системы будет способствовать росту ее надежности и конкурентоспособности и, как следствие, экономической стабилизации в стране в целом.

Ключевые слова: капитализация банков, капитал, финансовая устойчивость банка, финансовая стабильность банковской системы, риск.

BANK CAPITALIZATION AND WAYS OF RAISING CAPITALIZATION OF BANKING SYSTEM

*Zaitseva I.U., D.Sc. professor,
Gutovskaya A.I., 5-year student (USU of RT)*

The article considers approaches to definition of essence and content of the concept of "capitalization of the Bank", as well as the interpretation of this term by different authors. Consider the problematic aspects of capitalization of the banking system of Ukraine and justified activities that contribute to raising the level of capitalization. It is concluded that for increasing the volume of capital necessary to develop actions at both macro level and at the level of each commercial Bank. The increase of capitalization of the domestic banking system will boost reliability and competitiveness and, as a consequence, the economic stabilization in the country as a whole.

Key words: bank capitalization, capital, financial soundness of a bank, financial stability of the banking system, risk.

Постановка проблеми. Сучасна банківська система України вимагає додаткових заходів для виходу банківських установ на новий рівень фінансово-господарської діяльності. Пріоритетним завданням для вітчизняної банківської системи залишається вирішення проблеми капіталізації банківської системи.

Капіталізація банків спроможна забезпечити підтримку стабільності банківської системи, конкурентне середовище серед банків та захист інтересів вкладників і кредиторів, а також економічну самостійність, фінансову стійкість, активну та прибуткову діяльність на ринку фінансових послуг як кожного банку зокрема, так і банківської системи країни в цілому. Нажаль, в Україні рівень капіталізації банківської системи на сьогодні є недостатнім, а її становлення відбувалося досить тривало і повільно. Тому особливої актуальності в умовах реальної економічної кризи набуває питання дослідження капіталізації банківської системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні проблема низької капіталізації банків привертає увагу багатьох науковців і практиків. Дослідженню цієї проблеми присвячені роботи таких вчених, як: А.Г. Загородній, Н., Г.Л. Вознюк, Д. Розенберг, В. В. Фостяк, В.В Коваленко, О. Дзюблюк, К. Ф. Черкащина, О.В. Крухмаль, Ж.І. Торяник, Н.М. Ткачук та інші. [3, с. 714; 4. с. 360]

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Проте, аналізуючи літературу, можна стверджувати, що залишаються невисвітленими питання теоретичної сутності поняття «банківська капіталізація», а також потребує нагального вирішення питання щодо напрямів підвищення капіталізації банків України. Адже, відомо, що недостатній рівень капіталізації банківської системи негативно впливає на її надійність та стійкість в умовах криз, гальмує динамічний розвиток.

Мета статті полягає в дослідженні теоретичної сутності поняття «банківська капіталізація» і проблем та

напрямів підвищення капіталізації банківських установ України.

Виклад основного матеріалу дослідження. В таблиці 1 можна побачити трактування економістами визначення «банківська капіталізація».

Отже, банківська капіталізація передбачає нарощування обсягів власного капіталу для амортизації фінансових збитків. Проаналізувавши сутність

тверджень, наведених в табл. 1, ми можемо охарактеризувати капіталізацію банків, як процес нарощення капіталу банку, що відбувається за рахунок власного прибутку і зовнішніх джерел і призначений для покриття його ризиків та збільшення вартості банку.

Схематичне трактування терміну «банківська капіталізація» представлено на рис. 1 (розробка автора).

Таблиця 1

Трактування терміну «банківська капіталізація»

Автор	Визначення
В.Корнеєв	капіталізація виростає з вартості (початкової, або номінальної), приростає доданою вартістю і фіксується в кінцевому значенні як капіталізована, тобто стає нарощеною вартістю тих чи інших попередньо авансованих активів [1].
В.Геєць	капіталізація утворює сутність процесу ринкової трансформації і пов'язана з перетворенням існуючих факторів виробництва у капітал, а потім уже на цій основі знаходять своє місце процеси фінансової капіталізації [2].
А. Завгородній	капіталізація – процес утворення фіктивного капіталу у вигляді акцій, облігацій, заставних листів іпотечних банків [3].
Д. Розенберг	капіталізація – сума всіх грошей, інвестованих у банк його власниками [4].
Д. Пірс	капіталізація – загальний обсяг і структура акціонерного капіталу банку [5].

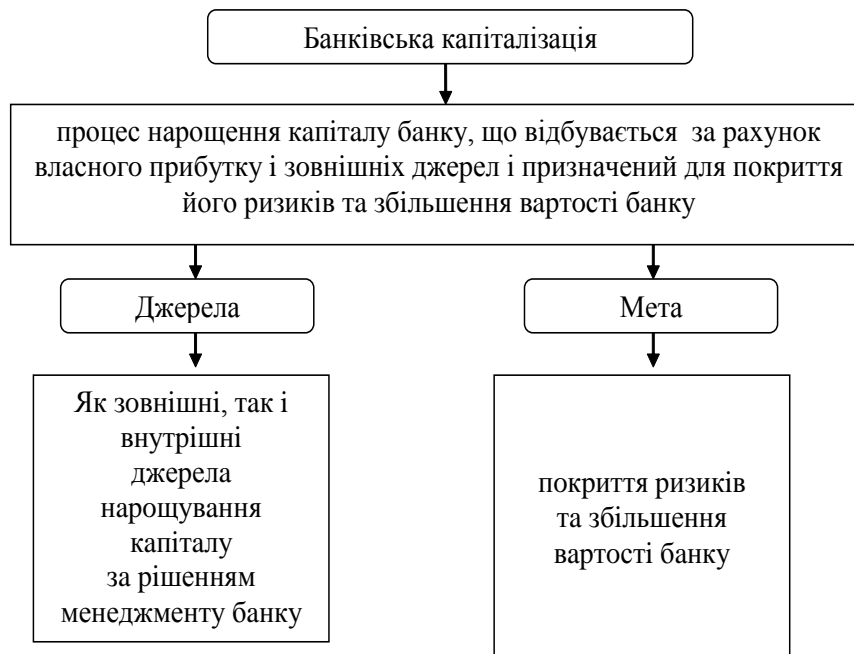


Рис.1. Трактування терміну «банківська капіталізація»

Порівняно низька величина обсягу власного капіталу комерційних банків України на сьогодні залишається однією з основних проблем ефективності банківської системи України.

Низький рівень капіталізації банків означає надмірну концентрацію ризиків у банківській діяльності, обмеження асортименту фінансових послуг та збільшення затрат на їх надання. Втрата капіталу робить неможливим

функціонування банку і може призвести до його банкрутства.

Проблема капіталізації – це проблема джерел та напрямів вкладення коштів, від їх стабільності й ризиковості залежить потужність банківської системи та динаміка подальшого розвитку економіки країни.

Важливість проблеми збільшення капіталізації банківської системи визначається дією наступних факторів [6, с. 255], що представлені в таблиці 2.

Таблиця 2

Фактори, що визначають важливість проблеми збільшення капіталізації банківської системи

Фактор	Власний коментар
Достатній обсяг власного капіталу	є необхідною умовою успішного виконання банками своєї посередницької функції у перерозподілі грошових ресурсів, ефективного кредитування виробничого процесу та просування товарів і послуг на ринок
Рівень капіталізації	визначає довіру до банківської системи з боку клієнтів, а відтак є однією із головних умов підтримання її фінансової стабільності
Достатня капіталізація банку	є необхідним елементом у системі заходів щодо забезпечення конкурентоспроможності банку на ринку

Відомо, що підвищення капіталізації банків є одним із головних чинників зростання економічного потенціалу банків та його складових: фінансового; інформаційного; технічного; інноваційного; організаційно-управлінського; кредитно-інвестиційного,

валютного, емісійного, розрахунково-платіжного; потенціалу посередницьких та комісійних послуг тощо [7].

В таблиці 3 представлені основні напрями підвищення капіталізації банків країни.

Таблиця 3

Основні напрями підвищення капіталізації банків країни

Сутність напрямку	Власний коментар
1	2
Підвищення капіталізації за рахунок реінвестування прибутку банку.	Є ефективним лише в умовах стабільного зростання обсягів банківських послуг, зокрема значних доходів від кредитно-інвестиційної діяльності. Однак в умовах фінансово-економічної кризи, погіршення стану державних фінансів, значної девальвації національної валюти є не дієвим.

1	2
Підвищення капіталізації за рахунок коштів чинних власників	Цей напрям можливий за умов, коли власники банків на момент рішення про підвищення капіталізації мають необхідні фінансові ресурси. Але в умовах фінансово-економічної кризи цей напрям вважається одним із провідних напрямів. Однак якщо банк вже потрапив у фінансову кризу, то найчастіше його власники вже не мають можливості врятувати банк за рахунок власних коштів.
Підвищення капіталізації за рахунок залучення нових приватних вітчизняних та (чи) іноземних інвесторів	Цей напрям можливий за умов пошуку нових приватних інвесторів-власників, які мають можливість забезпечити необхідну капіталізацію банку і тим самим провести фінансову санацію і врятувати банк від банкрутства. В умовах глобальної фінансово-економічної кризи кількість інвесторів, які в змозі та бажають купити банк, що знаходиться у фінансовій кризі та ще й в Україні, дуже обмежена.
Підвищення капіталізації за рахунок об'єднання чи приєднання слабких чи кризових банків до більш могутніх банківських установ	Якщо чинні власники банку та його менеджмент не мають реальних санаційних можливостей вивести банк із кризового стану, то об'єднання чи приєднання є найкращим виходом для банку, що знаходиться у фінансовій кризі. Велика кількість банків України, що опинились в глибокій фінансовій кризі, не змогли знайти партнерів по об'єднанню чи приєднанню. А тому цей напрям підвищення капіталізації банків має право на існування, але фактично є обмеженим через незацікавленість власників або банку, що знаходиться в кризовому стані, або банку, якій може прийняти до себе кризовий банк.
Підвищення капіталізації за рахунок втручання держави через реінвестування коштів державного бюджету	Такий напрям підвищення капіталізації банків не є дуже ефективним. У більшості випадків держава, здійснюючи капіталізацію банків за рахунок державних коштів, намагається лише врятувати банк від банкрутства, а не здійснити його перетворення з приватного на державний банк. Проте держава не має можливостей інвестувати значні обсяги коштів у всі банки, що знаходяться у кризовому стані. Звідси держава вибирає лише ті банки, руйнація яких може суттєво вплинути на всю банківську систему та соціально-економічний стан у країні.

З'ясування сутності й ролі капіталізації дало змогу виокремити цільові орієнтири, що представлені на рис. 2.

Вони ставляться перед банківською системою в процесі капіталізації. Необхідно зазначити, що їх врахування може забезпечити ефективність процесу капіталізації.

Висновок. Таким чином, підвищення капіталізації банків України є одним з найважливіших заходів для зростання їх економічного потенціалу. Заходи щодо нарощення обсягів капіталу повинні розроблятися як на макрорівні, так і на рівні кожного комерційного банку.

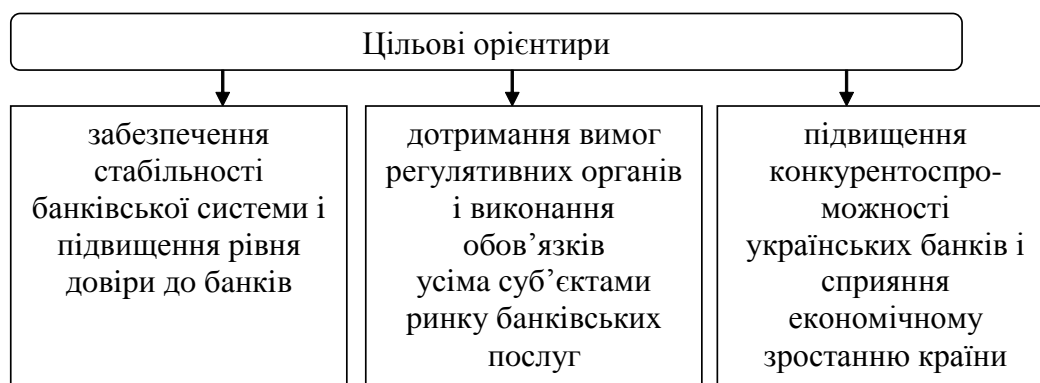


Рис. 2. Цільові орієнтири, що ставляться перед банківською системою в процесі капіталізації

Для того щоб виконати ці заходи, необхідно налагодити державну політику щодо законодавчого забезпечення капіталізації банківської системи. Професіоналізм і накопичений практичний досвід більшої частини теперішніх працівників банківської сфери дозволяють сподіватися, що з часом в Україні сформується повноцінна банківська система, яка буде сприяти активному розвитку економіки країни.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Капіталізація економіки: проблеми та перспективи // Економічна теорія. – 2006. – №2. – С. 91–112.
2. Капіталізація економіки України / За ред. акад. НАН України В.М.Гейця, д-ра екон. наук А.А.Гриценка. – К.: Інститут економіки та прогнозування, 2007. – 220 с.
3. Загородній А.Г. Фінансово-економічний словник / А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2005. – 714 с.
4. Розенберг Д. Словарь банковских терминов: пер. с англ. – М.: ИНФРА – М, 1997. – 360 с.

5. Словник сучасної економіки Макміллана / Пер. з англ. – К.: АртЕк, 2000. – 640 с.

6. Банківська система України: становлення та розвиток в умовах глобалізації економічних процесів: монографія / за ред. д.е.н., проф. О.В. Дзюблюка. – Тернопіль: «Вектор», 2012. – 462 с.

7. Фостяк В.В. Шляхи підвищення капіталізації банків України / В.В. Фостяк // Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики [зб.наук.праць] . - 2012. – Випуск 1 (12). – С. 38 – 45.

8. Коваленко В.В. Капіталізація банків: методи оцінювання та напрямки підвищення: монографія / В.В. Коваленко, К.Ф. Черкащина. – Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2010. – 153 с.

9. Ткачук Н. М. Капіталізація банку: економічна сутність та різновиди // Вісник Української академії банківської справи. – 2010. – № 1.

10. Коваленко В. В. Проблеми капіталізації та оцінювання достатності капіталу банків / Коваленко В. В., Крухмаль О. В., Торяник Ж. І. // Гроші, фінанси і кредит. – 2011. – № 8(122). – С. 276–286.

Стаття надійшла: 15.06.16г.

UDK 327 (327.5+339.9)

CENTRAL AFRICA IN THE CONTEXT OF REGIONAL SECURITY

*Kazakova N.A., PhD(Candidate of Geogr. Sciences), Professor,
Kolomyichuk D. I., II year postgraduate
(V.N. Karazin Kharkiv National University)*

In the era of globalization all the countries worldwide take their own place in the global holistic organism. First of all, they can manage it via the system of regional cooperation (providing common security, trade policy etc.) that will further draw up the world's union. But it is almost impossible to implement if some regions are not engaged in cooperation. One the this regions is Central Africa that is dealt with wars, coups, mortality and malnutrition that aren't facilitating the common regional security.

In the article authors are trying to estimate the condition of regional safety in Central Africa, finding out reasons and explaining the challenges needed to be solved to harmonize regional security policy.

Key words: regional security, globalization process, uneven economic development, "development traps", "bottom billion".

ЦЕНТРАЛЬНА АФРИКА В КОНТЕКСТІ РЕГІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

*Казакова Н. А., к.геогр.н., професор,
Коломийчук Д.І., аспірант (ХНУ імені В. Н. Каразіна)*

В епоху глобалізації всі країни світу займають певне місце у єдиному цілісному організмі. Перш за все, цього вони можуть досягти завдяки системі регіонального співробітництва (у сферах безпеки, економіки тощо), яке в майбутньому переростає у єдиний світовий простір. Проте, вищезазване об'єднання навряд чи можливе, якщо якийсь зі світових регіонів залишиться поза взаємодією. Одним з таких регіонів є Центральна Африка, яка охоплена війнами, переворотами, смертністю та голодом, що ставлять перешкоди єдиній політиці регіональної безпеки.

У даному дослідженні автори намагаються оцінити стан регіональної безпеки у Центральній Африці, з'ясувати причини та пояснюючи виклики (проблеми), що мають бути подолані для гармонізації політики регіональної безпеки.

Ключові слова: регіональна безпека, процес глобалізації, нерівномірний економічний розвиток, "пастки розвитку", "бідний мільярд".

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АФРИКА В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

*Казакова Н. А., к.геогр.н., профессор
Коломыйчук Д.И., аспирант (ХНУ имени В. Н. Каразина)*

В эпоху глобализации все страны мира занимают определенное место в едином целостном организме. Прежде всего, в этом они могут достичь благодаря системе регионального сотрудничества (в сферах безопасности, экономики и т.д.),

которое в будущем перерастает в единое мировое пространство. Однако, вышеназванное объединение вряд ли возможно, если какой-то из мировых регионов останется вне взаимодействия. Одним из таких регионов является Центральная Африка, охваченная войнами, переворотами, смертностью и голодом, создающими препятствия единой политике региональной безопасности.

В данном исследовании авторы пытаются оценить состояние региональной безопасности в Центральной Африке, выясняя причины и объясняя преграды (проблемы), которые должны быть преодолены для гармонизации политики региональной безопасности.

Ключевые слова: региональная безопасность, процесс глобализации, неравномерное экономическое развитие, "преграды развития", "нищий миллиард".

Introduction. In today's fast moving world countries are coming closer because of the internationalization and globalization processes that embrace all the spheres of human activity. Most of all these trends concern neighboring countries as it becomes the background of further global cooperation. It means that success and prosperity of any country depends not only on its own decisions and actions, but also on situation near its boundaries. On the assumption of foregoing it is clear that regional security determines the model of state's behavior; well-being and way of decision-making (responses on challenges faced).

As it was said before, process of globalization is based on regional cooperation that in the long run turns into collaboration of regions and building the holistic world community. While one countries are successfully participating in assuring regional security and relations harmonization, others are being engaged in internal and external conflicts, revolts and instability, saying nothing of regional safety partnership. One of the regions, mired in breakdown, is Central Africa. That is why the estimation and encouraging of regional security activity in mentioned area is so important nowadays.

Purpose of this article is to research the state of regional security collaboration in Central Africa, to emphasize its problems and dealings.

Materials. A complex analysis of regional security issues is thoroughly given

by Soren Dosenrode [7], that provides a deep review but mostly concerned with economic problems. The wide range of issues in political and food security were investigated in the works of Paul Collier [5], Rene Lemarchand [6] and Ousmane Badiane [8]. An important place in the research is occupied by materials dealt with relations between countries and regional trends: Ludwick Esone Ndokang, André Dumas Tsambou [3], Rene Lemarchand [6] and others.

Results. Regional security is defined as an ideal type of order where members of a region attain a political stability by finding solutions to regional problem or sweeping them so firmly under the carpet that they do not reemerge [1]. A major assumption in this rendition of regional security is that states have succeeded in managing or eliminating problems that create ethnic, communal sub-national and socio-economic antagonisms which are often the cause(s) of conflict. There is also the assumption that there exist mechanisms within the community to deal with conflict when it occurs. The concept of regional security is more applicable in developed countries than in developing ones because the latter have more developed regional blocs. In developed parts of the world there is also is greater linkage of individual states with system security unlike in developing countries where the sense of insecurity is internal. Indeed insecurity in developing countries is attributable to uneven economic development, glaring disparities in wealth

and income and society and ethnic tensions [2, p. 2]. One of “the weakest” in the extent of regional security area worldwide where instability turned into a normal condition of one or another state is Central Africa, mired in coups, revolts and wars.

The end of the colonial period is marked by the accession of nations to independence after the bloody and especially ideological struggles against colonial powers. In Africa, the early post-colonial period is characterized by a concern for the empowerment of new public authorities in place, the stability of the newly created institutions and the need to protect themselves from other nations by signing bilateral States agreements or by creating states unions such as sub-regional unions. A situation of instability can be caused either by the colonial past [3, p. 114], the thirst for power (military coups or constitutional), ethnic hatred (as in Rwanda), the absence of strong democratic institutions, the existence of great inequalities leading to frustration to name only these [4]. Such a situation affecting a state manifests itself in several ways, either by civil and ethnic wars, leading to general chaos, destroying lives and families, and creating a society of orphans and refugees. A situation of political instability will bring uncertainty in the current government, which will cause it not to lay any action over the long run and not lay any vision of development, and thus lead the state in a critical situation that could cause a vicious circle of low growth and underdevelopment [3, p. 114].

This picture is the basis for gloomy assessments of African development prospects, characterized as “development traps”. Collier sees these problems as being particularly concentrated in Africa, with 70 percent of the “bottom billion” being African, and living in countries that have been or are currently in one or another of these “traps” [5, p. 3]. In Collier’s formulation there are four such “traps” in

which the countries he classified as the “bottom billion” are wedged:

- *The conflict trap*. Essentially, wars and coups keep countries from growing and hence dependent on primary commodities. But because they are poor, stagnant, and dependent on primary commodities they remain prone to wars and coups [5, p. 37]. Here we should mention the Great Lakes region. It matters because of its vast territorial expanse and the many borders it shares with neighboring states, and constant danger of violence spilling across boundaries. It matters because the Congo’s huge mineral wealth translates into a uniquely favorable potential for economic development. While claiming the largest deposits of copper, cobalt, diamonds and gold anywhere in the continent – it is for nothing that the Belgians called it a “a geological scandal” – more than 60 percent of its population lives below the poverty line. Because of ethnic and resources misunderstandings appalling bloodshed continues in the Central Africa. Not to mention violence, taken place in Rwanda, Burundi and Congo from 1994 to 2004 when the death toll was estimated to be approximately 5,5 million, till this day as many as 38 000 die every month of war-related causes [6, p. ix].

- *The natural resources trap*. On the world market countries of Central Africa play a role of raw materials exporters that make them very vulnerable and dependent on importers. Export of rows brings them lowest incomes causing high poverty and malnutrition rates [5, chapter 3].

- *The trap of being landlocked with bad neighbors*. Poor landlocked countries depend on their neighbors not just for their economic infrastructure and access to the sea, but also as export markets [5, chapter 4]. Ironically, the problem is worse for resource-scarce countries as they face additional hurdles to development of infrastructure even if for resource extraction. These problems are compounded by agglomeration of economic activity in

coastal locations with their easier access to global markets, leaving inland areas underdeveloped [7, p. 79].

• *The bad governance trap.* Countries in the bottom billion that also have bad governance and bad policies are most likely to end up as “failed states”, in which reform initiatives are quickly overwhelmed by those benefit from disorder [5, chapter 5]. But even good governance and good policies cannot propel a country into rapid growth if it does not have opportunities to grow.

Several serious crises occurred in 2014 that threatened food security and development prospects in the affected and surrounding areas. These included conflicts in northern Mali, northern Nigeria, South Sudan, and the Central African Republic, several of which led to humanitarian emergencies [8].

In general, civil wars kill people directly and immediately. They destroy property, hamper economic activity and deflect resources previously directed to the health system. Uncontrollable flows of refugees from one country to another will place individuals in deplorable conditions with no access to potable water and food. Refugee camps are a major cause of the deterioration of the health system due to living conditions that refugees undergo (consumption of non-potable water, housing insecurity, under nutrition, malnutrition, disease susceptibility, etc.). This causes the resurgence of several diseases such as malaria, cholera, tuberculosis, diarrhea, lung infections (pneumonia), HIV/AIDS, the latter being contracted by majority of refugees during sexual assault during crisis [3, p. 118]. In line with this thinking, Toole shows that the establishment of refugee camps in one country has an impact of at least one year on the increase of infectious diseases and the crack of the health system [9].

Also, the migration of refugees from one country to another can negatively affect the welcoming country because the supply

of health is already low in these developing countries, and it will be even more weakened relatively to the pressing demand for health goods and services. This would lead to price inflation on the supply of health care and medical products.

The precarious conditions in which refugees live are usually a source of epidemics and pandemics; these can easily and largely spread nationwide through snowball effect, meanwhile the health system in place is still very fragile. Moreover, the multiplication of these refugees swells the number of individuals only consumers (not producers / unemployed), making no contribution to the economy, thus driving down production, generating shortages and causing at the same time famines which are also the cause of many chronic diseases (kwashiorkor, beriberi ...)[3, p. 118].

For example, civil unrest in northern Mali, northern Nigeria, and the Central African Republic caused significant displacement of people from their homes and countries, led to elevated food prices, and caused a deterioration of the food and nutrition security situation in the affected and surrounding countries [8]. Conflict in Central African Republic has had a regional impact, more than 190,000 Central African refugees having fled to Cameroon, Chad, the Congo and the Democratic Republic of the Congo (DRC) since December 2013[10]. In result, cassava prices in southern Chad rose sharply as a result of disrupted trade flows and the arrival of refugees from Central African Republic; at the same time high rates of acute malnutrition were reported among Central African Republic children in Cameroonian refugee camps [11].

Conclusions. As we may see, regional security is a vital part of the governmental policy, defining the conditions, directions and character of country's development.

Central Africa is considered to be the region with the weak regional security

circumstances, as its states are currently facing a number of challenging issues that make the cooperation and development of the states harder. The main problems Central Africa is concerned with can be defined as “development traps”:

- the conflict trap;
- the natural resources trap;
- the trap of being landlocked with bad neighbors;
- the bad governance trap.

In the sum-total the aforementioned concerns became a great deal for some states, not allowing them to build the common security system in their way of evolution and development. Moreover, some issues disturb not just national interests of the Central Africa states, but also make the world community think of their solving.

REFERENCES

1. Mohammed Ayoob (1986). “Regional Security and Third World” in *Regional Security in Third World*, ed. Mohammed Ayoob. London&Sydney: Croom Helm.
2. Patricia Kameri-Mbote (2004). “Gender, conflict and regional security” in *African Regional Security in the Age of Globalisation*, ed. Makumi Mwagiru. Nairobi: Heinrich Böll Foundation.
3. Ludwick Esone Ndokang, André Dumas Tsambou (2015). “Political instability in Central African Republic (CAR) and health state of the Cameroon population”. *Journal of Life Economics (JLE)*, No. 4, pp.113-129.
4. Roberto Perotti (1996). “Growth, Income distribution, and democracy: What the data say”, *Journal of Economic Growth*, Vol. 1, No. 2, pp. 149-187.
5. Paul Collier (2007). “*The Bottom Billion: Why the Poorest Countries Are Failing and What Can Be Done About It*”. New York: Oxford University Press.
6. Rene Lemarchand (2009). “The Dynamics of Violence in Central Africa”. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
7. Soren Dosenrode (2015). “*Limits to Regional Integration*”. Farnham: Ashgate Publishing Limited.
8. Ousmane Badiane, Julia Collins, Tsitsi Makombe (2015). “Global Food Policy Report: Regional developments (Africa)”. Washington, D.C.: International Food Policy Research Institute (IFPRI).
9. Michael Toole (1997). “*Complex Emergencies: Refugee and other populations*”. In E. Noji (Ed.), “The Public Health Consequences of Disasters”. New York: Oxford University Press.
10. The United Nations Refugee Agency (2015). “*2015 UNHCR country operations profile - Central African Republic*”. Available at: <http://www.unhcr.org/pages/49e45c156.html> [Accessed 11 February 2016].
11. World Food Programme and Food and Agriculture Organization of the United Nations, Food Security and Humanitarian Implications in West Africa and the Sahel, Joint Note 57 (Rome: 2014).

Стаття надійшла: 04.10.16р.

УДК 339.9:338-021.64(410) «184/187»(091)

АНГЛИЯ – МИРОВОЙ ЛИДЕР 40 – 80 ГОДОВ XIX ВЕКА

Кривуц Ю. Н., к.э.н., профессор (ХНУ имени В. Н. Каразина)

После завершения промышленного переворота и претворения в жизнь программы свободной конкуренции и свободной торговли Англия выходит в мировые лидеры по производству традиционных британских товаров (шерстяных и хлопчатобумажных тканей), а также новых паровых машин, станков, механизмов и т.д. Страна становится «мастерской мира». В 1870 г. доля Соединенного Королевства составляет почти 32% мирового промышленного потенциала. Добыча каменного угля перешагнула 50-процентный уровень мировой добычи, выплавка чугуна превысила половину общемирового.

В 1870 г. общий тоннаж торгового флота островного государства составляет 60% мирового. Оттеснив Голландию, страна становится мировым перевозчиком: британские флаги во всех океанах и морях.

Британская империя интенсивно расширяет свою территорию за счет бывших колоний Испании, Голландии, Франции. На площади 14,3 млн. кв.км проживает 157 млн. человек. Более крупного государственного образования не существовало.

Интенсивными были внутримперские внешнеторговые операции. Росли объемы экспортно-импортных сделок со странами всех континентов, в частности, с Россией. В 1870 г. экспорт Лондона оценивался в 199,6 млн. ф.ст.

Столица Англии превращается не только в крупнейший распределительный центр мира, но и финансовый. Национальная валюта завоевывает право мировой, а инициированный «золотой стандарт» состоялся как самый эффективный в истории мировой экономики.

Лондон – это центр мировой науки, образования и культуры 40 – 80 – х годов XIX в.

Лишь около 1890 г. внешне процветающая Великобритания постепенно теряет свои позиции.

Ключевые слова: Англия, лидер, промышленность, торговля, валюта, наука, образование, культура

АНГЛІЯ - СВІТОВИЙ ЛІДЕР 40 - 80 РОКІВ XIX СТОЛІТТЯ

Кривуц Ю. М., к.е.н., професор (ХНУ імені В. Н. Каразіна)

Після завершення промислового перевороту і втілення в життя програми вільної конкуренції і вільної торгівлі Англія виходить у світові лідери з виробництва традиційних британських товарів (вовняних і бавовняних тканин), а також нових парових машин, верстатів, механізмів і т.д. Країна стає «майстернею світу». У 1870 р. частка Сполученого Королівства становить майже 32% світового промислового потенціалу. Видобуток кам'яного вугілля перевищує 50-відсотковий рівень світового видобутку, виплавка чавуну перевищила половину загальносвітового.

У 1870 р загальний тоннаж торгового флоту острівної держави становить 60% світового. Відтіснивши Голландію, країна стає світовим перевізником: британські прапори у всіх океанах і морях.

Британська імперія інтенсивно розширює свою територію за рахунок колишніх колоній Іспанії, Голландії, Франції. На площі 14,3 млн. кв.км проживає 157 млн. осіб. Більшого державного утворення не існувало.

Інтенсивними були внутрішньоімперські зовнішньоторговельні операції. Росли обсяги експортно-імпорتنих операцій з країнами всіх континентів, зокрема, з Росією. У 1870 р. експорт Лондона оцінювався в 199,6 млн. ф.ст.

Столиця Англії перетворюється не тільки в найбільший розподільний центр світу, а й фінансовий. Національна валюта завойовує право світової, а ініційований «золотий стандарт» відбувся як найефективніший в історії світової економіки.

Лондон - це центр світової науки, освіти і культури 40 - 80 - х років XIX ст.

Лише близько 1890 р зовні процвітаюча Великобританія поступово втрачає свої позиції.

Ключові слова: Англія, лідер, промисловість, торгівля, валюта, наука, освіта, культура

ENGLAND - WORLD LEADER 40 - 80 YEARS OF XIX CENTURY

Krivuts J. N., Ph.D., Associate Professor (KNU Karazin)

After the completion of the industrial revolution and the implementation of free competition and free trade program England comes a world leader in the production of traditional British goods (woolen and cotton fabrics), as well as the new steam engines, machine tools, machinery, etc. The country becomes a «workshop the world». In 1870, the share of the United Kingdom accounts for nearly 32% of the world's industrial potential. Coal production crossed the 50-percent level of world production, iron smelting exceeded half the world's.

In 1870, the total tonnage of the merchant fleet of the island state is 60% of the world. Pushed back to Holland, a country to become a global carrier: British flags in all the oceans and seas.

The British Empire rapidly expanding its territory at the expense of the former colonies of Spain, Holland, France. At 14.3 million sq. km is home to 157 million. man. Larger public education did not exist.

Intense were vnutriimperskie foreign trade operations. Grew volumes of export-import transactions with countries all over the world, in particular with Russia. In 1870, the export of London was estimated at 199.6 million. GBP

The capital of England is transformed not only the biggest distribution center of the world, but also financial. The national currency is gaining the right world, and initiated the "gold standard" was held as the most effective in the history of the world economy.

London - is the center of world science, education and culture 40 - 80 of the XIX century.

Only about 1890 outwardly prosperous Britain is gradually losing its position.

Keywords: England, leader, industry, commerce, currency, science, education, culture.

Великобританія була першою подлинною сверхдержавою со времен Рима, но уже в общемировых масштабах.

Б. Н. Шапталов

Постановка проблеми. Земля и сельскохозяйственное производство – единственная производительная сила общества, источник его богатства; земледельцы и землевладельцы – единственный производительный класс. Таков главный тезис теоретических построений физиократов. Однако британская практика ниспровергла их теоретические изыскания. Английские предприниматели, объективно лишённые многочисленных и потому дешёвых рабочих рук, были вынуждены вкладывать средства в отрасли массового производства однотипных товаров. Здесь применение машинной техники вместо ручной давало наибольший эффект. Затраты на действительно новую технику и прогрессивные технологические процессы с лихвой окупались ростом объёмов производства, улучшением качества продукции и её удешевлением. Ведущая роль промышленности в приросте национального богатства стала очевидной. Произошла переоценка ценностей, и этот «Переворот, свершившийся в умах, был не меньшим по значению, чем открытие Коперника» [1, с. 277].

Добившись серьёзного технического и технологического преимущества, Англия больше не была заинтересована в защите внутреннего рынка от конкуренции (протекционизма, или покровительства, утвердившегося в странах континента с эпохи Возрождения). Наиболее привлекательной оказывалась теория свободной торговли (free trade) и свободной конкуренции (free competition) А. Смита, Д. Рикардо и их последователей.

Лидерство технической мысли и наличие сырьевой базы обеспечили Соединённому Королевству стремительный рывок, базировавшийся на промышленности, торговле и науке. *Следила же за ними «невидимая рука» рынка и «серый кардинал» – конкуренция.* Промышленность страны «из десятилетия в десятилетие набирала обороты и

количественно, и качественно ... если для утроения объёмов промышленного производства в XVIII в. Англии понадобился 91 год, то в XIX – 50 лет» [1, с. 277]. И все это благодаря последовательной политике законодательной и исполнительной ветвей власти: снижение или упразднение экспортных и импортных торговых пошлин, ряда налогов и акцизов, «хлебных законов» и навигационных актов.

На неувядаемую *актуальность и значимость финансовой и таможенной реформ в Англии* в первые десятилетия XIX в. обращал внимание французский экономист Ф. Бастиа. Во введении к книге «Кобден и Лига. Движение за свободу торговли в Англии» он подчеркивал не только и не столько местнобританский, сколько европейский и, более того, общечеловеческий характер реформ, которые вывели Великобританию в мировые лидеры [2, с. 27].

Правительства многих стран последовали английскому примеру. И сегодня, на переломе второго и третьего тысячелетий, реформы в Англии вызывают не только историко - теоретический, но практический интерес.

Анализ последних исследований и публикаций. Березин И., Бродель Ф., Кулишер И. М., Неру Дж., Страгис Ю. П., Туган-Барановский М. И., Шапталов Б. Н., Янжул И. И. и многие другие отечественные и зарубежные специалисты посвятили работы отдельным вопросам рассматриваемой проблемы, что исключало комплексную оценку роли Англии в 40 – 80-е годы XIX в. в мире.

Цель статьи состоит в приведении и анализе фактографических данных, подтверждающих не только экономический рост Англии, но ее лидирующее положение в ансамбле наций в 40 – 80 годы XIX века в результате проведенных реформ.

Изложение основного материала.

Начиная с первых десятилетий XIX в., экономическая ситуация на Британских островах существенно меняется. В конечном счете Англия выходит в мировые лидеры. Она – основной производитель традиционных товаров (шерстяных, хлопчатобумажных тканей, гончарных изделий и проч.), а также новых – продуктов промышленной революции (машин, механизмов, приборов и т.д.). Страну величают и признают «мастерской мира».

Если в 1840 г. в промышленности и строительстве было занято 45,5 % трудоспособного населения, то в 1870 – уже около 50. За тридцатилетие индекс промышленного производства увеличился с 22,8 до 44,0, в том числе производство средств производства почти утроилось (с 9,3 до 28,6), а продуктов потребления – примерно в 1,7 раза (с 24,4 до 43,3). В 1870 г. Соединенное Королевство располагало 31,9 % мирового промышленного потенциала, на долю США приходилось 23,6, Германии – 13,2, а Франции – 10,3 % (если в 1803 – 1812 гг. объем промышленного производства в Англии оценивался в 62 млн. ф. ст., в 1845 – 1854 – 180, то в 1875 – 1880 гг. – в 400 млн., или увеличился почти в 6,5 раза. За это же время он увеличился во Франции с 110 до 300 млн. ф. ст., или менее чем в 3 раза).

В Англии традиционные отрасли не только сохранили значение, но нарастили потенциал. За период с 1848 по 1870 г. переработка хлопка почти удвоилась и достигла примерно половины мирового объема. Если в 1851 – 1855 гг. ежегодно перерабатывалось 755 млн. фунтов хлопка, то в 1866 – 1870 гг. – 971 млн. В 1868 г. в стране насчитывалось 2,5 тыс. фабрик с 32 млн. прядильных веретен и 379 тыс. ткацких станков. Выпуск хлопчатобумажных тканей за 1800 – 1870 гг. возрос в 19 раз.

Высокими темпами развития характеризовались отрасли тяжелой

промышленности. Добыча каменного угля за 1800 – 1870 гг. увеличилась более чем в 10 раз – с 10,1 млн. т до 110,0. Это позволило перешагнуть 50 – процентный уровень мировой добычи.

Динамика производства «хлеба промышленности» – чугуна ошеломляющая: 1800 г. – 0,19 млн. т, 1840 – 1,4, 1870 – 6,0, 1872 г. – 7,2 млн. т, или свыше половины мирового производства. Только за десятилетие – с 1850 по 1860 гг. – выплавка стали выросла в 4 раза.

Промышленное производство наращивало внедрение паровых двигателей. Если в 1800 г. суммарная их мощность составляла 5 тыс. л.с., в 1840 – 620 тыс., то в 1870 – более 4 млн. л.с. (однако большая часть паровых двигателей применялась на железнодорожном транспорте и в судостроении). С 1860 г. паровое судоходство становится господствующим. В Англии впервые в мировой практике пошли на замену деревянных парусников цельнометаллическими пароходами. Общий тоннаж торгового флота Соединенного Королевства с 1800 по 1870 г. увеличилось с 2 до 5,7 млн. т., или составил почти 60 % мирового тоннажа, что позволило стране Джона Булля стать «мировым перевозчиком» (общий тоннаж флота Германии – около 2 млн., а Франции – 1 млн. т.).

Наращивалось производство продукции машиностроения и металлообработки. За 25 лет – с 1845 по 1870 г. – вывоз паровозов, паровых двигателей, различных станков увеличилось в 10 раз.

Дальнейший рост промышленного производства сдерживался ограниченностью собственных источников сырья. Их искали на стороне, в частности, в колониях.

На американском континенте Англия имела колонии, которые ранее принадлежали Испании (Ямайка, 1656 г.), Голландии (Новый Амстердам, переименованный в Нью-Йорк, 1667 г.),

Франции (Канада, Новая Шотландия, Луизиана, земли по берегам Миссисипи, 1713 – 1763 гг.). Сами британцы создали земельные колонии в Массачусете, Мэрильде, Пенсильвании с табачными и рисовыми плантациями.

Географическое распределение британского экспорта в 1660-е годы выглядит так, как представлено в табл. 1 [3, с. 270 – 271].

Таблица 1

*Направления экспорта английских товаров
(средние показатели за 1663 – 1669 гг., тыс. ф.ст.)*

Товар	Средиземноморье, вкл. Испанию и Португалию	Остальная Европа	Америка, Ост- и Вест-Индия	Весь экспорт
Шерсть и шерстяные изделия	854 (57%)	569 (37%)	89 (6%)	1512
Остальные промтовары	64 (29%)	72 (32%)	86 (39%)	222

Источник: /1, с. 271/.

К наиболее значимым приобретениям Англии, сделанным в XIX в., относятся Мальта, Капская область с мысом Доброй Надежды, Сингапур, Аден, Гонконг, архипелаг Фиджи и др.

С 1815 г. территория империи выросла на 12,5 млн. кв. км, достигнув 14,3 млн. кв. км с населением в 157 млн. человек [1, с. 271].

Жемчужиной британской короны оставалась Индия, как одна из главных поставщиц сырья: хлопка, джута, шерсти, особенно «ковровой», кожи, пшеницы, маиса, растительных масел, риса, опиума, перца, черного дерева и – красящих веществ, прежде всего индиго, столь необходимого текстильщикам (англичане не отказывались и от индийских предметов роскоши – кашемировых шалей, стоимостью от 6 до 8 тыс. франков золотом за штуку, изделий из драгоценных металлов и бронзы; не брезговали транзитом поступающих на полуостров китайских и японских лаков, не говоря о пряностях с Суматры, Явы, Целебеса, Борнео, Цейлона и островов Малуккской группы: шафране, анисе, кардамоне, ванили, мускате, корице, имбире лавровом листе, – а также кореньях (маниок, куркума и т.д.). Вместе

с тем Индия стала и одним из главнейших рынков сбыта экспортной продукции метрополии [4, с. 257].

Чтобы стимулировать производство сырья в отдельных колониях вплоть до конца 40-х годов, правительство (вопреки практике на британских островах) проводило протекционистскую политику. Высокие таможенные пошлины, к примеру, на иностранную шерсть способствовали интенсивному развитию овцеводства в Австралии и Новой Зеландии. Не случайно, а вполне закономерно шерсть с зеленого континента вытеснила с рынка Соединенного Королевства испанскую и саксонскую продукцию.

Империя развивалась по принципу: «Там, где Англия создает колонию, там она находит покупателей». По данным источников, колонии поглощали до 30% вывозимых Британией промышленных товаров.

Разбросанные по всей планете зависимые территории требовали освоения и защиты. Только в 1847 г. экспорт в колонии оценивался в 9 млн. ф.ст., а военные расходы – в 14 млн. За пользование ресурсами многих земель во всех уголках земли приходилось нести

существенные расходы (не каждой стране они были посильны; Россия продала из-за недостатка средств форт Росс в Калифорнии и Аляску на американском континенте), но за 250 лет существования британской империи никому не удалось отхватить хотя бы кусочек ее владений; она распалась сама.

Наряду с колониями и Соединенными Штатами Америки сырье в значительных объемах для английских фабрик поставляла Россия – лен, пеньку, шерсть, сало, кожи, щетину, льняное семя.

В 1800 – 1810 гг. вывоз российской щетины составил 42 тыс. пудов против 17 тыс. в 1766 – 1769 гг., или увеличился почти в 2,5 раза, а затем до 60-х годов снова удвоилась. В первой половине XIX в. почти 60% ее экспортировалось в Соединенное Королевство для производства щеток и кистей.

В ту же Англию вывозились сырые кожи. В 1842 – 1844 гг. поставлялось из

России примерно 30 % из общего экспорта этого продукта животноводства.

Что же касается сала, то почти все оно поступало на рынок страны Джона Булля: в 1829 – 1833 гг. 3,6 из 4,3 млн. пудов экспорта, в 1834 – 1838 – 3,6 из 4,0 млн., в 1839 – 1843 гг. – 3,3 из 3,7, в 1844 – 1849 – 3 из 3,4 млн. пудов [5, с. 336 – 338].

Из Англии в обратном направлении шла практически вся получаемая из-за границы пряжа для ткацких фабрик, почти половина всех пряностей, около половины красильных веществ (индиго, сандала), столько же хлопчатобумажных тканей и третья часть шерстяных. В целом с Британских островов в Россию поступало более 30% от всех ввозимых зарубежных товаров.

Объемы внешнеторговых операций Лондона имели в 1830 – 1870 гг. устойчивую тенденцию роста, исключение – 1860 г., когда вывоз по сравнению с 1850-ым снизился на 33,5 млн. ф.ст. (см. табл. 2) [6, с. 284].

Таблица 2

Динамика экспорта Англии, млн. ф.ст.

Операция	Годы									
	1830	1840		1850		1860		1870		
Экспорт	61,1	102,7	+51,6	175,4	+72,7	135,9	-33,5	199,6	+63,6	

Источник: /6, с. 284/.

В 1850 г. из общего оборота мировой торговли (экспорт + импорт) в 11,5 млрд. марок на долю Англии (с колониями) приходилось 5,24 млрд., а доля Германии, США и Франции, вместе взятых, - составляла 4,9, остальных стран – чуть более 1,4 млрд. марок.

В 1870 г. доля Соединенного Королевства оценивалась 514 млрд. марок из 37,5 общей суммы, а трех стран-конкурентов достигла 12 млрд., примерно столько же (11,5 млрд. марок) приходилось на другие страны мира.

Еще в 1608 г. пират-колонизатор сэр Уолтер Рэлк замечал: «Кто главенствует на море, тот контролирует

мировую торговлю, а кто контролирует торговлю, тот владеет богатствами мира». Приоритетная роль островного государства как торгового посредника очевидна и убедительна. Лондон превратился в важнейший и крупнейший распределительный центр, навсегда оттеснив Антверпен и Амстердам. Сюда, в страну туманного Альбиона, стекались товары практически со всех стран мира, и отсюда они расходились по всем континентам, принося немалую торговую прибыль, и Англия, что вполне естественно и закономерно, становится мировым лидером по наличию свободных, жаждущих приращения, капиталов. С

середини XIX в. Соединенное Королевство в лице лондонского прежде всего Сити – центр международных расчетов, мировой кредитный центр. «А без кредита нет величия, – справедливо заметил Ф. Бродель, – нет финансового превосходства» [7, с. 364].

Торговые посредники, накопившие значительные сбережения, создают банковские структуры. Первые из них появились еще в 1759 г., их насчитывалось всего 12, а в 1827 – около 900. За пять лет – с 1861 по 1866 г. – открылись 26 новых банков.

Не отставали от купцов ювелиры. Их заслуги – частные банки, многие из которых со временем превратились в акционерные.

Велика роль провинциальных банков как кредиторов небогатых, но инициативных представителей среднего класса, открывавших и/или расширявших свои дела в городе и деревне.

Особое место заняли т.н. «заграничные банки» из Германии, Греции, Индии, России, Франции; их капитал в 1898 г. превысил 100 млн. ф.ст.

В центре британской банковской системы находились депозитарные учреждения. В конце XIX в. 62 крупнейших из них имели 7490 филиалов, что позволяло активно привлекать свободные капиталы и вовлекать их в деловой оборот.

Банком всех банков являлся «Банк Англии». Здесь хранились не только денежные средства правительства, но большинства банков страны [7, с. 197, 200]. Сложилась система единого резервного фонда, куда входили и сберегательные банки (savings banks). В 1831 г. они насчитывали 429 банка, 503 вкладчика с суммой вкладов в 13.709.495 ф.ст. Через десятилетие число вкладчиков возросло до 798.055 человек, а вклады – до 23.471.050 ф.ст., или увеличились более чем на 70%. В 1860 г. общая сумма вкладов составила 41 млн., а в 1871-ом – примерно 53 млн. ф.ст. [8, с. 398 – 399].

Здесь, на берегу Темзы, формируется международный фондовый рынок. Фунт стерлингов приобретает значение мировой валюты; устойчивость его – решающий элемент английского влияния (стабилизированный королевой Елизаветой в 1560 – 1561 гг., он более не варьировал и сохранял свою стоимость вплоть до 1920 г. [7, с. 363]; более того, на Британских островах были заложены основы «золотого стандарта», юридически оформленного Парижской международной конференцией в 1867 г. и принятого почти 60 странами мира; фунт стерлингов использовался как международная валюта; золотой стандарт был и остается самой эффективной валютной системой в истории мировой экономики.

Англия всегда стремилась сберечь значительный запас средств на текущих счетах для обеспечения деловых отношений с деловыми партнерами из других стран. Она не накапливала существенных денежных запасов внутри страны, она сосредоточивала их за границей.

К 1871 г. за пределами Англии находилось около 1 млрд. ф.ст. Национальное богатство Соединенного Королевства в 1880 г. оценивалось в 8,96 млрд. ф.ст., значительно превосходя по этому показателю любую страну мира. С 1870 по 1880 г. стоимость экспортно-импортных операций перевалила за 145 и промышленного производства – за 116 млн. ф.ст., только доход этой составляющей хозяйства увеличился на 22%, тогда как население выросло всего на 20. Из 46.519.000. ф.ст. всего цивилизованного мира на долю Англии приходилась почти одна пятая [9, с. 402].

По объемам промышленного производства родина А. Смита, Д. Рикардо, Ч. Дарвина со второй половины XIX в. стала опережать основного соперника – Францию (см. табл. 3) [10, с. 134].

Англия, будучи самой богатой страной мира, имела наибольшее число

ученых: до 50 тыс. человек занимались научными изысканиями. Они украшение, но истинная сила британской империи», - отмечал один из членов парламента.

Таблица 3

Динамика роста объемов промышленного производства, млн. ф.ст.

Годы	Франция	Англия
1803 – 1812	110	62
1825 – 1834	105	117
1845 – 1854	158	180
1875 – 1884	300	400
1895 – 1904	400	660

Источник: /10, с. 134/.

Грандиозным рассадником художественных, естественных и научно-технических знаний стали Британский, Саут – Кенсильский, Бетнал – Гринский и другие музеи, бесплатные библиотеки. В стране издавались дешевые газеты, выходили в свет дешевые издания классической и научной литературы, открывались прекрасно устроенные народные школы и народные дворцы (Хрустальный, к примеру), обширные парки.

Англия в 40 – 80-е годы XIX в. была могущественной державой. Она владела почти одной пятой нашей планеты, всюду слышалась английская речь и всюду можно было встретить представителей Соединенного Королевства.

Первый министр Гладстон имел полное основание говорить об «опьяняющем» росте своей страны, ее настоящем лидерстве в ансамбле государств и наций.

Выводы:

– вопреки мировой практике вообще и теории физиократов, в частности, в хозяйственной жизни Англии акцент в конце XVIII и почти до конца XIX в. был сделан не на сельском хозяйстве, а развитии тяжелой индустрии (металлургии и пр.) и обрабатывающих отраслях промышленности (суконной, хлопчатобумажной и т.д.);

– защитой запретительно-покровительственной системы были заложены основы экономического

могущества страны с учетом исторического опыта и национальных особенностей и традиций; когда протекционистская политика стала противоречить объективным потребностям предпринимателей законодательная и исполнительная власть постепенно реформировали тарифы и косвенные налоги, обеспечивая либерализацию экспортно-импортных операций в духе free trade;

– англичане первыми среди народов мира пошли на замену ручного труда (мануфактура от лат. manus - рука и facere - делать) машинным, более производительным и более пригодным для выпуска массовой продукции;

– не боясь ни ценовой, ни неценовой конкуренции, реализовали программу свободной конкуренции и свободной торговли и призвали все страны последовать своему примеру;

– превратили страну в мастерскую мира, мирового перевозчика, мирового кредитора и банкира, центр мировой науки, образования и культуры.

«Уничтожьте стеснительную запретительную систему и дайте свободное поле для деятельности, и мы не требуем ничего большего. Талант, гений, предприимчивость, капитал и трудолюбие нашего великого народа сделает все остальное. Англия не только не отстанет, но опередит все нации в этом соревновании и займет первое – как по богатству, так и по прогрессу место, которое, по самой природе

вещей, предназначено занимать ей между всеми нациями света», – говорил Томсон в парламентской речи.

Желание британских законодателей сбылось: их страна стала мировым лидером в 40 – 80-е годы XIX века.

«Но – увы! – свободная торговля оказалась коварной богиней. Не прошло и 20-ти лет после знаменитого торгового договора Англии с Францией, как обнаружили ... признаки того, что царству Джона Булля приходит конец». Хотя застой «ставился новым оживлением, прежние счастливые дни ... не вернулись. Английский фабрикант ... увидел, что его ... превосходство над ... конкурентами отходит в область преданий. Промышленность энергично развивается в тех странах, которые Англия привыкла считать ... своим наследственным рынком», – отмечал М. И. Туган-Барановский [11, с. 78-79].

Канада, Австралия, Япония, Индия, прежде всего Соединенные Штаты Америки быстро продвигались вперед по пути освобождения своего рынка от иностранной продукции, более того, стали вытеснять английского производителя.

Около 1890 г. внешне процветающая Великобритания стала ощущать финансовое истощение. Многие банки обанкротились. Лондон не имел сил сопротивляться. Центр мировой экономики переместился за океан, в Бостон, а финансовый – на Уолл-Стрит [12, с. 21-23].

До того, как это произошло, опыт английских реформ изучался и использовался многими странами. Они и сегодня не могли не представить интерес.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Шапталов Б. Н. Феномен государственного лидерства: экспансия в мировой истории/ Б. Н. Шапталов. – М.: Карт+. 2008. – 656 с.

2. Бастиа Ф. Кобден и Лига. Движение за свободу торговли в Англии: перев. с англ./ Ф. Бастиа. – Челябинск: «Социум». 2003. – 732 с.

3. Davis R. England's foreign trade. 1660 – 1700// Essays in economic history: fo 3 vols. Vol. II/ bd. by E. M. cewb – Wilson. New York, 1966.

4. Тарле Е. Политика: история территориальных захватов XV – XX века. – Сочинения/ Е. Тарле. – М.: ЭКСМО – пресс. 2001. – 800 с.

5. Кулишер И. М. История русской торговли и промышленности/ И. М. Кулишер. – Челябинск. Социум. 2003. – 557 с.

6. Экономическая история капиталистических стран: учебн. пос./ под ред. В. Т. Чунтулова, В. Г. Сарычева. – М.: ВШ, 1986. – 394 с.

7. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV – XVIII вв.: в 3-х тт. – Т. 3. Время мира: перев. с фран./ Ф. Бродель – М.: Прогресс, 1992. – 674 с.

8. Страгис Ю. П. История экономики: учебник/ Ю. П. Страгис. – М.: ТК Велби, Проспект, 2007. — 528 с.

9. Янжул И. Английская свободная торговля. Исторический очерк развития свободной конкуренции и начал вмешательства государства/ И. Янжул. – Вып. второй. Период свободной торговли. – М.: [б.и.], 1882. – 475 с.

10. Березин И. Краткая история экономического развития: учебн. пос./ И. Березин. – М.: Русская деловая литература, 1998. – 288 с.

11. Туган-Барановский М. И. Промышленные кризисы. Очерк из социальной истории Англии/ М. И. Туган-Барановский. – К.: Наукова думка, 2004. – 368 с.

12. Вайн С. Глобальный финансовый кризис: Механизм развития и стратегия выживания/ С. Вайн. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2009. – 302 с.

Стаття надійшла: 3.10.16г.

УДК 338.47:656.078.8

**ПОЛІТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАХИСТУ ДЕРЖАВНОГО
МАЙНА, РОЗТАШОВАНОГО НА ТИМЧАСОВО ОКУПОВАНИХ ТА
НЕПІДКОНТРОЛЬНИХ ТЕРИТОРІЯХ, ГАРАНТУВАННЯ
ЗДІЙСНЕННЯ ПРАВА ВЛАСНОСТІ НА ПРИКЛАДІ
СТРАТЕГІЧНИХ ОБ'ЄКТІВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент, ст. викладач (Інститут підготовки юридичних кадрів для Служби безпеки України Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого)

У статті розглянуті питання необхідності запровадження роботи, спрямованої на захист державного майна, розташованого на тимчасово окупованих та непідконтрольних Україні територіях, на прикладі стратегічних об'єктів залізничної галузі України. Проаналізовано ситуацію щодо забезпечення об'єктивного обліку і повернення майна, пропонуються шляхи вирішення проблеми гарантування здійснення права державної власності в сучасних умовах існування української держави.

Ключові слова: реформування, ПАТ «Укрзалізниця», активи, основні фонди, майно, цілісні майнові комплекси, інвентаризація, державна власність, конкурентоспроможність, деокупація, непідконтрольні території.

**ПОЛИТИКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ЗАЩИТЫ
ГОСУДАРСТВЕННОГО ИМУЩЕСТВА, РАСПОЛОЖЕННОГО НА
ВРЕМЕННО ОККУПИРОВАННЫХ И НЕПОДКОНТРОЛЬНЫХ
ТЕРРИТОРИЯХ, ГАРАНТИРОВАНИЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРАВА
СОБСТВЕННОСТИ НА ПРИМЕРЕ СТРАТЕГИЧЕСКИХ
ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ**

Чередниченко А.Ю., к.е.н., доцент, ст. преподаватель (Институт подготовки юридических кадров для Службы безопасности Украины Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого)

В статье рассматриваются вопросы необходимости организации работы, направленной на защиту государственного имущества на временно оккупированных и неподконтрольных Украине территориях, на примере стратегических объектов железнодорожной отрасли Украины. Проанализирована ситуация по обеспечению объективного учета и возврата имущества, предлагаются пути решения проблем гарантирования осуществления прав государственной собственности в современных условиях существования украинского государства.

Ключевые слова: реформирование, ПАО «Укрзалізниця», активи, основные фонды, имущество, целостные имущественные комплексы, инвентаризация, государственная собственность, конкурентоспособность, деокупація, неподконтрольные территории.

POLITICAL AND LEGAL ASPECTS OF PROTECTION THE STATE PROPERTY LOCATED ON THE TEMPORARILY OCCUPIED AND UNCONTROLLED TERRITORIES, INSURANCE OF EFFECTUATION OF RIGHT OF OWNERSHIP AS EXEMPLIFIED BY THE STRATEGIC FACILITIES OF RAILROAD INDUSTRY OF UKRAINE

Cherednychenko O.Yu., Ph.D. in Economics, docent, Senior Lecturer at the special (Institute of training the law personnel for the Security Service of Ukraine of Yaroslav Mudryi National Law University)

The article considers the issues of the necessity of introducing the work, aimed at the protection of the state property located on the temporarily occupied and uncontrolled territories of Ukraine, as exemplified by the strategic facilities of the railroad industry of Ukraine. The article analyses the situation with regard to the insurance of the objective accounting and return of the property belonging to Ukrayinska Zaliznytsia PJSC. The conclusions were drawn that there exist real preconditions to the loss of the essential part of state property, its non-objective assessment, which could generally have a negative impact upon the reliability of general assessment of the property belonging to Ukrayinska Zaliznytsia PJSC. It was determined that the work on the property return is hindered both by objective and subjective factors. The latter include the following: insufficient qualification of the law specialists of “Ukrzaliznytsia” and absence of the systemic work in this direction. The author offers the way of settling the issue of insurance of the state ownership effectuation under the present conditions of Ukraine.

Key words: *reforming, Ukrzaliznytsia PJSC, assets, fixed assets, property, integral property complex, inventory, state property, competitiveness, de-occupation, uncontrolled territories.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Транспортна галузь – одна з важливіших складових виробничої інфраструктури України. Залізничні підприємства, як складова єдиного транспортного комплексу держави, віднесені до підприємств стратегічної групи, що забезпечують потреби національної економіки у перевезеннях пасажирів і вантажів, в тому числі потреб військово-оборонного комплексу України. На залізничному транспорті сконцентровано значні фінансові, матеріальні та людські резерви, а інфраструктура залізниці охоплює майже всю територію країни. Механізм керування залізницею має вертикально інтегровану модель підпорядкування та управління, в тому числі в питаннях управління, використання, передачі,

відчуження майна, цілісних майнових комплексів.

Найважливішою сучасною проблемою залізничного транспорту України є підвищення його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг. Успішне її вирішення може бути здійснено лише шляхом докорінної реструктуризації на залізничному транспорті з урахуванням досвіду провідних країн, поступового роздержавлення, що створить умови для його адаптації до ринкових відносин. В той же час дуже важливо не тільки зберегти існуючий технічний, виробничий потенціал залізничної галузі, а і її активи, майно, які створювалися наполегливою працею не одного покоління працівників-залізничників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням питань

реформування, економічної безпеки на залізничному транспорті, майновими питаннями приділяли значну увагу такі вчені, як В.Л. Дикань [1], Данько М.І. [2], Г.М. Кірпа [3], Бараш Ю.С. [4], Токмакова І.В. [5] та інші.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Поряд з цим потребують подальшого вивчення питання захисту активів залізничного транспорту, розташованих на тимчасово окупованих та непідконтрольних Україні територіях.

Метою статті є звернення уваги науковців та практиків з числа фахівців залізничного транспорту, керівників транспортного комплексу держави, відповідних міністерств та відомств, силових структур, правоохоронців, органів юстиції про необхідність термінової розробки та негайного впровадження системних заходів спрямованих на захист державного майна, розташованого на тимчасово окупованих та непідконтрольних Україні територіях, на прикладі стратегічних об'єктів залізничної галузі України.

Вклад основного матеріалу. Виконуючи Державну програму реформування залізничного транспорту 1 грудня 2015 року КМ України утворив ПАТ «Українська залізниця», 100% акцій якого належить державі. Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» є юридичною особою, що утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»» [6].

Однією із передумовою створення ПАТ «Укрзалізниця» було проведення інвентаризації майна залізничних підприємств та установ залізниць, нині філій товариства, яке увійшло до його статутного капіталу. За результатами оцінки активів підприємств залізничного

транспорту, проведеною компанією «Deloitte», на базі яких створено ПАТ «Українська залізниця», вартість активів склала 245 389 980 594 грн. Сума статутного капіталу публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» склала 229 879 115 000 грн. ПАТ «Укрзалізниця» стало найбільшим за роки незалежності підприємством України, на якому було проведено загальну оцінку вартості майна. До переліку оцінених об'єктів увійшло близько 1 мільйона позицій за виключенням тих, що знаходяться на тимчасово окупованих територіях [7].

Ця цифра відображає вартість майна за вирахуванням зобов'язань підприємства та розрахована відповідно до встановленої КМУ процедури. На проведену оцінку активів «Укрзалізниця» Фонд держмайна України дав позитивну рецензію.

В той же час ситуація, пов'язана з проведенням антитерористичною операцією (АТО) внесла певні труднощі з проведенням інвентаризації на окремих тимчасово окупованих територіях. Для вирішення вказаної проблеми, недопущення керованості підприємств залізничної галузі Кабінетом Міністрів України було прийнято рішення від 29 грудня 2014р. № 1284-р «Деякі питання функціонування державного підприємства «Донецька залізниця»», що стосується передачі окремих дільниць Донецької залізниці до складу Південної та Придніпровської залізниць. Для реалізації вказаного рішення на Південній та Придніпровській залізницях були створені та на протязі 9-ти місяців діяли комісії з інвентаризації державного майна, яке обліковується на балансі структурних підрозділів державного підприємства «Донецька залізниця» та розташоване в населених пунктах Донецької і Луганської областей, на території яких органи державної влади здійснюють свої повноваження в повному обсязі [8]. Також, відповідно до вказаного вище

розпорядження Міністерство інфраструктури, Державна адміністрація залізничного транспорту за погодженням із Службою безпеки України проводило роботу щодо встановлення координат меж Придніпровської, Південної та Донецької залізниць, що визначені цим розпорядженням. Ця робота в цілому була завершена незважаючи на ускладнення оперативної обстановки із-за проведення бойових дій та нестабільності лінії розмежування, а також протидії з боку окремих керівників і посадових осіб підприємств та установ Донецької залізниці, що передаються до інших залізниць.

Саме в ході інвентаризації виникли проблемні питання пов'язані з відсутністю документації, яка залишилася на тимчасово окупованих територіях, відсутністю доступу до реєстрів, баз даних та інших обліків майна та нерухомості. В результаті, інвентаризація окремих об'єктів здійснювалася комісійно шляхом опису по факту наявності майна, а іноді «зі слів посадових осіб».

Ще одним проблемним питанням реалізації виконання урядового рішення були дії посадових осіб підприємств Донецької залізниці, які відмовлялися включати в інвентаризаційні відомості майно структурних підприємств, що залишилося на тимчасово окупованій території, мотивуючи необхідністю отримання прямої вказівки вищестоящих керівників, а також неправомірності розділення цілісних майнових комплексів. Дійсно, механізм централізованого підпорядкування посадових осіб залізничних підприємств по вертикалі та існуюча на той час законодавча та нормативна база зобов'язувала посадових осіб нижчої ланки на рівні керівника підприємства отримувати згоду керівництва залізниці, а нині взагалі для цього необхідне рішення правління ПАТ. Керівник структурного підприємства чи установи і до створення і після створення товариства не має статусу відокремленого

суб'єкта господарювання і може приймати такі рішення лише на підставі довіреності виданої начальником залізниці (філії). В нашому випадку за дозволом на отримання довіреності треба було звертатися до керівника Донецької залізниці, органи управління якої фактично розміщено в м. Донецьк. До речі значна кількість підприємств та установ Донецької залізниці, що розташовані на непідконтрольних територіях вже не функціонують, а їх майно розкрадено чи знищено.

В результаті, виникли реальні передумови до втрати значної частки державного майна, необ'єктивної оцінки його вартості, що в цілому могло вплинути на достовірність загальної оцінку майна ПАТ «Українська залізниця». Як слідство, взагалі, могло виникнути питання правомірності створення товариства на підставі відсутності документально підтверджених даних, що використані у ході формування статутного капіталу.

Для вирішення такого роду проблем було прийнято рішення, яке дозволило до переліку оцінених об'єктів не включати майно розташованих на окупованих територіях об'єктів Донецької залізниці. Їх дооцінка була запланована у 2016 році та вже потім планувалося внести їхню вартість до статутного капіталу ПАТ «Українська залізниця». Нажаль реалізувати вказане завдання не вдається.

Оцінку майна, розташованого на непідконтрольних Україні територіях Криму заплановано після відновлення там контролю української влади. При цьому слід враховувати, що прем'єр-міністр РФ Д. Медведєв підписав розпорядження "Про передачу державного унітарного підприємства Республіки Крим "Кримська залізниця" у федеральну власність.

Протягом 2014 року Україна подала до Європейського суду з прав людини три міждержавні позови відповідно до статті 33 "Міждержавні справи" Конвенції про

захист прав людини і основоположних свобод. Відтак ЄСПЛ відкрив провадження у трьох справах: "Україна проти Росії", "Україна проти Росії (II)" та "Україна проти Росії (III)". І тільки один з позовів було доповнено економічними питаннями. Без сумніву, проблемами викраденої в Криму та на Донбасі власності Україні слід займатися безперервно і більш наполегливо. Про питання власності, комплексних втрат внаслідок анексії окремих територій нашої держави потрібно повсякчас говорити на міжнародному рівні, в контексті санкцій проти РФ. Це питання, разом з темою порушення прав людини, має стати одним з пріоритетів у дипломатичних зусиллях, а також в діях українських правників-міжнародників з деокупації Криму та звільнення східних частин Донецької та Луганської областей.

Для цього, виникне потреба внесення відповідних змін на рівні окремих законодавчих та підзаконних актів, що надасть право збирати докази та документувати протиправні дії окупантів та осіб, причетних до викрадення чи втрати як державного майна, так майна іншої форми власності. Доречі, наприклад, слід враховувати, що частина майна залізничних установ соціальної сфери в анексованому Криму мали колективну форму власності в особі профспілок. Крім того, фахівцям юридичного відділу ПАТ «Укрзалізниця», Міністерства транспорту і інфраструктури інших органів центральної влади треба більш послідовно, виважено та цілеспрямовано здійснювати роботу спрямовану на приведення документації на майно і нерухомість у відповідність до вимог чинного законодавства. Важлива як сама наявність документації на майно і нерухомість на всі об'єкти, що залишилися на окупованих територіях, так і їх відповідність вимогам чинного законодавства. Нажаль на певну кількість об'єктів установчих документів взагалі не існує, бо вони будувалися в радянські часи

господарчим засобом або за рахунок позафондових матеріалів з використанням безоплатної праці співробітників (наприклад, так звані суботники) та без певних розрахунків, що не передбачало їх ретельного документального оформлення та обліку.

Висновки. На теперішній час, завершено процес корпоратизації залізничної галузі, результатом якого стало створення та реєстрація публічного акціонерного товариства, 100% акцій якого поки ще належать державі. Створення ПАТ покликане розділити державну та бізнесову функції, які досі поєднувала «Укрзалізниця». Функції державного управління відійдуть до новостворених державних структур – Нацкомісії з регулювання у сфері транспорту, Агентства залізничного транспорту, а «Укрзалізниця» здійснюватиме лише бізнес-функцію. Такий підхід підвищить ефективність управлінських процесів та приведе їх у відповідність до європейського зразка.

В той же час, існує велика вірогідність що в ході такого роду перебудови галузі, турбування нового керівництва ПАТ про імідж реформованого монополіста, намагання зробити його привабливим для інвесторів, вище перелічені проблемні питання не будуть вирішеними своєчасно і остаточно. І окрім об'єктивних причин (насамперед, це деокупація Криму та повернення під контроль України районів Донбасу, відсутність відповідного досвіду вирішення аналогічних проблем в минулому), негативну роль можуть зіграти і суб'єктивні причини. До них можна віднести як недостатню кваліфікацію спеціалістів-юристів «Укрзалізниці» так і відсутність саме системної роботи в цьому напрямку.

Таким чином, спеціалістам - юристам залізничної галузі було б доцільно з метою отримання прав власності на все майно та нерухомість звертатися до судів, доказувати свої

майнові права та отримувати відповідні рішення, що відповідають в тому числі і вимогам міжнародного права. При цьому, з метою своєчасного і всебічного інформування суспільства, міжнародної спільноти та міжнародних інституцій, результати вказаної роботи широко висвітлювати через ЗМІ.

В цілому ж доцільно провести ретельну підготовчу роботу, обговорення вказаних проблемних питань, в тому числі, можливо, з залученням іноземних фахівців-правників.

Як позитив слід відмітити, що ПАТ "Укрзалізниця" затвердило дорожню карту організації господарської діяльності регіональної філії "Донецька залізниця" (м. Красний Лиман) та звернулося до МЗС України з проханням сприяти розгляду низки питань під час засідань в Мінську робочої підгрупи із соціально-економічних питань Тристоронньої контактної групи з урегулювання ситуації на Донбасі. Серед таких питань є проведення аудиту виробничих процесів регіональної філії "Донецька залізниця", зокрема фактичної наявності й технічної готовності майнових об'єктів її Донецької та Луганської дирекції залізничних перевезень; оцінка технічної готовності майнових об'єктів, які розташовані на непідконтрольній території, а також нагальної необхідності для забезпечення організації перевізного процесу та витрат, необхідних для їх облаштування, відновлення, ремонту тощо; безперешкодного допуску працівників ПАТ до інфраструктури, яка розташована на лінії розмежування, для виконання ремонтних, відновлювальних та інших необхідних робіт. "Укрзалізниця" зазначає, що ця дорожня карта буде реалізовуватися у співпраці зі Службою безпеки України, її Антитерористичним центром та Державною прикордонною службою України. За даними ПАТ, на початку травня поточного року відбулася зустріч його представників і місії ОБСЄ, на якій було узгоджено проведення аудиту

виробничих процесів і технічного аудиту об'єктів залізничного транспорту, розташованих на непідконтрольній території під егідою ОБСЄ.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как основной составляющей его экономической безопасности / В.Л. Дикань, И.В. Воловельская // Вісник Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. – 2016. – Серія. Економіка. – Т.21. – Вип. 1 - С. 82-85.
2. Данько М. І. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах: монографія / М. І. Данько, В. Л. Дикань, М. В. Кондратюк. – Х. : УкррДАЗТ, 2010. –190 с.
3. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему : монографія / Г. М. Кірпа. - Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2003. - 267 с.
4. Бараш Ю.С. Основні напрямки структурної реформи залізничного транспорту / Ю.С. Бараш // Залізничний транспорт України. – 2004. - №2. – С. 4.
5. Токмакова І. В. Ресурсний потенціал підприємств залізничного транспорту як базис стійкого зростання / І. В Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2014. — № 45. — С. 123 — 126.
6. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23 лютого 2012 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
7. Офіційний сайт «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. -

Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/408332/

8. Постанова Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2014р. №1284-р

«Деякі питання функціонування державного підприємства “Донецька залізниця” [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

Стаття надійшла: 15.09.16р.

УДК 614.883 (045)

СТВОРЕННЯ ДІЄВОЇ СИСТЕМИ БЕЗПЕКИ ТУРИЗМУ, ЯК ОДНА ІЗ ОСНОВНИХ УМОВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

*Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент,
Чередниченко А.О., к.е.н., асистент (ХНУМГ імені О.М. Бекетова)*

У статті розглянуті питання необхідності запровадження роботи, спрямованої на розбудову системи безпеки туристичної галузі, запропоновані шляхи реалізації цієї задачі, в тому числі з використанням іноземного досвіду. Автором пропонується класифікація туристичної безпеки за змістом. Здійснена спроба розробки теоретико-методологічних основ дослідження безпеки туризму як основної умови підвищення конкурентоспроможності туристичної галузі України.

Ключові слова: туризм, безпека, небезпека, ризики у туризмі, система безпеки, конкурентоспроможність

СОЗДАНИЕ ДЕЙСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ТУРИЗМА, КАК ОДНО ИЗ ОСНОВНЫХ УСЛОВИЙ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

*Чередниченко А.Ю., к.е.н., доцент,
Чередниченко А.А., к.е.н., ассистент (ХНУГХ А.Н. Бекетова)*

В статье рассматриваются вопросы необходимости организации работы, направленной на создание системы безопасности туристической отрасли, предложены пути реализации этой задачи, в том числе с использованием иностранного опыта. Автором предлагается классификация туристической безопасности. Предпринята попытка разработки теоретико-методологических основ исследования безопасности туризма как основного условия повышения конкурентоспособности туристической отрасли в Украине.

Ключевые слова: туризм, безопасность, опасность, риски в туризме, система безопасности, конкурентоспособность.

CREATION OF THE EFFICIENT SYSTEM OF TOURISM SECURITY AS ONE OF THE MAIN CONDITIONS FOR IMPROVEMENT OF THE COMPETITIVENESS OF THE TOURISM INDUSTRY OF UKRAINE

*Cherednychenko O.Yu., Ph.D. in Economics, Docent
Cherednychenko A.O., Ph.D. in Economics, assistant
(O.M. Beketov National University of Urban Economy)*

The article analyses the scholarly approaches to the determination of issue “the tourism security” and concludes that the tourism security has the system-forming nature in the tourism activity, is a key component of the consumer peculiarity of the tourism services. The article considers the issues of the necessity of introduction the work aimed at the development of the tourist industry security system. The author suggests the classification of the tourist security according to the content. The attempt was made to develop the theoretical and methodological grounds of the tourism security research as a key condition of improvement the tourist industry of Ukraine. The methods were suggested of the tourism security realization, including with the implementation of the foreign experience. It was determined that the steps on improvement the security in the tourism in our country have to be implemented in the following two directions: first of all, insurance of the complex security issues, secondly, insurance of the direct security of tourists. Coordinated common work in the tourism security organization on the following levels: state – regional regulatory and administrative authorities- tourism sector (tour operators and tour agencies) – tourist, will facilitate the arrangement of security measures on the systemic, efficient level.

Key words: tourism, security, danger, risks in tourism, security system, competitiveness

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Закон України «Про туризм» визначає туризм як тимчасовий виїзд особи з місця постійного проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці перебування[1].

Туризм - це галузь світового масштабу з щорічним обігом понад трильйон доларів США, що впливає не тільки на економіку, а і на устрій багатьох держав і регіонів. Україна не є виключенням, перш за все як країна із значним туристичним потенціалом, який здатний позитивно вплинути на процес оздоровлення національної економіки. Розвитку туризму сприяють різні фактори. До них можна віднести конкуренцію, інформаційні технології, перевезення, туроператорські послуги, політичні і соціальні обставини в країні. У системі

туризму тісно, окрім економічних питань, міжнародних відносин, зайнятості населення, транспортних організацій, пов'язані питання безпеки. Сьогоднішня соціально-економічна та політична ситуація в світі має багато негараздів, які мають враховуватись в туристичному бізнесі з метою забезпечення безпеки туристичної діяльності. Світове співтовариство дедалі більше уваги приділяє забезпеченню достатніх фінансових ресурсів для проведення превентивних заходів із запобігання ризиків у сфері туризму. Особливої актуальності це питання набуває в умовах глобалізації, яка всебічно впливає на світову та національну безпеку. Туризм, як жодна інша галузь, підвладний впливу «форс-мажорів» - війн, природних катаклізмів, епідемій тощо.

Майже всі країни входять в міжнародний туристичний ринок, але розподіл туристичних потоків проходить

нерівномірно в зв'язку з різним рівнем соціально-економічного розвитку країн, наявності жорсткої конкуренції і, як наслідок цього, різним рівнем безпеки туризму.

Враховуючи те, що ключовою фігурою в системі безпеки туризму повинен виступати саме турист (людина), безпека туризму є важливим завданням не лише для суб'єктів туристичного сектору окремо взятої країни. Над питаннями безпеки туризму працюють відповідні міжнародні організації: Міжнародна організація праці, Всесвітня організація охорони здоров'я, Організація Об'єднаних Націй, Міжнародна організація цивільної авіації, Міжнародна морська організація, Всесвітня організація охорони здоров'я та інші.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Останнім часом активізувалися наукові дослідження щодо проблем розвитку туризму в Україні. Особливу увагу вітчизняні науковці приділяють напрямкам розвитку туристичної галузі, розрахунку вартості туристичного продукту та прогнозуванню туристичних потоків.

Питанням безпеки туризму присвячено чимало публікацій. Методичні та практичні аспекти безпеки туризму розглядаються у працях таких вчених, як Н. Галла, О. Заноско, Н. Корж, І. Маркіна [2-4] та інші. Слід зауважити, що більшість вітчизняних авторів зосереджують свою увагу на економічній безпеці держави чи туристичних підприємств, а теоретичним аспектам безпеки туризму приділяється недостатньо уваги. Більшість вітчизняних вчених, що працюють у різних галузях науки, у своїх працях не наводять чіткого визначення безпеки туризму. В той же час у зарубіжній науці є достатньо досить ґрунтовних теоретичних узагальнень щодо змісту та структури категорії «безпека туризму». Так, у цьому контексті варто згадати праці таких вчених, як К. Зімані, І.

Коварі [5], Й. Мансфелд, А. Пізам [6], С. Мічурін [7] та ін. В той же час, незважаючи на наявність певних напрацювань у зарубіжній та вітчизняній науці, наразі не сформовані чіткі підходи до трактування безпеки туризму, її класифікації.

Окреслені напрямки наукових пошуків, на наш погляд, є актуальними і потребують особливої уваги з боку науковців, що і зумовило вибір теми та визначення мети і завдань дослідження.

Метою статті є розробка теоретико-методологічних основ формування системи безпеки туризму як основної умови підвищення конкурентоспроможності туристичної галузі України.

Виклад основного матеріалу. Саме поняття безпека визначається як стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства і держави від внутрішніх і зовнішніх загроз. Під життєво важливими інтересами розуміється сукупність потреб, задоволення яких, надійно забезпечує існування і можливості прогресивного розвитку особистості, суспільства, держави [8]. Безпека в галузі туризму це сукупність факторів, що характеризують соціальний, економічний, правовий та інший стан забезпечення прав і законних інтересів громадян, юридичних осіб та держави в галузі туризму.

На думку багатьох науковців, трактування безпеки туризму за останні десятиліття зазнало суттєвих змін. За масштабом слід виділяти глобальну, макрорегіональну, національну, регіональну та локальну безпеку туризму.

Цілком зрозуміло, що на сучасному етапі стан розвитку туризму безпосередньо залежить від забезпечення безпеки туристів, від рівня захисту їх життя, здоров'я, майна. Висловлюючись про безпеку туризму, слід підкреслити, що це широке, складне і багатогранне поняття. Не можна спрощувати заходи безпеки туризму і представляти їх

примітивно, як охорону туристських об'єктів або цілодобових «сек'юриті» у готелях. Очевидно, що гарантування безпеки має базуватися на системному підході, оскільки сама категорія «безпеки туризму» є надзвичайно складною та багатоаспектною. На наш погляд, безпека туризму є універсальною категорією, що має економічний, соціальний, екологічний та інший зміст, поєднує в собі забезпечення інтересів як виробників, так і споживачів туристичних послуг, а також об'єктів, на які спрямована туристична діяльність. Виходячи з цього доцільно диференціювати безпеку туризму на економічну, соціальну та екологічну, а у структурі безпеки туризму виділяти політичну безпеку, соціальну безпеку, безпеку здоров'я та життя туристів, безпеку персональних даних, правову безпеку туристів, споживчу безпеку, безпеку комунікації, екологічну безпеку, безпеку обслуговування та інше.

На даний час, заходи з підвищення безпеки в туризмі в нашій країні мають рухатися в двох напрямках: по-перше, забезпечення комплексних питань безпеки, а по-друге, забезпечення безпосередньо безпеки туристів.

В той же час, слід зауважити, що досі не розроблено вичерпної класифікації безпеки туризму за багатьма ключовими ознаками.

На нашу думку, класифікувати безпеку туризму за змістом доцільно як:

- геополітична, політична та військово-політична безпека туризму;
- політико-правова безпека;
- релігійна, культурна;
- кримінальна, безпека у надзвичайних ситуаціях (в тому числі при скоєнні терактів);
- безпека життєдіяльності (медична, безпека харчування, безпека послуг проживання, послуг обслуговування);
- фінансова (валютна);
- екологічна, рекреаційна;

- безпека пересування (транспортна);
- інженерна, технологічна (безпека споруд та обладнання);
- інформаційна.

Автори не претендують на повноту наведеного списку і вважають його відкритим до аргументованого доповнення.

Думки вчених щодо структури та ключових функцій безпеки туризму як складної, відкритої та динамічної системи суттєво різняться.

Сама безпека туризму має системоформуючий характер у туристичній діяльності, адже може розглядатися як головна споживча властивість, якою об'єктивно і реально повинна володіти туристична послуга, у той час як інші споживчі її властивості можуть реалізуватися повною мірою тільки у випадку, якщо безпека туризму буде гарантована.

У рамках такого трактування категорії безпеки туризму системоформуючу роль відіграє поняття загрози, яка розглядається як деструктивне явище (подія), що може зумовити посилення регресивних тенденцій розвитку туристичної діяльності на усіх ієрархічних рівнях і для усіх суб'єктів.

Безпека туризму повинна бути заснована на ретельно продуманій, цілеспрямованій і комплексній системі заходів з метою створення таких умов, при яких будь-яка подія з туристом свідомо не могло б відбутися [7].

Експерти Всесвітньої туристської організації пропонують такі шляхи розв'язання проблеми:

- розробка та впровадження в життя норм безпеки подорожей та місць перебування туристів;
- інформування й просвітницька робота громадськості;
- створення інституційних рамок для розв'язання проблем, пов'язаних з безпекою туристів, зокрема в

екстремальних ситуаціях; міжнародне співробітництво на різних рівнях.

При наданні туристських послуг повинен бути забезпечений прийнятний рівень ризику для життя і здоров'я туристів, як у звичайних умовах, так і в надзвичайних ситуаціях (стихійних лих, пожежі та т. п.), що виникають в країні подорожей.

Безпеку туризму можна підрозділити на ряд рівнів, починаючи з безпеки засобів і транспорту, готельних і рекреаційних комплексів, туристичних центрів, а також країни в цілому. При цьому заходи безпеки не повинні завдавати шкоду інтересам, обмежувати права і свободи як самих туристів, так і місцевих жителів.

Прикладом такої діяльності може слугувати мексиканська програма безпеки туризму. У квітні 1996 р. під керівництвом Міністерства туризму Мексики і Ради з розвитку туризму мерії в м. Мехіко була проведена конференція з вироблення державної програми безпеки туризму. Мексиканська влада надали саме серйозне значення даної проблеми, розглядаючи її як найважливіший елемент загальної національної програми розвитку туризму в країні.

Програма безпеки туризму включає наступні заходи:

- створення інформаційних пунктів в у місцях в'їзду іноземних туристів в аеропортах, морських терміналах та інших прикордонних пунктах для надання їм консультаційної та іншої допомоги. Частина цієї роботи покладається на посольства Мексики в країнах світу, звідки йде основний потік туристів, що прибувають;

- видання під егідою міністерства туризму державних інформаційних матеріалів по Мексиці, соціально-культурним і національним особливостям її населення. У цих публікаціях зафіксовано місця підвищеної криміногенної обстановки в ряді туристських центрів, дані огляду практики

дій місцевих злочинних елементів по відношенню до іноземців;

- прийняття законодавчих та інших нормативних актів щодо посилення заходів покарання за шахрайство щодо туристів водіями таксі, службовцями готелів, ресторанів, магазинів і інших установ обслуговування;

- створення «туристської поліції» - єдиного центру інформації та мобільного поліцейської служби м. Мехіко з надання термінової допомоги туристам. При в'їзді в країну кожному туристу вручаються координати і телефони цього центру (персонал центру вільно володіє шістьма іноземними мовами (англійською, французькою, німецькою, італійською, шведською та японською)).

До основних заходів також віднесена необхідність підвищення вимог щодо надійності та безпеки автотранспорту, який використовується місцевими турфірмами, а також збереження майна туристів у готелях.

Окремий план безпеки складений з міжнародного аеропорту м. Мехіко як найбільшому елементу інфраструктури туризму, що обслуговує більше 20 млн пасажирів на рік.

Створення подібних програм забезпечення безпеки туризму є позитивним та цікавим прикладом для багатьох країн.

Аналогічне завдання стоїть і перед вітчизняними органами управління туризмом, але окрім законодавчо закріплених окремих норм на практиці ситуація виглядає зовсім іншим чином.

Вимоги до безпеки обслуговування для конкретних видів туристських послуг встановлюються нормативною документацією на відповідні види послуг: державними стандартами, правилами, статутами, кодексами та іншими.

Так, закон України «Про туризм» у розділі VIII надає гарантії безпечного перебування туристів на території України і зобов'язує органи влади та суб'єктів

туристичної діяльності розробити комплекс заходів з безпеки туристів. Зокрема, в статті 26 сказано: «Місцеві органи державної виконавчої влади в галузі туризму розробляють і організовують виконання регіональних програм забезпечення захисту та безпеки туристів, особливо в місцях туристичної активності. Суб'єкти туристичної діяльності розробляють конкретні заходи щодо забезпечення безпеки туристів, екскурсантів, які беруть участь у туристичних подорожах, походах, змаганнях, запобігання травматизму та нещасним випадкам і несуть відповідальність за їх виконання» [9].

Органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи в межах своїх повноважень повинні вживати заходи, спрямовані на забезпечення закріплених Конституцією України прав громадян на безпечне для життя і здоров'я довкілля при здійсненні туристичних подорожей, захист громадян України за її межами [1].

В Україні діє міждержавний стандарт (ГОСТ 28681.1-95) «Туристично-екскурсійне обслуговування», який передбачає порядок проектування туристичних послуг, включаючи розгляд можливих ризиків, які можуть викликати негативні наслідки і спричинити шкоду здоров'ю туриста та його майну [10].

За чинним законодавством України суб'єкти туристичної діяльності з метою забезпечення безпеки туристів зобов'язані: інформувати туристів про можливі небезпеки під час подорожі, про виконання загальнообов'язкових вимог та запобіжних чи попереджувальних заходів (медичних щеплень тощо); створювати безпечні умови в місцях надання туристичних послуг, забезпечувати належне облаштування трас походів, прогулянок, екскурсій тощо; виконувати спеціальні вимоги з безпеки під час надання туристичних послуг з підвищеним ризиком тощо. Особи, які організовують експлуатацію туристичних

ресурсів, зобов'язані забезпечувати виконання вимог з охорони довкілля та культурної спадщини, а також вживати заходів з мінімізації або припинення шкідливого впливу на довкілля і соціально-культурне середовище та компенсувати завдані при цьому збитки. Держава забезпечує захист законних прав та інтересів іноземних туристів відповідно до законодавства та міжнародних договорів України й гарантує захист законних прав та інтересів громадян України, які подорожують за кордон [1].

Розглядаючи питання безпеки туризму, не слід забувати про заходи дотримання звичайних правил поведінки, що виключають потрапляння туриста в надзвичайні ситуації. Мова йде про елементарну обережність.

Одним з головних психологічних аспектів забезпечення безпеки в туризмі, без яких неможлива робота системи безпеки вважається повага звичаїв, звичок і антипатій місцевих жителів, а також знання англійської або місцевої мови.

Аналіз показав, що турист порушує вимоги безпеки з наступних причин:

- через незнання цих вимог;
- по небажанню виконувати відомі йому вимоги безпеки;
- у зв'язку з невмінням виконувати вимоги;
- у зв'язку з неможливістю виконати вимоги (з причин, не залежних від туриста).

Висновки. Безпека туристів, їх благополуччя в місцях туристського призначення не можна розглядати у відриві від інших суспільних чи національних інтересів приймаючої країни і навколишнього середовища в цілому. При розробці і проведенні в життя норм безпеки для сфери туризму та захисту туристів інтереси тих, хто відвідує і приймає, повинні бути взаємно гармонізовані. Забезпечення якості послуг та безпеки в туризмі відбувається на

різних рівнях, що включають у себе: туристські підприємства; адміністрація туристських центрів; місцеві влади; національні органи по туризму та центральні власті держав; міжнародні організації та міждержавні органи. Кожен з цих рівнів має вносити свій внесок у туризм.

У нашій країні безпеку і якість туристичних послуг тільки прагнуть довести до світових стандартів, незважаючи на те, що в сфері туризму діє значна кількість нормативно-правових актів. За останні роки були внесені зміни, які раніше діяли в законодавстві даної сфери. Але, враховуючи складнощі, які було розглянуто, їх постійну динаміку, варто зробити висновки про необхідність подальшого вдосконалення правового регулювання в області туризму і його безпеки.

Саме скоординована спільна робота з організації безпеки туризму на рівнях: держава - регіональні органи влади і управління - туристичний сектор(туроператори та турагенції) – турист, зможе сприяти організації заходів безпеки на системному, дієвому рівні.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про туризм» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80>
2. Галла Н.М. Основні напрямки та принципи забезпечення економічної безпеки туристичного підприємства / Н.М. Галла // Індустрія гостинності в країнах Європи : тези III міжнар. наук.-практ. конференції (м. Сімферополь, 4-6 грудня 2009 р.). – Сімферополь: ВіТроПринт, 2009. – С. 10-13.
3. Корж Н.В. Формування системи економічної безпеки індустрії туризму як складової стійкого розвитку

туризму в Україні [Електронний ресурс] / Н.В. Корж, О.В. Заноско // Економіка. Управління. Інновації. Електронне наукове фахове видання. – 2011. – № 2. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/e-journals/eui/2011_2/11knvtvy.pdf

4. Маркіна І.А. Управління безпекою туристичного бізнесу / І.А. Маркіна // Економіка Крима. – 2012. – № 1 (38). – С. 174-176.

5. Kovari I. Safety and Security in the Age of Global Tourism // I. Kovari, K. Zimanyi // Applied Studies in Agribusiness and Commerce. – Budapest, 2011. – №3-4. – Vol. 5. –P. 59-61.

6. Mansfeld Y. Tourism, Security and Safety: from theory to practice / Y. Mansfeld, A. Pizam. - Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann, 2006. - 2006 - 376 p.

7. Мичурин С.Б. Безопасность в туризме : методологический и пространственный аспекты : автореф. дисс. ... канд. геогр. наук / С.Б. Мичурин; Перм. гос. нац. исслед. ун-т. – Пермь, 2012. – 22 с.

8. Смолій В.А. Енциклопедичний словник-довідник з туризму / В.А. Смолій, В.І. Цибух ; за ред. В.К. Федорченко. – К. : ВД "Слово", 2006. – 372 с.

9. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про туризм» від 18 листопада 2003 р. № 1282-IV. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/>

10. ГОСТ 28681.3-95 Межгосударственный стандарт. Туристско-экскурсионное обслуживание. Требования по обеспечению безопасности туристов и экскурсантов. Дата введения в Украине 1997. 01. 01 // Уніфіковані технології готельних послуг: навч. посіб. / За ред. проф. В. К. Федорченка, Л. Г. Лук'янова, Т. Т. Дорошенко, І.М. Мініч. — К.: Вища школа, 2001. — 237 с.

Стаття надійшла: 15.09.16р.

УДК 65.011:656.2.

СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ: ЩОДО ОЦІНКИ НАСЛІДКІВ РЕФОРМУВАННЯ ТА МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Компанієць В.В., д.е.н, професор (УкрДУЗТ)

Охарактеризовано основні аспекти забезпечення соціальної відповідальності підприємств залізничного транспорту по відношенню до клієнтів і персоналу в умовах реформування. Встановлено, що рівень соціальної відповідальності керівництва по відношенню до працівників є низьким, що зумовлено як об'єктивними соціально-економічними, так і людськими (духовно-моральними) чинниками і передбачає їх системні зміни.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, реформування, соціальна відповідальність, соціально-економічні, духовно-моральні чинники, заробітна плата, колективний договір.

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ: ОТНОСИТЕЛЬНО ОЦЕНКИ ПОСЛЕДСТВИЙ РЕФОРМИРОВАНИЯ И МЕХАНИЗМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Компаниец В.В., д.э.н, профессор (УкрГУЖТ)

Охарактеризованы основные аспекты обеспечения социальной ответственности предприятий железнодорожного транспорта по отношению к клиентам и персоналу в условиях реформирования. Установлено, что уровень социальной ответственности руководства по отношению к работникам является низким, что обусловлено как объективными социально-экономическими, так и человеческими (духовно-нравственными) факторами и предполагает их системное изменение.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, реформирование, социальная ответственность, социально-экономические, духовно-нравственные факторы, заработная плата, коллективный договор.

SOCIAL RESPONSIBILITY TO RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE: REGARDING ASSESSMENT IMPACT OF THE REFORM AND MECHANISM

*Kompaniets V. V., Doctor of Economics, Professor
(Ukrainian State University of Railway Transport)*

The article describes the main aspects of the social responsibility of enterprises of railway transport in relation to clients and staff in the conditions of reforming. Systemic changes in the economy and in the industry have a negative impact on the state of social responsibility on the railways. This shortfall manifests itself in state taxes, reducing the

quality of customer service (security, price, comfort), the deterioration of social support to workers in the industry and satisfactory quality of their working lives, needs satisfaction. In the future, the situation may worsen as the basic document regulating social obligations between workers and the company - a collective agreement, a draft of which is represented by the management of JSC "Ukrainian Railways", contrary to the principles of social responsibility.

Provision of social responsibility of enterprises of railway transport should be based on socio-economic and spiritual-moral principles. The first component provides the financial basis for socially responsible activities. Its development - the control function on the level of the state and industry. The second component provides the human, cultural basis of socially responsible activities. Its development - function change of consciousness of managers and employees through vnutrichnostnyu work and training.

Keywords: enterprises of railway transport, reform, social responsibility, socio-economic, spiritual and moral factors, wages, collective bargaining agreement.

Постановка проблеми.

Актуальність. Огляд публікацій. Для забезпечення розвитку економіки та суспільства діяльність будь-яких підприємств повинна регулюватися як правовими, так і моральними важелями. Це обумовлює формування такого інституту як соціальна відповідальність бізнесу (підприємства, підприємця).

Західні компанії, у тому числі підприємства залізничного транспорту, розуміють важливість забезпечення соціально-відповідальної діяльності. Що стосується українських залізниць, то в минулому залізничний транспорт проводив активну соціальну політику по відношенню до працівників та клієнтів. *Зараз соціальна складова для підприємств залізниці є далеко не на першому місці і це знижує мотивацію та якість праці, негативно впливає на якість послуг залізничного транспорту. Але цей факт усвідомлюється через відчуття складних реалій життя працівниками залізничного транспорту, а не через аналітичні докази, оскільки публікацій, які б були присвячені дослідженню зміни стану соціальної відповідальності під впливом реформ (як в економіці у цілому, так і на транспорті), майже немає.*

Взагалі, дослідженню аспектів соціальної відповідальності на залізничному транспорті присвячено публікації науковців та фахівців

залізничного транспорту, зокрема С.Андрощук, О.Буряк, О.Ворони, В.Польової, І.Токмакової, Л.Шевченко.

Мета статті. Але гострота проблеми вимагає подальшого поглибленого вивчення стану соціальної відповідальності на підприємствах залізничного транспорту в умовах системних змін. І особливо це стосується кадрової складової. Розкриття цих положень і буде метою статті.

Основний матеріал. Корпоративна соціальна відповідальність українських залізниць – це добровільний внесок компанії у розвиток держави, суспільства, бізнесу в економічній, соціальній, екологічній сферах, який безпосередньо пов'язаний із господарською діяльністю усіх підприємств залізничного транспорту [1, с. 175].

Забезпечення соціальної відповідальності (далі СВ) базується на двох основних складових: соціально-економічній та духовно-моральній. Перша пов'язана із наявністю доходів та прибутку (відповідно обсягу перевезень). Друга – з особистісними рисами і поведінкою керівників, станом культури організації.

На жаль, упродовж 2012-2015 рр. на залізничному транспорті (далі ЗТ) спостерігається тенденція зниження обсягів перевезень, відповідно доходів та прибутку, а з 2014 р. його діяльність стає збитковою (таблиця 1).

Таблиця 1

Основні обсягові та фінансові показники роботи Укрзалізниці за 2010-2015 рр.

[розраховано за 2-4]

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Приведена продукція, млн ткм	293163,8	327159,0	327905,5	308610,8	284350,9	232480,5*
Дохід від реалізації, млн грн	42557,2	51586,5	52725,3	51049,8	49 455, 6	60 125,6
у т.ч. вантажні перевезення	32411,4	39810,9	40956,1	38805,4	39 308,8	49 099, 2
Чистий прибуток (збиток), млн грн	6688,0	2127,2	885,5	545,3	- 15 407, 0	- 16789,6**
Рентабельність, %	15,7	4,1	1,7	1,1	- 31,2	-27,9

*за попередніми даними

** без урахування дооцінювання вартості основних фондів

Усі ці процеси системно впливають на стан усіх складових СВ.

Так, зниження СВ залізничного транспорту *по відношенню до держави* зокрема проявляється у тому, що внаслідок зменшення прибутків ЗТ, його збитковості, держава недоотримує податки.

Мізерне фінансування оновлення основних фондів упродовж тривалого періоду призвело до вкрай високого ступеня їх зносу. А за останні два роки, за оцінкою аналітиків, усі фінансові потоки ЗТ спрямовані лише на забезпечення його поточної діяльності. *Фізичний знос рухомого складу ЗТ на кінець 2015 р. становив більше 90 %, у т.ч.: знос вантажних вагонів - 91,0%, пасажирських - 86,0 %, локомотивів - 95,7% [5].* Зношеність основних фондів - це фактор безпеки руху та якості перевезень, який *знижує рівень СВ по відношенню до усіх клієнтів залізниці (у т.ч. державних підприємств).*

До факторів, які *знижують рівень СВ по відношенню до клієнтів ЗТ,* відноситься і підвищення тарифів на пасажирські перевезення, яке не відповідає зростанню доходів населення, так у 2015 р. *тарифи на пасажирські перевезення підвищились на 20-21%, при цьому грошові доходи домогосподарств зросли лише на 12,4%, а середньомісячний наявний дохід на душу населення - на 16,1% [6].* Особливо актуальною стає ця проблематика в контексті підвищення тарифів на комунальні послуги в 2016 р.,

скорочення робочих місць та інфляції. Внаслідок таких процесів *для багатьох жителів України подорожування ЗТ може стати і ризикованим (безпека руху), і таким, що набуває привілеїв (вартість).*

Найбільш значущою і водночас найменш вирішеною проблемою СВ підприємств є їх *відповідальність перед своїм персоналом.* До цілей цього рівня СВ відносяться: підтримка високої зайнятості працівників; зростання рівня та стимулюючої сили заробітної плати; покращення умов та безпеки праці; медичне обслуговування персоналу; професійне зростання кадрів; покращення житлових умов працівників; соціальне партнерство; розвиток системи корпоративної етики, захисту інтелектуальної власності, інформаційна безпека; встановлення пріоритету особистості як основної суспільної цінності, що визначає успіх діяльності підприємства [7, с.8].

Розглянемо рівень заробітної плати робітників ЗТ, як один з елементів соціальної відповідальності перед персоналом.

Так, за стандартами ООН, щоб праця не викликала демотивацію, її оплата повинна відповідати мінімум 3 \$ за годину, тобто у 2015 р. за місяць складати приблизно 13026 грн (за курсом на грудень 2015 р.). *При цьому середньомісячна заробітна плата працівників основної діяльності ЗТ склала у 2015 р. 4622,2 грн, тобто 35,5% від мінімальної*

середньомісячної заробітної, за стандартами ООН [розраховано за 8]. А ось заробітна плата кожного члена правління ПАТ «Українська залізниця» складає близько 400 тис. грн на місяць без урахування премій та інших надбавок [9]. Така різниця, вважаємо, характеризує стан «морального чинника керівництва».

З 2009 р. Укрзалізниця не виконує норму Галузевої угоди щодо підвищення заробітної плати залізничників на рівень, не нижчий за темпи її зростання в галузях економіки України. Так, у 2010 р. зарплата залізничників зросла на 14,5 %, а в галузях економіки – на 17,5 %, у 2011-му, відповідно, на 15,4 та 17,6 %, у 2012 – на 14,4 і 14,9 %, у 2013-му – на 5,7 і 7,9 %, у 2014-му – на 5,1 і 6,5 %. За 11 місяців 2015 р. темп зростання заробітної плати у галузях економіки становив 19,1 %, а зарплата залізничників за цей період зросла лише на 9,1 % – найнижчий показник серед галузей економіки [9]. Це призвело до того, що в 2015 р. середньомісячна заробітна плата на ЗТ була нижчою, ніж у промисловості, на 3,5 %, тоді як у 2003 р. вона була майже на 41% вищою за її рівень у промисловості. У 2016 р. ситуація дещо покращилась: з початку року до липня зарплата залізничників зросла майже на 11,8 %, але не досягла рівня промисловості на 0,7% [розраховано за 8].

Але при оцінці рівня СВ мова повинна йти не тільки про оплату праці. Працівник у процесі праці повинен уповні задовольняти усі свої потреби від базових до духовних, соціальних. Тобто СВ пов'язана із такою категорією, як *якість трудового життя* (далі – ЯТЖ).

Для того, щоб з'ясувати рівень ЯТЖ, що склався на підприємствах ЗТ, нами було проведено опитування. В ньому взяли участь працівники (фахівці та робітники) різних підприємств ЗТ у кількості 100 осіб (65% жінок та 35% чоловіків) у віці від 20 до 50 років.

Щоб оцінити рівень ЯТЖ, були обрані відповідні блоки оцінки (таблиця

2). Методика передбачувала бальну оцінку опитуваним відповідних параметрів за вказаними блоками за шкалою від 0 до 10 балів за кожним параметром, яких у кожен блок входило десять. За результатами опитування виводилася середня оцінка за параметрами, блоками та взагалі за всією анкетною. Рівень ЯТЖ оцінювався за допомогою відповідної шкали.

Опитування показало, що якість трудового життя на ЗТ знаходиться на задовільному рівні (таблиця 2). Це викликає демотивацію праці, особливо у робітників, у яких рівень ЯТЖ нижче, ніж у фахівців. Це у свою чергу призводить до відчуття соціальної незахищеності, плинності кваліфікованих кадрів, негативно впливає на якість праці.

Більш за все фахівці та робітники незадоволені рівнем заробітної плати та соціальними благами (в параметри цього блоку входили, зокрема: оплата витрат на дитячі заклади, на спортивно-оздоровчі послуги, компенсація витрат на транспортування, харчування, надання пільгових кредитів на житло, відчуття соціального благополуччя), а також можливістю кар'єрного зростання. За блоком «Оплата праці» мінімальну оцінку отримали параметри «Можливість додаткової оплати» (оцінка 3,0 бала у фахівців та 3,1 бала у робітників), «Хороша заробітна плата» (3,2 бала у фахівців), «Відчуття економічного добробуту» (3,4 бала у робітників); максимальну оцінку - параметр «Премія за вислугу років» (7,6 та 6,1 бала у фахівців та робітників, відповідно). За блоком «Службова кар'єра» мінімальний бал, як за оцінкою фахівців, так і працівників, отримав параметр «Бажання тривалої роботи» (5,0 балів). Блок «Соціальні блага»: мінімальний бал (4,5 для фахівців та 1,7 для робітників) отримав параметр «Оплата витрат на дитячі заклади».

Рівень якості трудового життя фахівців та працівників підприємств залізничного транспорту

Показник	Рівень якості трудового життя			
	фахівці		робітники	
	значення	інтерпретація	значення	інтерпретація
Трудовий колектив	54	задовільно	53	задовільно
Оплата праці	45	незадовільно	42	незадовільно
Робоче місце	67	задовільно	52	задовільно
Керівництво організацією	65	задовільно	58	задовільно
Службова кар'єра	49	незадовільно	47	незадовільно
Соціальні гарантії	79	добре	62	задовільно
Соціальні блага	60	задовільно	37	незадовільно
Загальна оцінка	417	задовільно	351	задовільно

Але слід звернути увагу на те, що крім суто фінансових складових низьку оцінку отримали і параметри, які забезпечуються дією людського чинника, а саме поведінкою керівників – блоки «Трудовий колектив» та «Керівництво організацією», у т.ч. такі параметри, як «Довіра до керівників», «Задоволеність стилем керівництва», «Позитивна мотивація до праці», а найнижчу оцінку отримав параметр «Можливість виборності керівників» (3,8 бала у фахівців та 3,6 бала у робітників).

Те, що керівники демотивують працівників, було встановлено і у наших попередніх дослідженнях. Так, був задовільним рівень задоволеності працівників роботою безпосереднього керівника [1, с. 242]. Вплив особистісного чинника керівника знижував мотивацію трудової поведінки, що проявлялось в несприяттві творчому розвитку працівників, прояву ініціативи, кар'єрному зростанню, відсутності поваги до думки підлеглих в процесі прийняття рішень, не завжди справедливій та об'єктивній оцінці їх праці, бездіяльності у вирішенні колективних і індивідуальних проблем і питань [10, с.109].

Про рівень ЯТЖ та СВ також свідчить рівень задоволеності потреб працівників ЗТ, який ми визначили. При

цьому було виділено базові потреби першого та другого рівнів, соціально-психологічні та творчі потреби.

Базові потреби першого рівня – потреби, які пов'язані з оплатою праці та її умовами, що відповідають базовим соціальним гарантіям. Розмір грошових коштів, які виділяються на ці потреби, залежить від розміру доходів ЗТ. Базові потреби другого рівня – потреби, які пов'язані з турботою підприємства про робітника (матеріальна допомога у разі необхідності, безкоштовне харчування, безкоштовний проїзд, безкоштовне санаторно-курортне лікування, пільгові кредити та ін.) та можливістю користуватися об'єктами соціальної сфери (дитячі садки, медичні заклади, культурно-дозвільні установи, спортивні споруди та ін.). Розмір коштів, які виділяються на ці потреби, формується за рахунок чистого прибутку підприємств ЗТ. Забезпечення цих базових потреб має фінансову основу.

Задоволення творчих та соціально-психологічних потреб працівників має в основному немонетарну основу і багато у чому залежить від дії особистісного чинника керівника.

Опитування показали, що рівень задоволеності потреб у фахівців дещо більший, ніж у робітників, але взагалі знаходиться на задовільному рівні (таблиця 3).

Ми бачимо, що у більшій мірі незадоволені базові потреби другого рівня, що підтверджує задовільний стан

соціальної політики і є монетарним фактором. Але значна частка фахівців (38,9 %) та більшість робітників (57,1 %) незадоволені реалізацією соціально-психологічних потреб і майже половина робітників (42,8 %) – творчих. Це ще раз підкреслює негативний вплив людського чинника (дії керівників).

Таблиця 3

Рівень задоволеності потреб фахівців та робітників підприємств залізничного транспорту, %

Рівень задоволеності	Відсоток опитаних, які обрали відповідний рівень задоволеності потреб							
	базові першого рівня	базові другого рівня	соціальн о-психологічні	творч і	базові першого рівня	базові другого рівня	соціальн о-психологічні	творчі
	фахівці				робітники			
Задоволені	43,4	25,0	16,7	55,0	18,6	7,1	16,7	21,4
Скоріше задоволений	26,6	33,3	33,3	33,3	32,9	25,0	21,4	35,7
Скоріше незадоволений	20,0	16,7	16,7	11,7	13,9	25,0	35,7	21,4
Незадоволений	6,7	25,0	22,2	-	32,8	35,8	21,4	21,4
Важко відповісти	3,3	-	11,1	-	1,6	7,2	4,7	-

У 2011-2012 рр. ми також проводили дослідження рівня задоволеності потреб працівників ЗТ за більш поглибленою методикою [1, с. 242], але порівнюючи результати, можливо зазначити, що ситуація суттєво не змінилась: базові потреби працівників так і задовольняються на низькому рівні, а задоволеність реалізацією творчих і соціально-психологічних потреб знизилась.

Крім анкетного, нами також було проведено неформальне опитування-інтерв'ю працівників ЗТ щодо впливу реформування на соціальну складову. *На жаль, працівники відмітили лише негативні наслідки реформування.* Опитувані відзначили скорочення, а у деяких випадках і скасування матеріальної

допомоги, скорочення видачі путівок у санаторії та дитячі табори. Всі працівники мають медичну страховку, але, у разі необхідності, виплат можуть не отримувати. *Тобто соціальні гарантії, зазначені у колективних договорах, у реальності часто не виконуються і це не завжди пов'язано із нестачею коштів, а може бути проявом нечесної поведінки керівників.* Порушення принципів СВ до працівників полягає і у тому, що працівники можуть працювати неповний робочий тиждень, відповідно вони отримують зменшену заробітну плату, але реально виконують той самий обсяг робіт, який виконували при повному робочому тижні.

Отже, на підприємствах ЗТ спостерігається низький рівень СВ

керівництва по відношенню до працівників. Це викликано як об'єктивними чинниками (зниженням обсягу перевезень, доходів, чистого прибутку ЗТ), так і людськими (безвідповідальною поведінкою керівників, розкраданням коштів, які виділяються на забезпечення соціального розвитку колективу, наявністю в системі корупції та клановості).

Важливим документом регулювання соціальних зобов'язань між працівниками та підприємством є колективний договір. Саме за допомогою його аналізу можливо охарактеризувати ставлення до працівників (людський чинник) з боку керівництва. Колективний договір ПАТ «Українська залізниця» ще не прийнятий. Існує два проекти договору: перший підготовлений керівництвом ПАТ «Українська залізниця», другий Спільним представницьким органом (далі – СПО) профорганізацій ПАТ «Українська залізниця». Проект керівництва у грудні 2015 р. було обговорено на розширеній відеоконференції за участі представників

дорожніх, територіальних, об'єднаних і первинних профорганізацій. Учасники наради дійшли одностайного висновку: правління ПАТ «Українська залізниця» відійшло від раніше висловлених обіцянок щодо збереження соціальних гарантій залізничників. Адже презентований представниками Товариства проект колективного договору докорінно відрізняється від проекту, розробленого СПО профорганізацій, чинної Галузевої угоди та колдоговорів залізниць та підприємств і значно скорочує більшість соціальних пільг та гарантій працівників і ветеранів залізничного транспорту [12].

Проаналізувавши два проекти колективних договорів, ми бачимо, що проект колективного договору який представлений керівництвом ПАТ «Українська залізниця» дійсно суперечить принципам соціальної відповідальності. У таблиці 4 наведені основні відмінності двох проектів колективних договорів щодо основних пільг та гарантій, заробітної плати та збереження штату працівників.

Таблиця 4

Порівняння пунктів проектів колективних договорів

Проект СПО профорганізацій «Колективний договір ПАТ «Українська залізниця» на 2016—2021 роки»	Проект керівництва ПАТ «Українська залізниця» «Колективний договір ПАТ «Українська залізниця» на 2016 рік»
1	2
Витрати, пов'язані з наданням пільг та соціальних гарантій, передбачених Договором, здійснюються за рахунок коштів Товариства	Витрати, пов'язані з наданням гарантій та компенсацій, передбачених Договором, здійснюються за рахунок Товариства в межах фінансової можливості
Здійснити підвищення тарифних ставок (посадових окладів) не менше ніж на 50 % з 1.01.2016 р.	-
Підвищення заробітної плати працівникам Товариства здійснювати шляхом перегляду тарифних ставок (посадових окладів) зі збереженням міжзрядних та міжпрофесійних співвідношень, але не рідше двох разів на рік	3 метою забезпечення конкурентоспроможності заробітної плати працівників Товариства на ринку праці підвищувати її реальний розмір по мірі зростання продуктивності праці та ефективності діяльності Товариства

1	2
Річний темп підвищення заробітної плати працівників повинен бути не нижче темпів зростання заробітної плати в галузях економіки і забезпечувати підвищення рівня заробітної плати щороку не менше рівня інфляції на споживчому ринку України	При підвищенні тарифних ставок і посадових окладів працівників коригування середнього заробітку (в усіх випадках його збереження) проводити за рішенням керівництва ПАТ «Укрзалізниця» з <i>урахуванням фінансової можливості</i>
Встановити мінімальний розмір заробітної плати за просту, некваліфіковану працю у розмірі не менше 130 % від мінімальної заробітної плати, встановленої законодавством	-
Визначити розмір тарифної ставки робітника 1 розряду для робітників, зайнятих на експлуатаційній роботі та інших роботах, у розмірі не менше 140 % прожиткового мінімуму для працездатних осіб, встановленого законом	Годинна тарифна ставка першого розряду першого рівня Єдиної тарифної сітки для оплати праці робітників встановлюється нормативними документами ПАТ«Укрзалізниця» і є мінімальним розміром оплати праці в ПАТ «Укрзалізниця» і не може бути нижче 20 % від мінімальної заробітної плати, встановленої законодавством
Не допускати масових звільнень працівників. У випадку скорочення обсягів робіт зменшення чисельності працівників проводити, в першу чергу, шляхом природної плинності кадрів та тимчасового обмеження прийому на роботу	Скорочення чисельності працівників у випадку зменшення обсягів робіт проводити відповідно до Кодексу законів про працю
Звільнення працівників за скороченням чисельності або штату застосовувати <i>лише як вимушений захід та вживати усіх необхідних заходів щодо їх подальшого працевлаштування</i> , в тому числі пропонувати працевлаштування на інші підрозділи Товариства, проходження перепідготовки за професіями, в яких є потреба у Товаристві (його підрозділах), а також у виняткових випадках тимчасову та сезонну зайнятість	Звільнення за скороченням чисельності або штату допускається, <i>якщо неможливо перевести працівника за його письмової згоди на іншу наявну в Товаристві роботу</i> (як на вакантну посаду або роботу, відповідну кваліфікації працівника, так і на вакантну нижчу посаду або нижчеоплачувану роботу), яку працівник може виконувати з урахуванням стану його здоров'я. <i>Товариство зобов'язане пропонувати працівникові всі вакансії, що відповідають зазначеним вимогам, наявні у нього в адміністративно-територіальних межах населеного пункту, де розташоване робоче місце працівника, у тому числі в підрозділах філій та інших структурних підрозділах Товариства, розташованих там же</i>
Надавати переважне право на працевлаштування на вакантні посади працівникам, які вивільняються за скороченням чисельності або штату	Надавати переважне право на працевлаштування на вакантні посади працівникам, які вивільняються за скороченням штату, <i>протягом року</i>

Отже, виходячи із цього порівняння ми бачимо, що дійсно *планується зменшення витрат пов'язаних з виплатою пільг та соціальних гарантій*, тому що їх розмір залежить від фінансових можливостей залізниці, а можливості залізниці, як ми визначили раніше, зараз на дуже низькому рівні. Велика увага у проекті колективного договору профорганізацій приділяється заробітній платі та її підвищенню. Проект колективного договору керівництва залізниці не передбачає підвищення тарифних ставок і посадових окладів.

Хоча проект нового колективного договору містить пункти щодо подальшого працевлаштування вивільнюваних працівників, ці пункти розроблені недосконало та не мають спеціального механізму. Зазвичай це відбувається так: працівнику або кажуть, що вакантних місць немає, або переводять на менш оплачувану посаду та у подальшому працівник нібито «за власним бажанням» звільняється.

Як свідчить порівняння двох проектів колективного договору – більшість гарантій ПАТ «Українська залізниця» пропонує зменшити або зовсім скасувати. При цьому кошти від зменшення гарантій не будуть направлені на збільшення заробітної плати залізничникам. Тож і виходить, що для працівників ця реформа полягає у скасуванні і зменшенні соціальних пільг і гарантій. Прийняття таких соціальних стандартів на галузевому рівні не дозволить працівникам ЗТ мати конкурентний рівень оплати праці серед працівників галузей економіки України та забезпечити залізничникам гідну оплату за їхню сумлінну і відповідальну працю.

Отже, можна заключити, що у процесі реформування постраждалою стороною може опинитися людина – працівник підприємства чи споживач. Усе це значно вплине на досить різке зниження рівня СВ підприємств ЗТ.

Ми вважаємо, що для запобігання цьому на ЗТ повинен бути розроблений

механізм забезпечення СВ. Фундамент цього механізму повинен складатися із двох основ: духовно-моральної та соціально-економічної.

Для того, щоб покращити ситуацію, необхідно принципово змінити підхід до процесу реформування, роблячи акцент на соціальній складовій. Зрозуміло, що відновлення належного рівня доходності і прибутковості залізниць - це фактор, який пов'язаний із соціально-економічною і політичною ситуацією в країні, реформами, які здійснюються. *Керівники держави і галузі нарешті повинні усвідомити, що ЗТ має стати стратегічним фактором розвитку нашої держави.*

Але соціальна відповідальність пов'язана не тільки з фінансовими факторами, а й з особистісними. Її стан визначається рівнем моральності і культури усіх працівників підприємств ЗТ і особливо керівників.

Духовно-моральна основа - це, передусім, цінності керівництва, цінності персоналу, норми та кодекси, які у свою чергу утворюють організаційну культуру. Для того, щоб механізм забезпечення СВ ефективно працював, необхідно провести зміни цих параметрів шляхом проведення навчання керівників та працівників, виховання та навчання майбутніх працівників ЗТ.

Необхідно впроваджувати кодекс соціальної відповідальності та етики діяльності підприємств ЗТ. *І найголовніше – необхідно, щоб самі керівники вищої та середньої ланок розуміли, що від їх поведінки, ставлення до працівників залежить морально-психологічний клімат в організації, ставлення працівника до праці – ці найголовніші компоненти СВ.* Зміни на рівні керівництва передбачають, що воно: бажає та готове сприйняти модель соціально відповідального управління; здійснює реальні кроки щодо поступових внутрішніх змін у цінностях та мотивах, виходячи із цього поступово здійснює і зовнішні зміни в управлінні.

Висновок. Отже, системні зміни в економіці і в галузі негативно вплинули на стан соціальної відповідальності на залізничному транспорті. Це проявляється у недоотриманні державою податків, зниженні якості обслуговування клієнтів (безпека, ціна, комфортність), у погіршенні соціальної підтримки працівників галузі та задовільному стані якості їх трудового життя, задоволеності потреб. І у перспективі ситуація може погіршитись, адже основний документ, що *регулює соціальні зобов'язання між працівниками та підприємством* - колективний договір, проект якого представлений керівництвом ПАТ «Українська залізниця», суперечить принципам соціальної відповідальності.

Забезпечення соціальної відповідальності підприємств залізничного транспорту повинно базуватись на соціально-економічних та духовно-моральних засадах. Перша складова забезпечує фінансову основу соціальновідповідальної діяльності. Її розвиток – функція управління на рівні держави та галузі, яка повинна сприяти підвищенню обсягу та якості перевезень, обслуговування, зменшенню витрат та підвищенню прибутку. Друга складова забезпечує людську, культурну основу соціальновідповідальної діяльності. Її розвиток – функція зміни свідомості керівників та працівників через внутрішню працю та навчання.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Компанієць, В. В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Частина 2. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на прикладі залізничного транспорту) [Текст]: монографія / В. В. Компанієць. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – 296 с.

2. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного

транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. Аналітична записка [Електронний ресурс] – Режим доступу:

<http://www.niss.gov.ua/articles/1662>

3. Фінансові показники [Електронний ресурс] : інформація / – Режим доступу : https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/

4. Довідник основних показників роботи залізниць України [Текст]: Державна адміністрація залізничного транспорту України. Київ, 2015.- 59 с.

5. Пояснювальна записка до консолідованого проекту фінансового плану ПАТ “Українська залізниця” на 2016 рік [Електронний ресурс] - Режим доступу : [mtu.gov.ua/files/ПЗ до ФП ПАТ УЗ на 2016 рік](http://mtu.gov.ua/files/ПЗ_до_ФП_ПАТ_УЗ_на_2016_рік)

6. Офіційний сайт державної служби статистики України [Електронний ресурс] - Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

7. Ворона О.В. Формування системи соціально-господарської відповідальності підприємств залізничного транспорту України [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Ворона Олена Василівна. – Х., 2010. – 24 с.

8. Середня заробітна плата [Електронний ресурс]: інформація / Профспілка залізничників і транспортних будівельників України. – Режим доступу : <http://zalp.org.ua/>

9. Уряд змінив в.о. голови правління Укрзалізниці [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://palm.newsru.ua/ukraine /30mar 2016/ zavgorodnyi_kvavcov.html

10. Залізничникам – гідну оплату праці! [Електронний ресурс] : інформація / Профспілка залізничників і транспортних будівельників України. – Режим доступу : <http://zalp.org.ua/>

11. Компанієць В.В, Управління трудовою поведінкою працівників підприємств залізничного транспорту (соціокультурні доміанти): монографія [Текст] / В.В Компанієць, В.В. Польова. - Х.: Видавництво «Лідер», 2016.-298 с

12. Проект колективного договору з Профспілка залізничників і транспортних ПАТ «Українська залізниця» будівельників України. – Режим доступу : [Електронний ресурс]: інформація / <http://zalp.org.ua/>

Стаття надійшла: 11.10.16р.

УДК 331.2

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ОПЛАТИ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*Маслова В.О., к.е.н., доцент,
Лісна О.О., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті обґрунтовано удосконалення системи оплати праці на підприємствах та у виробничих підрозділах залізничного транспорту як найбільш дієвого мотиваційного методу впливу на підвищення результатів праці в сучасних умовах господарювання. Визначено особливості організації оплати праці на залізничному транспорті. Наголошено на необхідності підвищення мотивації праці працівників, які впливають на якісні та кількісні показники роботи залізничного транспорту, у тому числі за рахунок впровадження елементів грейдингу.

Ключові слова: мотивація праці, система оплати праці, грейдинг, залізничний транспорт.

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УКРАИНЫ

*Маслова В.А., к.э.н., доцент,
Лесная О.А., магистр (УкрГУЖТ)*

В статье обосновано усовершенствование системы оплаты труда на предприятиях и в производственных подразделениях железнодорожного транспорта как наиболее действенного мотивационного метода влияния на повышение результатов труда в современных условиях хозяйствования. Определены особенности организации оплаты труда на железнодорожном транспорте. Отмечена необходимость повышения мотивации труда работников, влияющих на качественные и количественные показатели работы железнодорожного транспорта, в том числе за счет внедрения элементов грейдинга.

Ключевые слова: мотивация труда, система оплаты труда, грейдинг, железнодорожный транспорт.

IMPROVEMENT OF SYSTEM OF COMPENSATION ON RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Maslova V.O., PhD Econ., associate professor
Lisna O.O., master (UkrSURT)*

In article enhancement of a wages system at the entities and in production divisions of a rail transport as most efficient motivational method of influence on increase in results of work in modern conditions of managing is proved. Features and stages of the organization of compensation on railway transport are defined. Need of increase in motivation of work of the workers influencing quality and quantitative indices of work of railway are noted. Advantage of material motivation of work in comparison with non-material proceeding from an economic situation in the country and falling of a level of living of the population is proved. Advantages and shortcomings of introduction on railway transport of system of compensation on the basis of grades are specified (greyding). As an alternative to the last, it is offered uses of the principles of enhancement of a wages system at the entities of a rail transport which will allow to increase efficiency of use of the salary fund in compliance with results of activities, and also to provide motivation of the certain worker to increase in effectiveness of work.

Keywords: *motivation of work, system of compensation, greyding, railway transport.*

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України – одна із найбільш соціально-орієнтованих галузей в державі, колектив якої об'єднує понад 300 тис. залізничників : колійників, енергетиків, зв'язківців, машиністів, провідників вагонів, диспетчерів, чергових по станціях та інших професій. Успішне виконання українською залізницею поставлених перед нею завдань, що полягають у задоволенні потреб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях, забезпеченні ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створенні умов для підвищення конкурентоспроможності тощо, та досягнення запланованих результатів залежить від ефективності праці численного колективу залізничників. Як результат, постає питання про удосконалення мотивації підвищення результатів праці залізничників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед вітчизняних дослідників, які досить широко в своїх роботах висвітлюють особливості мотивації праці, нормування та оплати праці на залізничному транспорті, слід виділити: Євсеєву О.О. [1], Єрофеєнко

Л.В. [2], Компанієць В.В. [3, 4], Куделя В.І. [5], Ляшенка І.О. [6], Польову В.В. [4], Сначова М.П. [6], Токмакову І.В. [7] та інших, а також провідних фахівців залізничної галузі таких як: Андрошук С. [8], Ейтутіс Г.Д. [9], Скрипка А. [10]. В своїх дослідженнях автори різносторонньо розглядають поставлені питання, як із соціально-моральних засад, так із економічних перспектив.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. На нашу думку, для досягнення максимальної результативності в роботі працівника, у тому числі й на залізничному транспорті, необхідно на перше місце поставити задоволення його потреб як індивідуальної та неповторної особистості, зі своїм характером, сприйняттям та реагуванням на ті процеси, що відбуваються на підприємстві, у тому числі й у мотивації.

Метою статті є обґрунтування удосконалення системи оплати праці на підприємствах та у виробничих підрозділах залізничного транспорту як найбільш дієвого мотиваційного методу впливу на підвищення результатів праці.

Виклад основного матеріалу.

Управління людськими ресурсами в умовах сучасної економіки в організаціях стає одним із провідних напрямків їх розвитку. При цьому в нових умовах зберігаються стандартні завдання адміністрування персоналу, але стиль управління людськими ресурсами тепер повинен відповідати стратегічній концепції управління самої організації. Людські ресурси стають одним із ключових факторів успіху, які безпосередньо впливають на досягнення стратегічних цілей організації. У свою чергу, для вирішення питань пов'язаних з досягненням стратегічних цілей компанії, з утримання та залучення нових співробітників (активних, ініціативних, цілеспрямованих фахівців), підвищення результативності персоналу необхідна ефективна система мотивації праці. Вона має відповідати як вимогам зовнішнього і внутрішнього середовища, так і задоволенню потреб працівників. Тому однією з головних функцій трудового права стає закріплення, забезпечення та захист основних прав і свобод людини у сфері праці та оплати за неї [9].

Як відомо, існують два види мотивації: матеріальна та нематеріальна (психологічна, соціальна). Матеріальна мотивація передбачає отримання певних матеріальних благ, які можуть бути виражені в грошовому вираженні, матеріальних об'єктах або послуги. Цей вид мотивації персоналу як раз і застосовується на рівні мотивації окремого співробітника. Нематеріальна мотивація спрямована на отримання співробітниками емоційних вигод, таких як підвищення самооцінки, психологічний комфорт, гордість за працю та ін. Найбільш часто цей вид застосовують на рівні мотивації всього колективу організації.

Зміна економічної ситуації в Україні, стрімкий розвиток недержавного сектора економіки, різноманітних форм власності та видів господарювання потребують удосконалення трудового законодавства, зокрема в оплаті праці [1].

Встановлена на підприємстві система оплати праці, яка враховує складність праці, дає можливість зрозуміти, що в діяльності працівника приносить результат, створює перспективи кар'єрного росту на службі та формує відчуття справедливості на сьогоднішній день найбільш мотивує працівників до продуктивної праці, оскільки являє собою винагороду або заробіток, що обчислюється в грошах та виплачується працівнику за якісне виконання ним певного обсягу роботи.

Нажаль, на підприємствах залізничного транспорту в останні роки склалася така тенденція, що в умовах постійного зниження вантажообігу та пасажирообороту через падіння обсягів виробництва майже за всіма галузями національної економіки та погіршення рівня життя населення, чи не єдиним заходом зниження витрат діяльності та підвищення її ефективності стало скорочення фонду оплати праці через введення режиму неповного робочого дня та робочого тижня, відпусток за свій рахунок тощо. Безсумнівно, подібна практика не тільки знижує рівень задоволення потреб працівників, але й не сприяє зростанню мотивації останніх до праці належної якості у встановлених обсягах. Саме тому, удосконалення системи оплати праці на українських залізницях є найбільш рушійним методом впливу на результативність роботи їх працівників в умовах сьогодення.

Організація оплати праці на залізничному транспорті має свої особливості та складається з наступних етапів:

- 1) нормування праці;
- 2) розробка форм і систем оплати праці;
- 3) тарифне нормування заробітної плати.

До нормування праці відноситься розроблення та застосування прогресивних, технічно обґрунтованих норм витрат праці, основним завданням якого є визначення необхідних витрат

живої праці на виконання певної роботи. Нормування праці тісно пов'язане з її оплатою. Норми переглядають у зв'язку із змінами в трудових та виробничих процесах, які підвищують продуктивність праці [2].

На залізничному транспорті застосовується погодинно-преміальна та відрядно-преміальна форми оплати. Оплата праці основних груп працівників залізничного транспорту здійснюється за різними формами (наприклад, оплата праці локомотивних бригад всіх видів пасажирського руху здійснюється за погодинно-преміальною системою, у вантажному русі – за відрядно-преміальною системою за локомотиво-кілометри). Встановлення форми оплати праці на залізничному транспорті залежить від об'єктивних показників таких як умови праці, технічний прогрес, характер та обсяг роботи.

Для диференціального регулювання оплати праці застосовується тарифна система, яка являється системою спеціальних нормативів, за допомогою яких встановлюється заробітна плата різних категорій працівників з урахуванням складності, інтенсивності роботи та умов праці. До її складу входять: тарифна сітка, тарифні ставки, схеми посадових окладів та тарифно-кваліфікаційні характеристики (довідники) [6].

Система преміювання, що застосовується на підприємствах залізничного транспорту, в принципі, враховує мотивацію тих працівників, які впливають на якісні та кількісні показники роботи залізничного транспорту. Так, наприклад, для локомотивних бригад, які працюють у вантажному виді руху, за виконання технічної швидкості за результатами роботи за місяць чи квартал, яка безпосередньо впливає на якісні показники роботи залізниці в цілому, введена додаткова премія. Для більш якісного виконання робіт з ремонту тягового рухомого складу та спеціальної техніки в розрізі як поточних, так і

капітальних видів ремонту, розроблена та впроваджується система додаткового матеріального заохочення за якість та надійність відремонтованих вузлів та агрегатів.

Однак на даний час щомісячна виплата премії, яка за деякими професіями може досягати 50% і більше середньомісячної заробітної плати, сприймається залізничниками як обов'язкова складова частина останньої, тому зменшення премії чи позбавлення її повністю, наприклад, за порушення внутрішнього трудового розпорядку чи допущення недоліків у роботі, сприймається – як покарання. Хоча не виплата премії не відноситься до видів покарань. Крім того, особливістю діяльності залізничного транспорту є взаємозалежність результатів роботи одних підрозділів від результатів роботи інших підрозділів. Так виконання плану з тієї ж технічної швидкості машиністами залежить від результативності праці в дистанціях шляху, енергопостачання, зв'язку. За таких умов часто відсутня прозорість у нарахуванні премій, а отже значно послаблюється мотиваційний ефект самої системи преміювання.

Для створення сприятливих умов, спрямованих на задоволення потреб як залізничного транспорту, так і працівників, необхідно враховувати досвід світової практики, яка все частіше використовує грейдингову систему оплати праці. Грейдінг або грейдерування (від англійського *grading* - класифікація, сортування, упорядкування) – це процес створення вертикальної структури посадових рівнів і розрядів, універсальної для всього персоналу організації, де всі посади збудовані в залежності від їх значимості та орієнтовані на стратегію і бізнес-цілі підприємства. На залізничному транспорті, на нашу думку, найбільш ефективним буде грейдерування посад, ніж грейдерування працівників, враховуючи багаточисленний контингент галузі, складність праці та необхідність забезпечення безпеки руху пасажирів та

вантажів.

Серед основних факторів, які допоможуть у вирішенні поставлених питань та у досягненні цілей, при застосуванні на залізничному транспорті системи грейдингу, слід відзначити наступні [4]: 1) сприяння управлінню фондом оплати праці та створення більш гнучкої системи нарахування заробітної плати; 2) підвищення ефективності оплати праці; 3) упорядкування дисбалансу нарахування зарплати (нарахування стають прозорими, прибуток працівників, які досягли результатів, підвищується за рахунок лінивих та непотрібних працівників); 4) сприяння виявленню рівнів і підрозділів з невідповідними нарахуваннями зарплати; 5) допомагає виключити роботи, що не впливають на ефективність діяльності підприємств.

Втім, варто зазначити, що докорінна реорганізація існуючої та впровадження оплати праці залізничників полягає у тому, щоб постійна частина заробітної плати перевищувала змінну. Тільки за таких умов вона буде змушувати працівників виконувати встановлений план для отримання більшої частини свого заробітку. Змінна ж частина буде встановлювати остаточну справедливість за рахунок тільки тих премій, які чітко дають зрозуміти, за що отримав їх працівник (за свій внесок в результати роботи підрозділу або підприємства в цілому). При цьому, чим менше всяких доплат в змінній частині, тим краще працівник розуміє, що він повинен зробити для того, щоб отримати змінну частину зарплати.

Висновок. З вищенаведеного можна зробити висновок, що застосування на підприємствах залізничного транспорту наведених вище принципів удосконалення системи оплати праці, що відповідають перевагам грейдингової системи, дозволить не тільки підвищити ефективність використання фонду оплати праці відповідно до результатів діяльності, але й кожному працівнику відчутти себе індивідуальною складовою

грейдингової системи оплати праці на залізничному транспорті – це досить кропіткий, довготривалий та витратний процес, у той час як підвищувати ефективність праці, а також зберегти висококваліфіковані кадри серед залізничників, забезпечивши їм, перш за все, гідну заробітну плату, необхідно вже сьогодні.

Основний принцип удосконалення системи оплати праці на підприємствах залізничного транспорту сьогодні повинен полягати у тому, щоб формування заробітної плати відбувалося не зверху до низу, а знизу нагору, тобто від індивідуальної зарплати до загального розміру фонду, та враховувати в системі оплати особистий вклад працівника в загальну справу, заохочувати ініціативу та інноваційну спрямованість працівника [7]. Інший, не менш важливий принцип, удосконалення системи багатофункціонального механізму, який працює для задоволення як своїх, так і суспільних інтересів, отримати гідну своєї праці заробітну плату та, врешті-решт, підвищити мотивацію до зростання продуктивності та якості праці.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Євсєєва О.О. Удосконалення системи стимулювання ефективної роботи колективів підприємств залізничного транспорту: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами» / О.О.Євсєєва. – Харків, 2004. – 25 с.
- 2 Єрофеєнко Л.В. Специфіка системи оплати праці на залізничному транспорті / Л.В.Єрофеєнко // Право і безпека. – 2009. - № 5. – С. 44-47.
- 3 Компанієць В.В. Управління розвитком соціально-економічних систем у духовно-моральному та соціокультурному вимірі. Частина II. Якість управління соціально-економічними системами: духовно-моральні та культурні пріоритети (на

- прикладі залізничного транспорту): монографія / В.В.Компанієць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2012. – 296 с.
- 4 Компанієць В.В. Впровадження компетентного підходу у систему підготовки, оцінки та відбору кадрів залізничного транспорту / В.В. Компанієць, В.В. Польова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2013. - № 44. – С. 46-53.
- 5 Куделя В.І. Теоретичний підхід до проблем мотивації персоналу на залізничному транспорті / В.І. Куделя, В.Г. Яковенко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2013. - №44 – С. 273-275.
- 6 Ляшенко І.О. Мотивація праці на залізничному транспорті в умовах його реформування / І.О. Ляшенко, М.П. Сначов // Зб. наук. праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ. – 2011. – Вип.
- 2: Проблеми економіки транспорту. – С. 48-55.
- 7 Токмакова І.В. Мотивація трудової поведінки працівників підприємств залізничного транспорту в умовах реформування / І.В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2013. - № 44. – С. 286-289.
- 8 Андросук С. Реформа мотивації [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/artikles/motivacija-personala.html>.
- 9 Ейтутіс Г.Д. Мотивація як фактор впливу на ефективність виробничих структурних підрозділів залізничного транспорту на прикладі дистанції колії / Г.Д. Ейтутіс, О.А. Мельникова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2013. - № 42. – С. 412-416.
- 10 Скрипка А. Мотивація персоналу [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/artikles/motivacija-personala.html>.

Стаття надійшла: 04.10.16р.

УДК 371.000.141

НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ ФИЛОСОФИИ ОБРАЗОВАНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент,
Боровик Ю.Т., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)*

В статье исследована история развития понятия «философия образования», обоснована необходимость формирования новой парадигмы образования в современных условиях, раскрыты цель и задачи философии образования с учетом современных реалий. Основными направлениями философии образования являются духовность, творчество, развитие и культура. В статье отмечается высокая роль самообразования, как основного фактора повышения качества знаний трудящихся. Несмотря на изначально философский характер, рассматриваемая наука имеет тесную связь с практикой, поскольку оперирует такими понятиями, как образованный человек, идеал образованности, образовательные технологии.

© Сухорукова Т.Г.,
Боровик Ю.Т.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 55, 2016

Ключевые слова: философия образования, цель образования, задачи образования, направления развития философии образования, самообразование, педагогические теории, идеалы образования, кризис образования, образовательная парадигма, образовательные технологии.

НЕОБХІДНІСТЬ РОЗВИТКУ ФІЛІСОФІЇ ОСВІТИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,
Боровик Ю.Т., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

У статті досліджена історія розвитку поняття "філософія освіти", обґрунтована необхідність формування нової парадигми освіти в сучасних умовах, розкриті мета і завдання філософії освіти з урахуванням сучасних реалій. Основними напрямками філософії освіти є духовність, творчість, розвиток і культура. У статті відзначається висока роль самоосвіти, як основного чинника підвищення якості знань працівників. Незважаючи на філософський характер, дана наука має тісний зв'язок з практикою, оскільки оперує такими поняттями, як освічена людина, ідеал вченості, освітні технології.

Ключові слова: філософія освіти, мета освіти, завдання освіти, напрями розвитку філософії освіти, самоосвіта, педагогічні теорії, ідеали освіти, кризи освіти, освітня парадигма, освітні технології.

A NECESSITY OF DEVELOPMENT OF PHILOSOPHY OF EDUCATION IS FOR MODERN TERMS

*Suhorukova T.G., Candidate of Economic Sciences, associate professor
Borovik Y.T., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USU of RT)*

History of development of concept "Philosophy of education" is investigational in the article, the necessity of forming of new paradigm of education is reasonable for modern terms, an aim and tasks of philosophy of education are exposed taking into account modern realities. Basic directions of philosophy of education are spirituality, work, development, culture etc. The high role of self-education registers in the article, as a basic factor of upgrading of knowledge of worker. In spite of initially philosophical character, the examined science has close connection with practice, as operates such concepts, as a well-educated man, ideal of form, educational technologies.

Keywords: philosophy of education, aim of education, task of education, direction of development of philosophy of education, self-education, pedagogical theories, ideals of education, crisis of education, educational paradigm, educational technologies.

Постановка проблеми. Быстро современного экономического развития меняющиеся реалии экономики требуют является высокая информационная соответствующих изменений в системе оснащенность производственного образования. Потребность в постоянно процесса. Именно стремительная обновляемых знаниях испытывают информатизация производства большинство отраслей экономики, активизирует появление и развитие поскольку отличительной особенностью всевозможных курсов, тренингов,

семинаров и т.д. Жесткая конкуренция (и на рынке товаров и на рынке труда) стимулирует получение новых знаний. Установлено, что для поддержки квалификации рабочих и специалистов на должном уровне в условиях современного производства необходимо проведение их целевого обучения каждые 2-3 года. С целью обеспечения конкурентоспособности предприятия необходимо, чтобы 30 % сотрудников ежегодно проходили стажировку [1].

Однако важно не только подготовить специалиста, который найдет свою «нишу» в экономическом пространстве, но и создать предпосылки, условия, потребности, которые заставили бы его заниматься самообразованием всю жизнь. Для этого необходимо глубинное познание системы образования. Базой этого процесса выступает философия образования.

Анализ последних исследований и публикаций. Философия образования не является новым направлением развития научной мысли. Она выступала предметом исследования Платона и Аристотеля, Бэкона и Дидро. Так, философские идеи Платона предстают как высшие ценности бытия, в которых сконцентрировано все лучшее, что имеет шанс осуществиться в бытии природы, человека, государства и цивилизации. В платоновских идеях идеалы порядка, меры, гармонии, совершенства, наивысшего блага, всеобщей справедливости сконцентрированы в предельной степени [2]. Эти идеи и сегодня должны быть положены в основание построения современной системы образования.

Обращаясь к практической философии Аристотеля необходимо отметить отдельное направление этой философии, которое Аристотель назвал «этика». В соответствии с этикой Аристотеля, добродетель состоит не в знании добра, ибо это знание само по себе не удерживает от дурных поступков. Философская этика призвана через

многократные упражнения выработать в человеке сознательную тягу к доброму, сделав ее постоянным качеством воли. Суть добра, по Аристотелю, - в господстве разумного элемента души над чувственными страстями. Истинное этическое поведение состоит в том, чтобы занимать разумную середину между противоположными крайностями, которые и есть пороки. Без добродетели невозможно счастье, составляющее цель жизни [3]. Современная философия образования обязана учесть данное положение этики Аристотеля.

Ф. Бэкон является родоначальником эмпиризма, другими словами философии, опирающейся на науку. Он был уверен, что цель научного познания – это принесение пользы и выгоды человечеству. Наука – средство, а не цель сама по себе. Бэкон ориентирует науку на поиск истины не в книгах, а в практике, в непосредственном наблюдении и изучении природы. «опыт» - главная категория в философии Бэкона, ибо с него начинается и к нему приходит познание, именно в опыте проверяется достоверность знания, именно он дает пищу разуму. В рамках рассматриваемой проблематики, необходимо отметить подход Бэкона к поэзии. Разделив весь род поэзии на три вида (эпос, драму, аллегорико-дидактическую поэзию), Бэкон высшим видом поэзии считал аллегорико-дидактическую, как наиболее назидательную, способную воспитывать человека.

В определенных аспектах философию образования рассматривали Кант, Гегель, Маркс. В классической немецкой философии (конец XVIII – первой трети XIX века), представленной именами Канта, Фихте, Гегеля, Фейербаха и т.д. нашли свое продолжение прогрессивные идеи философии Нового времени – вера в могущество разума, гуманизм, неотчуждаемые права личности. Эти идеи и сегодня являются базовыми в общей системе образования.

По Канту, добро и благо есть единственные ценности, которые исключают зло как таковое или ограничивают сферу его действия. Это возможно по Канту, только тогда, когда внутренним мотивом действия для человека становятся его моральные побуждения. Человек постепенно может стать владыкой своих неморальных и эгоистических побуждений, постоянно осаждающих его. Для Канта тождественны понятия разумного и нравственно-добраго. Поэтому внутренним содержанием и мотивом свободной воли становится добро, которое учреждается и узаконивается разумом [4].

Длительное время философия образования рассматривалась как синоним философии духовности (XVIII – XIX вв). В начале XX века философия образования выделилась в отдельную дисциплину.

В середине XX века в философии образования усматривали способ мысли, который дает возможность преодолеть разноречье в педагогических теориях и концепциях, подвергнуть критическому анализу исходные принципы и предположения различных педагогических теорий, выявить фундаментальные основания теоретического знания в педагогике, найти те предельные основания, которые могут послужить почвой для консенсуса в сообществе педагогов [5].

К сожалению, приходится констатировать, что сегодня система отечественного образования переживает не лучшие времена. Кризис в экономике привел к кризису мысли. Сегодня трудно учить и учиться. В системе образования сегодня наблюдается идейно-мировозренческий и ценностный вакуум, современное образование ежедневно сталкивается с неясностью и неопределенностью целей обучения и воспитания.

Целью данной статьи является выявление основных задач и принципов

построения философии образования в современных условиях, т.е. в условиях социально-экономического, духовного и нравственного кризисов.

Изложение основного материала исследования. Философия образования – исследовательская область философии, анализирующая основания педагогической деятельности и образования, его цели и идеалы, методологию педагогического знания, методы проектирования и создания новых образовательных институций и систем.

Украинский исследователь Ю. Терещенко дает следующее определение философии образования: «философия образования – это область гуманитарных знаний, занимающаяся прогнозированием развития образования, созданием его стратегии, выработкой мировоззренческих ориентиров обучения и воспитания, вследствие чего образование превращается в основной культуротворческий институт государства, а педагоги – в творцов и полпредов науки, ... философия образования является методологией функционирования и развития образования, системой общих знаний, «завязанных» своим содержанием на онтологии, создании интеллектуального потенциала» [6].

Безусловно, сложно и ответственно обращаться к проблеме философии образования, когда в самой системе образования накопилось много проблем. Эти проблемы носят не только морально-нравственный характер, но и чисто экономический: недостаточное финансирование образования, сокращение учебных заведений, низкие доходы педагогов, нерешенные социальные проблемы педагогического состава и т.д.

В таких условиях достаточно сложно сформулировать идеалы и цели образования, которые соответствовали бы новым требованиям современной цивилизации.

С учетом вышесказанного, основные задачи философии образования должны включать:

1) осмысление кризиса образования, кризиса его традиционных форм, истощенности основной педагогической парадигмы, осмысление путей и способов разрешения данного кризиса;

2) осмысление нового и альтернативного педагогического опыта, обсуждение образов новой школы, обоснование государственной политики в области образования, формирование целей образования, концептуального проектирования образовательных систем, прогнозирование образования;

3) выявление исходных культурных ценностей и основополагающих мировоззренческих установок образования и воспитания, соответствующих тем требованиям, которые объективно выдвигаются перед личностью в условиях современного общества.

Цель образования – содействие и помощь человеку в овладении способами культурного самоопределения, самореализации и самореабилитации, в понимании самого себя. Содержанием образования должно стать не просто передача знаний, умений и навыков, а уравновешенное развитие физической, умственной, волевой, моральной, ценностной и других сфер.

Достижение цели образования в каждом конкретном случае позволяет человеку как можно быстрее адаптироваться в социально-трудовой сфере. Трудовая адаптация – это взаимное приспособление работника и организации, основывающееся на постепенной вработываемости сотрудника в новых профессиональных и организационно-экономических условиях труда [7]. Знания, которые получает потенциальный или реальный работник в процессе образования, позволяют пройти трудовую адаптацию более быстро. Насколько близки по своей сути образование и

трудовая адаптация можно определить, если изучить цели адаптации:

- уменьшение стартовых издержек, так как пока новый работник плохо знает свое рабочее место, он работает менее эффективно и требует дополнительных затрат;

- снижение озабоченности и неопределенности у новых работников;

- сокращение текучести рабочей силы, так как если новички чувствуют себя неуютно на новой работе и ощущают себя ненужными, то они могут отреагировать на это увольнением;

- экономия времени руководителя и сотрудников, так как проводимая по программе работа помогает экономить время каждого из них;

- развитие позитивного отношения к работе, удовлетворенности работой [8].

В данном случае речь идет о всех формах трудовой адаптации: профессиональной, психофизиологической, социально-психологической, экономической и санитарно-гигиенической. Образованный человек должен быть образованным во всех сферах трудовой деятельности.

Необходимо помнить, что интеллектуальный капитал плюс информация – это актив, имеющий существенные особенности, связанные с высокой степенью инвестиционного риска: в отличие от других активов, он характеризуется уменьшением доходности, но нуждается в постоянном обновлении. Если в XIX веке основным источником власти были деньги, то сегодня эту роль выполняют знания, наемные работники превращаются в экспертов и партнеров, что радикально изменяет саму философию менеджмента [9].

Философию образования нельзя рассматривать только с позиции чистой философии или с позиции чистой педагогики. Она находится на стыке этих двух подходов. Философский подход в большей степени помогает осмыслить идеалы, взаимосвязи, взаимозависимости,

возникающие в ходе образования. Педагогический подход позволяет осмыслить цели, задачи образования, его методы и перспективы [10].

Основными направлениями философии образования являются духовность, творчество, развитие, культура и т.д.

Основными принципами образования сегодня должны стать:

- диалог учителя и ученика;
- незыблемая вера в установленные ценности образования и общества;
- гуманизм;
- сохранение и приумножение культурного наследия.

Основными понятиями, которыми должно оперировать образование, должны остаться: образованность, идеал образованности, социокультурный тип образования, образовательная парадигма, образовательные технологии. Перечисленные понятия должны развиваться и соответствовать уровню развития общества.

Ярким примером поступательного развития философии образования являются страны с развитой экономикой. В этих странах философия образования получает дополнительные импульсы для своего развития в связи с переходом от индустриального к постиндустриальному, информационному обществу. Практика развития передовых стран показывает, что современные темпы технологических изменений настолько значительны, что общество не успевает их поглощать в полном объеме: кривая технологий растет быстрее, чем кривая экономического развития, которая, в свою очередь, опережает кривую развития общества. В настоящее время срок жизни цифровых технологий составляет почти 18 месяцев - против 3 лет, необходимых для изменения «правил экономической игры», и 10 лет, необходимых для адаптации общества.

Вывод. В отечественной практике необходимость развития философии образования дополняется наличием экспериментальных и альтернативных

школ, компьютеризацией образования. Сегодня студенты имеют свободный выбор программ обучения и образования, что требует корректировки философии образования.

Немаловажным фактором поступательного развития образования является государственная стратегия развития образования. Реализация государственной стратегии развития образования должна быть направлена на преобразование этой отрасли в реальный фактор экономического и социального развития страны.

Нельзя отказываться сегодня от долгосрочного планирования в системе образования. Так, с помощью стратегического планирования в системе высшего образования определяются:

- пути, по которым предполагается развитие высшего образования, приоритетность подготовки специалистов по конкретным специальностям;
- мировые рынки, на которых выгоднее всего действовать;
- новые образовательные технологии, которые в первую очередь необходимо внедрять в ВУЗах;
- секторы экономики и общественного производства в целом, на которых необходимо базироваться.

Условия переходного периода требуют от системы высшего образования выполнения достаточно сложных задач и интеллектуального обеспечения развития экономики и новых технологий, выхода на высший уровень квалификационного обеспечения. Следовательно, большое значение приобретает развитие гибкости высшего образования в процессе повышения эффективности подготовки специалистов.

Необходимо помнить, что конкретному обществу соответствует определенный тип образования, поскольку цели образования – это механизм подготовки человека к условиям совместного сосуществования в обществе.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Сухорукова Т.Г. Проблемы информационной защищенности предприятия / Т.Г. Сухорукова // Вісник ХДЕУ. – 1998. - №3 (7). – С. 75-77.
2. Гайденко П.П. Античная философия / П.П. Гайденко // Энциклопедический словарь. – М.: Прогресс – Традиция. – 2008. – 890 с.
3. Богомолов А. С. Античная философия / А.С. Богомолов. – М.: Высшая школа. – 2006. – 390 с.
4. Асмус В. Ф. Кант / В.Ф. Асмус – М.: Наука. – 1973. – 532 с.
5. Куликов П.К. Педагогическая антропология / П.К. Куликов. – М.: Знание. – 1986. – 375 с.
6. Терещенко Ю.І. Філософія освіти та пошуки морально-етичного виховання / Ю.І. Терещенко // Шлях освіти. – 2002. - №3. – С. 11 -15.
7. Кибанов А. Я. Управление персоналом: Энциклопедический словарь/ под ред. А. Я. Кибанова – М.: ИНФРА-М, 2008. – 560 с.
8. Дикань В. Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: навч. посібник / В.Л. Дикань, Ю.В. Елагін, Т.Г. Сухорукова, 2012. – 345 с.
9. Dessler Gary. Management: Principles & Practices for Tomorrow's Leaders and Student CD, Third Edition [Електронний ресурс] / Dessler Gary . – Режим доступа: <http://www.booksprice.ru/books/89283.html>
10. Романенко М. Становление философии образования: на пересечении философии и педагогики / М. Романенко // Персонал. – 2004. - №6. – С. 50-53.

Статья поступила: 5.09.16г.

УДК 331.103.22

ФРІЛАНС ЯК СУЧАСНИЙ ВИД ТРУДОВИХ ВІДНОСИН

Тертичний О. О., к.т.н., доцент (ХІФ КНТЕУ)

У статті розглянуто особливості віддаленої форми організації праці у вигляді фрілансу. Проаналізовано основні джерела доходів фрілансерів, визначено джерела інформації щодо розвитку фрілансу, проаналізовано достовірність та репрезентативність цих джерел. Визначено розміри доходів фрілансерів, їх середній заробіток. Усі розрахунки проводилися для фрілансерів, що мешкають на території України і виконують замовлення для організацій в усьому світі. Визначено основні країни, які використовують фріланс найбільш активно. Проаналізовано недоліки та переваги фрілансу на індивідуальному та макроекономічному рівні. Надано рекомендації щодо розвитку фрілансу та послабленню його негативних наслідків.

Ключові слова: фріланс, фрілансер, дохід, організація праці, замовлення, віддалена праця.

ФРИЛАНС КАК СОВРЕМЕННЫЙ ВИД ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ

Тертичный А. О., к.т.н., доцент (ХИФ КНТЭУ)

В статье рассмотрены особенности удаленной формы организации труда в виде фриланса. Проанализированы основные источники доходов фрилансеров,

определены источники информации по развитию фриланса, проанализированы достоверность и репрезентативность этих источников. Определены размеры доходов фрилансеров, их средний заработок. Все расчеты проводились для фрилансеров, проживающих на территории Украины. Они выполняют заказы для организаций во всем мире. Определены основные страны, которые используют фриланс наиболее активно. Проанализированы недостатки и преимущества фриланса на индивидуальном и макроэкономическом уровне. Даны рекомендации по развитию фриланса и ослаблению его негативных последствий.

Ключевые слова: фриланс, фрилансер, доход, организация труда, заказ, удаленная работа.

FREELANCE AS MODERN VIEW OF LABOR RELATIONS

Tertichny A.O., PhD, Associate Professor

(Kharkov Institute of Finance Kyiv National University of Trade and Economics)

The article describes the features of the remote form of work organization in the form of freelancing. Analyzed the main sources of income of freelancers, identified sources of information on the development of freelancing, analyzed the reliability and representativeness of these sources. The sizes of freelance income, their average earnings. All calculations were performed for freelancers, residing in the territory of Ukraine. They carry out an order for organizations worldwide. The main countries that use freelance most active. Analyzed the advantages and disadvantages of freelancing on the individual and the macroeconomic level. The recommendations on the development of freelancing and the weakening of its negative consequences.

Keywords: *freelance, freelancer, income, labor organization, order, distant work.*

Постановка проблеми. Сьогодні у сфері праці відбуваються активні перетворення. Причинами цих перетворень є кризові процеси у економіці країн, глобалізація, розвиток науково-технічного прогресу. Виникає велика кількість нових професій та новітніх форм організації праці. Активно розвивається віддалена праця, і, у тому числі, її вид - фріланс.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання віддаленої праці та фрілансу досліджувалися у роботах зарубіжних дослідників, таких як Кітчінг Дж.[1], Рой М.[2], Малоун Т.В.[3] та ін. Російські вчені також досліджували питання фрілансу. Результати їх досліджень представлені у роботах Гурової М.І.[4], Стребкова Д.О.[5, 6] та ін. Також велику кількість інформації щодо фрілансу можна знайти на спеціалізованих біржах фрілансу, блогах фрілансерів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Існує низка публікацій щодо розвитку фрілансу, але практично не досліджено вплив розвитку фрілансу на економіку країни. Також невідомий у повному обсязі масштаб економічного впливу фрілансерів на розвиток економіки, усі його позитивні та негативні сторони.

Мета статті – проаналізувати розвиток віддаленої праці та фрілансу у сучасній Україні, визначити його національні особливості та розробити методи визначення його впливу на економіку країни. Оцінити рівень доходів фрілансерів. Надати рекомендації щодо посилення його позитивних наслідків та протидії негативним наслідкам.

Викладення основного матеріалу.

Сьогодні не існує точного визначення понять фріланс та фрілансер. Перш за все, дамо визначення цих

термінів. Найбільш повним визначенням на сьогодні є наступне:

Фріланс - це такий вид організації праці, при якому використовується віддалена робота з фіксованим обсягом робіт.

Фрілансер - це робітник, що працює за фрілансом, тобто це позаштатний працівник, який працює віддалено.

Необхідно відмітити, що поява фрілансерів обумовлена тим, що в епоху постіндустріалізму стають більш затребуваними професії, пов'язані з виробництвом і переробкою інформації, наданням послуг у вигляді проектів. При цьому представникам цих інтелектуальних професій не потрібно перебувати в офісі повний робочий день. Стають потрібними люди, готові працювати творчо, проектно, тимчасово і віддалено. З іншого боку, є бажання знайти власний баланс в житті між роботою, сім'єю, дозвіллям і отриманням освіти. Саме такі люди обирають фріланс.

Найбільшу кількість інформації щодо фрілансерів можна зібрати, розглядаючи існуючі біржі фрілансу, або сайти рекрутингових компаній. Однією з таких компаній є рекрутингова компанія top\$dev [7], на сайті якої можна знайти велику кількість аналітичної інформації. На сайті top\$dev знаходяться профілі розробників програмного забезпечення та інших ІТ-спеціалістів, що формується і регулярно оновлюється з багатьох відкритих джерел типу odesk, elance, freelance та ін.; всі дані з різних джерел узгоджуються між собою (за єдиним довідником навичок, міст), доповнюються можливістю додаткового пошуку на ресурсах типу linkedin, github і по фото. Тому дані, представлені на цьому сайті, можна вважати репрезентативними для даного дослідження. Проаналізуємо ці дані.

Найбільш активно серед європейських країн фрілансом займаються представники України (28362 розробника), Росії (24168 розробників) та

Румунії (13012 розробників). На фріланс-майданчику Freelancehunt [8] за підсумками першого півріччя 2015 року зростання кількості користувачів склало близько 30% (зараз на сервісі працює майже 134 тис. фрілансерів), а кількість опублікованих щодня проектів у порівнянні з аналогічним періодом минулого року збільшилася в два рази. На сайті freelance.ua кількість фрілансерів складає 28 тис. чол., на біржі <http://qvr.ua/> кількість виконавців складає 5 тис., на <http://free-lance.ua> зареєстровано 11 тис. виконавців. Фрілансер може бути одночасно зареєстрованим на декількох порталах. Таким чином, можна вважати, що фрілансом на території України займаються 134 тис. осіб.

Цікавим питанням є визначення розміру заробітку в результаті фрілансу.

Найбільше замовлень українські фрілансери виконали в ІТ-сфері та дизайні: на 32 млн. доларів і 2 млн. доларів відповідно. Крім того, роботу знайшли копірайтери та перекладачі (заробили 133,4 тис. доларів), фінансисти та управлінці (62,1 тис. доларів), системні адміністратори (51,9 тис. доларів), фахівці у сфері розробки та промислового виробництва (45,5 тис. доларів), а також в галузі продажів і маркетингу (34,6 тис. доларів) [9].

Слід зазначити, що є два типи фрілансерів – новачки і професіонали. Їхній заробіток практично неможливо порівняти. Якщо новий робітник часто працює безкоштовно за відгук або наповнення портфоліо, то професіонал може навіть відмовитися від дорогих замовлень, тому що, наприклад, вони йому не подобаються, або у нього немає настрою. Високі класні фрілансери мають погодинну ставку до 80 доларів США. Тому найбільш вигідно працювати фрілансерами – досвідченим професіоналам. Адже саме на них в першу чергу звертають свою увагу роботодавці. Але новачкам, в свою чергу, доводиться виконувати багато завдань за невеликі гроші, щоб спочатку наповнити своє

портфолію. Також існують працівники, для яких фріланс являється вторинною зайнятістю.

За даними рекрутингової компанії top\$dev[7], розміри замовлень для

фрілансерів для країн світу наведені у таблиці 1. Доля фрілансерів з України серед усіх фрілансерів світу складає на 22,9%[7]. До таблиці включено 10 країн, розмір замовлень яких найбільші.

Таблиця 1

Обсяги замовлень фрілансерів

Країна	Розмір замовлень, усього, тис. доларів США	Обсяг замовлень, що виконують фрілансери з України, тис. доларів США	Доля замовлень, %
США	175836	40266	59,0
Великобританія	23593	5403	7,9
Австралія	21964	5030	7,4
Канада	19242	4406	6,5
Германія	7950	1821	2,7
Франція	4800	1099	1,6
Нідерланди	4675	1071	1,6
Швеція	4369	1001	1,5
Данія	4291	983	1,4
Швейцарія	3541	811	1,2
Усього по світу	297981	68238	

Як можна побачити з таблиці, найбільшу кількість замовлень для фрілансерів з України надають компанії з США, до першої п'ятірки також входять Великобританія, Австралія, Канада, Германія. Доля замовлень для інших країн не перевищує 2%.

Обсяг замовлень фрілансерів України складає 68238 тис. доларів США, кількість фрілансерів складає 134 тис. особи, за рік на одного фрілансера приходиться 509 дол. США, або 42 дол. США на місяць. Як можна побачити з цих даних, персонал, працюючий за фрілансом, є одним з інструментів розвитку економіки України. Його необхідно розвивати. Але у такої організації праці є і недоліки.

Розглянемо особливості фрілансу на різних рівнях. На індивідуальному рівні він має наступні позитивні риси:

1. Відносини між робітником та роботодавцем будуються на партнерських відносинах. Вони є рівноправними партнерами. Необхідно враховувати

інтереси обох сторін, конфліктні рішення вирішуються шляхом консенсусу.

2. Вільний вибір робочого часу. Фрілансер сам вибирає час роботи, працює тоді, коли йому це йому сподобається і зручно. Він сам визначає баланс свого робочого та вільного часу, термін початку та закінчення робочого дня.

3. Вільний вибір напрямку робіт. Фрілансер самостійно визначає напрям, за яким він працює. Аналізуючи ситуацію на ринку праці, можна вибрати напрям, за яким необхідно професійно розвиватися. Питаннями підвищення кваліфікації він повинен займатися самостійно.

4. Можливість одночасно виконувати декілька замовлень, навіть для конкуруючих організацій. Досить часто замовник не знає, з ким ще співпрацює фрілансер.

5. Можливість знаходити роботу за межами місця проживання, навіть у іншій країні.

6. Можливість багаторазово передавати замовнику типові шаблонні замовлення, наприклад Інтернет-магазини та ін. Це дає можливість продати виконану роботу неодноразово.

7. Для роботодавця використання послуг фрілансера може знизити податковий тиск, а також спростити документообіг.

8. Фрілансерам зазвичай передаються разові, не типові для організації роботи: одноразове створення сайту, прибирання приміщень та ін.

Серед недоліків такої організації роботи можна визначити наступне:

1. Відсутність соціального захисту. Також можуть виникнути труднощі у отриманні віз, кредитів, соціальних послуг через неможливість надати інформацію про рівень доходів.

2. Необхідність самостійно організувати своє робоче місце. Обладнання для роботи фрілансер придбає самостійно, за власний кошт.

3. Відсутність стабільного заробітку. Якщо не буде замовлень, не буде і заробітку.

4. Самостійне ведення податкового обліку. Але його ведення, особливо на єдиному податку, на сьогодні не є дуже складним.

Цікавим є питання значення фрілансу для суспільства. З позитивних сторін такої організації праці на макроекономічному рівні є наступні риси:

1. Фрілансери мають велику свободу на ринку праці у визначенні замовлення і ціни, що сприяє розвитку та активізації цього ринку.

2. Вони мають можливість виконувати роботи для замовників з інших країн, що дозволяє отримувати валюту для країни, при цьому їх заробітки є більшими за середні по країні.

3. Під час роботи на закордонну компанію фрілансери отримують досвід роботи, який починають використовувати в своїй країні. Відбувається активний обмін досвідом на міжнародному рівні.

4. Фрілансери та ІТ- сектор сьогодні є потужним джерелом валюти для країни.

5. Активна робота фрілансерів сприяє глобалізаційним процесам.

Але така організація праці має і низку недоліків:

1. Досить часто фрілансери не платять податки, або платять їх не у повному обсязі.

2. Доходи, що отримують фрілансери, як і будь-які тіньові доходи, приводять до розвитку корупції та тіньової економіки.

3. Фрілансери не можуть створювати політичні лобістські організації, вони виявляються політично пасивними. Це приводить до послаблення розвитку соціального партнерства в Україні.

4. Діяльність фрілансера не пов'язана з територією країни, у випадку погіршення економічної або політичної ситуації він може вільно змінити місце проживання. Також висококваліфікованим робітникам закордонні організації оказують допомогу у переїзді.

Висновки. Фріланс є сучасною та прогресивною формою зайнятості. Він має велику кількість переваг. Тому сьогодні відбувається активний розвиток такої форми організації праці. Це пов'язано з складною економічною ситуацією, високим курсом іноземної валюти, складною ситуацією на ринку праці. Ринок фрілансу в Україні розвивається швидкими темпами, залучаючи все нових учасників як з боку виконавців, що пропонують свої послуги, так і з боку приватних осіб і організацій, готових до співпраці на віддаленій основі. Але діяльність фрілансерів сьогодні на законодавчому рівні повністю не врегульована. Існують проблеми і у сфері соціального захисту такої категорії працівників. Тому необхідно підвищити соціальну активність фрілансерів, надавши їм можливість стати повноцінними учасниками суспільного життя.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Kitching J. Defining and estimating the size of the UK freelance workforce [Electronic resource] / J.Kitching, D.Smallbone // A Report for the Professional Contractors Group. - October, 2008. - P. v-x; 1-46. – Access mode: http://www.pcg.org.uk/cms/documents/POLICY_AND_CAMPAIGNS/research/Defining_and_estimating_the_size_of_the_freelance_workforce-FULL_REPORT.pdf
2. Mill Roy. Hiring and Learning in Online Global Labor Markets [Electronic resource] / Mill Roy // Working Paper.- October, 2011. - No. 11-17. - P. 1-25. – Access mode: http://www.netinst.org/Mill_11_17.pdf.
3. Thomas W. Malone. The Dawn of the E-Lance Economy [Electronic resource] / Thomas W. Malone, Robert J. Laubacher // Harvard business review. - September-October, 1998. - P. 145-152. – Access mode: <http://www.esopuwriters.com/downloads/dawn-elance-econ.pdf>
4. Гурова М.И. Факторы, влияющие на выбор фриланса как формы самозанятости [Электронный ресурс] / М. И. Гурова // Теория и практика общественного развития. - 2012. - № 7. – Режим доступа: <http://teoria-practica.ru/-7-2012/sociology/gurova.pdf>.
5. Стребков Д. О. Фрилансеры в информационной экономике: мотивация и организация труда [Электронный ресурс] / Д.О. Стребков, А.В. Шевчук. - Режим доступа: http://soc.hse.ru/data/2009/12/02/1238390133/Strebkov-hevchuk_SocReal_01-2008.pdf.
6. Стребков Д.О. Фрилансеры на российском рынке труда [Электронный ресурс] / Д.О. Стребков, А.В. Шевчук // Социологические исследования. - 2010. - № 2. - С. 45-55. - Режим доступа: <http://dlib.eastview.com/browse/doc/21973374>.
7. top\$dev. Сервис поиска программистов, системных администраторов, тестировщиков, веб-дизайнеров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://topsdev.org/>
8. Freelancehunt. Сервис для поиска удаленной работы и фриланс-проектов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://freelancehunt.com/>
9. Elance joins the Upwork community: Статистика Вакансії [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.elance.com/i/f/statistics>

Стаття надійшла: 12.09.16р.

*Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до переліку фахових видань. Постанова ВАК України №1 – 05/6 від 11.06.03 р. (Бюлетень №7 за 2003 р. Перелік 12).
Постанова ВАК України №1 – 05/4 від 14.10.09 р. (Бюлетень №11 за 2009 р. Перелік 7)
Наказ Міністерства освіти і науки України 21.12.2015 № 1328*

Збірник «Вісник економіки транспорту і промисловості» входить до наукометричної бази РИИЦ, Наукова періодика України

З електронною версією збірника можна ознайомитися на сайтах:

<http://vetp.kart.edu.ua>

http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe

<https://scholar.google.com.ua/citations?user>

<http://journals.uran.ua/index.php/2075-4892>

«Вісник економіки транспорту і промисловості» № 55

Збірник науково-практичних статей

Відповідальність за набір та викладення фактів у статтях несуть автори. Висловлені ними думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.

Передрук матеріалів тільки з дозволу редакції збірника.

Відповідальний секретар – к.е.н., А.В. Толстова

Підписано до друку 1.11.2016 р.

Формат паперу 60X84 1/16. папір писальний.

Умовн.-друк. Арк. 11,95. Обл. – вид. арк. 12,22.

Замовлення ____ Тираж 150. Ціна договірна

Видавництво УкрДУЗТу, свідоцтво ДКЗ 2874 від 12.06.2007р.