
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТУ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
ДЕРЖАВНОГО ЕКОНОМІКО-
ТЕХНОЛОГІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
ТРАНСПОРТУ

СЕРІЯ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»

ВИПУСК 35

КИЇВ 2016

Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

УДК 33

Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 35. – К.: ДЕТУТ, 2016. – 394 с.

Збірник містить статті, присвячені теоретичним, методологічним і прикладним проблемам економіки і управління галузі транспорту і зв'язку. У низці статей порушені питання залучення інвестицій, фінансування, ціноутворення, підвищення конкурентоспроможності підприємств.

У підготовці випуску брали участь відомі вчені, фахівці в галузі транспорту і зв'язку, викладачі провідних вищих навчальних закладів України, члени Центрального наукового центру Транспортної академії України.

Для науковців, викладачів, магістрів, студентів вищих навчальних закладів і працівників галузі транспорту і зв'язку.

ISSN 2413-7375

Редакційна колегія

Н. М. Колесникова – д-р екон. наук, проф., проректор з науково-педагогічної роботи Державного економіко-технологічного університету транспорту (*головний редактор*);

Н. І. Богомолова – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Фінанси і кредит» Державного економіко-технологічного університету транспорту (*заступник головного редактора*);

Л. О. Бакаєв – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Менеджмент» Державного економіко-технологічного університету транспорту, академік Економічної академії наук України;

О.В. Бакалінський – д-р екон. наук, проф., професор кафедри «Менеджмент» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

В.П. Гудкова – д-р екон. наук, доц., професор кафедри «Економіка та підприємництво» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

Г.Д. Ейтугіс – д-р екон. наук, проф., проректор з наукової роботи Державного економіко-технологічного університету транспорту;

С. А. Ісаснко – к-т пед. наук, доцент, завідувач кафедри «Іноземні мови» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

О. В. Кедрюхов – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Економіка та підприємництво» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

Г. Ю. Кучерук – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Логістика» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

М. В. Макаренко – д-р екон. наук, проф., філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» ПАТ «Укрзалізниця»;

П. І. Підлісний – д-р екон. наук, проф., завідувач кафедри «Економічна теорія» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

І. П. Садловська – д-р екон. наук, заступник директора департаменту економіки і фінансів Міністерства інфраструктури України;

Ю. М. Цветов – д-р екон. наук, проф., академік Транспортної академії України;

В. В. Чорний – к-т екон. наук, проректор з науково-виробничих питань і перспектив розвитку Державного економіко-технологічного університету транспорту, доцент кафедри «Менеджмент»;

В. І. Щелкунов – д-р екон. наук, проф., президент Українського національного комітету Міжнародної торгової палати;

А. М. Брайковська – к-т екон. наук, доцент кафедри «Менеджмент» Державного економіко-технологічного університету транспорту (*відповідальний секретар*).

А. В. Стукало – к-т екон. наук, помічник Ректора, доцент кафедри «Вагони і вагонне господарство» Державного економіко-технологічного університету транспорту (*секретар*);

А. П. Дрижрук – провідний інженер кафедри «Економіка та підприємництво» Державного економіко-технологічного університету транспорту (*секретар*);

Статті збірника рецензували члени редакційної колегії,
друкуються мовою оригіналу

Рекомендовано до друку Вченою радою ДЕТУТ
(протокол № 9 від 26.04.2016 р.)

Засновник і видавець – Державний економіко-технологічний університет транспорту.

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ № 19980-9780ПР від 28.05.2013 р.

Збірник входить до Переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук
(Наказ МОН України від 13.07.2015 р. № 747)

© Державний економіко-технологічний
університет транспорту, 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНО- ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ	Божок А. Формування сучасних логістичних інформаційних систем на транспорті.....	7	
	Вертель В., Бодрягіна Д. Управління плануванням діяльності дистанції електропостачання	16	
	Войченко Т. Ефективність управління транспортними підприємствами з використанням системи контролінгу.....	25	
	Кучерук Г. Антикризове управління логістичними системами	36	
	Познякова О., Душко Н. Фулфілмент як перспективний напрямок діяльності логістичної компанії	43	
	Садловська І., Демченко М., Садловська Н. Використання контролінгу як інструменту управління на транспортному підприємстві	53	
	Харчук О., Герєга Т. Роль якості перевезень в розвитку транспортного обслуговування	60	
	ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ	Андрєєва О., Варфоломєєва О. Зовнішні фактори впливу на діяльність залізничного Транспорту.....	68
		Демченко М. Відтворення основних засобів колійного господарства на інноваційній основі.....	75
		Кириленко О. Економічна характеристика малодіяльних ділянок залізничного транспорту.....	84
Пилипенко О., Соколова Е. Методичні підходи до оцінки і оптимізації структури капіталу підприємства залізничного транспорту.....		97	
Пінчук С., Ясінська А. Фінансування основних засобів підприємств залізничної галузі в сучасних умовах.....		115	
Приймук О., Безштанько А. Узагальнення основних напрямів удосконалення системи управління локомотивним господарством.....		123	
	Фомін О., Стукало А. Оцінка ефективності використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій з урахуванням мультиплікативного ефекту для економіки України	130	

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ	Александров О. Колізійні норми в трудових правовідносинах, ускладнених іноземним елементом.....	142
	Ананченко О. Питання безпеки при використанні ресурсів корпоративних інформаційних систем	154
	Андрєєва О., Водолаженко І. Дослідження міжнародного ринку страхових послуг	160
	Грознецька Л., Данилюк А. Особливості формування та використання прибутку будівельної організації	167
	Грознецька Л., Мисенко К. Прибуток суб'єктів господарювання – важлива категорія ринкової економіки	174
	Гудкова В. Діагностика підприємства: від специфічних особливостей до загального змісту	182
	Зіць О. Огляд генези теоретичних підходів до поняття та оцінки ефективності підприємства	193
	Карась О., Костюченко Л. Впровадження системи «НАССР» як складової управління ризиками ЗЕД підприємств	201
	Костюченко Л., Турова С. Оцінка можливостей конструкторського бюро арматуробудування виходу на зовнішні ринки	210
	Кравченко О. Статистичний аналіз формування кредитного ризику банків	220
	Кравченко О., Гребеннікова В. Особливості планування фінансового стану підприємств в умовах ринкової економіки	229
	Кравченко О., Козловська М. Довгострокове планування як обов'язкова складова фінансового механізму підприємства	237
	Кравченко М., Марченко Н. Аналіз та формування інноваційної стратегії конкурентоспроможного розвитку промислових підприємств на ринку	246
	Кравченко О., Попович А. Місце казначейства в системі управління місцевими фінансами	256
	Польова В. Механізм формування цільової організаційної культури в контексті стратегічного управління персоналом підприємства	266

Радзівська С. Співвідношення неолібералізму, глобалізації і фінансіалізації: сутність і основна суперечність	278
Радзівська С. Світ і Україна: технологічні аспекти розвитку	291
Разумова К., Лубенченко О., Педора О. Організація обліку основних засобів	303
Савіцька Г., Голота Л. Особливості фінансування бюджетних установ в сучасних умовах їх функціонування	313
Соколова Е., Скляр Г. Вдосконалення політики управління необоротними активами підприємства	320
Соколова Е., Чернявська Г. Проблеми управління ліквідністю та платоспроможністю підприємства	330
Сологуб С., Фідоренко Н. Оптимізація джерел формування капіталу підприємств, як передумова досягнення ефективності господарювання	339
Фоміна О. Відповідальність суб'єктів господарювання в аспекті сталого розвитку економіки	348
Черниш С. Системний підхід до аналізу інвестиційних проектів	357
Чубак А., Кушнір А., Стібель О. Аналіз сучасного стану дефіциту державного бюджету України	367
Белінська М. Особливості формування фінансової звітності щодо обліку доходних надходжень при впровадженні нової системи розрахунків за вантажні перевезення за принципом «резервування платежів»	377

CONTENTS

GENERAL TRANSPORT PROBLEMS	Bozhok A. Formation of modern transport and logistics information systems on the transport	7
	Vertel V., Bodryagina D. Planning activities management at power supply distance	16
	Voichenko T. Effective management of transport enterprises using the system of controlling	25

	Kucheruk G.		
	Crisis management logistics system		36
	Poznyakova O., Dushko N.		
	Fulfillment as a perspective direction of activity of the logistics company		43
	Sadlovska I., Demchenko M., Sadlovska N.		
	Using of controlling as a management tool at a transport company		53
	Khurchuk O., Hehera T.		
	A role of quality of transportations is in development of a transport service		60
RAILWAY TRANSPORT	Andrieieva O., Varfolomieieva O.		
	External factors affecting railway operation		68
	Maksim Demchenko,		
	Reproduction of the fixed assets of railway track economy on innovative basis		75
	Kirilenko O.		
	Economic characteristics of low-traffic segments of railway transport.....		84
	Pylypenko O., Sokolova E.		
	Methodical approaches to the evaluation and optimization of the capital structure of railway transport enterprise		97
	Pinchuk S., Yasinska A.		
	Financing fixed assets rail industry in modern conditions		115
Pryimuk O., Bezshanko A.			
Summary of guidelines for improvement of management locomotive economy		123	
Fomin A., Stukalo A.			
Evaluation of use freight cars improved structures with multiplier effect for the economy of Ukraine		130	
OTHER AREAS OF ECONOMICS	Alexandrov O.		
	Rules of conflict laws in labor relations complicated by a foreign element		142
	Ananchenko O.		
	Security issues when using resources of corporate information systems		154
	Andreeva E., Vodolazhenko I.		
	Market research of international insurance services		160
Hroznets'ka L., Daniluk A.			
Features of formation and use of profits of construction		167	
Groznets'ka L., Mysenko K.			
Income of subjects of ménage – important category of market economy		174	

Gudkova V. Diagnosis of companies: on the specifics to the total content	182
Zits A. Review genesis of theoretical approaches to the concept and effectiveness enterprise	193
Karas O., Kostiuchenko L. Implementation of HACCP system as a component of risk management for companies in FEA	201
Kostiuchenko L., Turova S. Assessment opportunities to enter foreign markets of design bureau of valve industry access	210
Kravchenko O. Statistic analyses of forming of credit risk in bancs	220
Kravchenko O., Grebennikova V. Features of financial condition planning of enterprises in the market economy.....	229
Kravchenko O., Kozlovs'ka M. Long-range planning as a mandatory component of financial mechanism of enterprise	237
Kravchenko M., Marchenko N. Analysis and formation of the innovative strategy of competitive development of industrial enterprises in the market	246
Kravchenko O., Popovich A. Place in the treasury management local finances	256
Polova V. The mechanism of formation of target organizational culture in the context of enterprise's strategic personnel management	266
Radziewska S. Relationship between neoliberalism, globalisation and financialization: essence and main contradiction	278
Radziewska S. World and ukraine: technological aspects of development	291
Razumova E., Lubenchenko O., Pedora O. Accounting organization of fixed assets	303
Savitska A., Holota L. Features of budget funding agencies in modern conditions of operation	313
Sokolova E., Skliar A. Perfectoin of politics of management of inconvertible assets of enterprise	320
Sokolova E., Cherniavska A. The problems management liquidity and solvency	330

Sologub S., Fidorenko N. Optimization of asset formation sources of the enterprises as assumption of effective economic management achievement	339
Fomina O. Responsibility of economy subjects as an aspect of sustaina- ble development of economy	348
Chernysh S. Systematic approach to the analysis of investment projects	357
Chubak A., Kushnir A., Stibel O. Analysis of current condition of deficit of state budget of Ukraine	367
Marina Belinska Features of formation of financial statements accounting for revenue when implementing a new system of payments for freight transportation on a «back-up payments»	377

УДК 656.012.34

*Анастасія Божок, к.е.н.
(доцент кафедри «Логістика»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ФОРМУВАННЯ СУЧАСНИХ ЛОГІСТИЧНИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ НА ТРАНСПОРТІ

У статті розглянуті можливі напрями удосконалення інформаційного забезпечення руху матеріальних потоків, які дозволять покращити логістичну систему на транспорті. Для цього зазначені критерії та вимоги, які необхідно враховувати у вирішенні питання щодо доцільності впровадження автоматизованих систем транспортування, а також сучасні тенденції у формуванні телекомунікаційних систем. Розглядаються інформаційні технології, які забезпечують ефективний аналіз техніко-економічних та управлінських процесів; їх моделювання, підготовку та подання інформації для наступного прийняття рішення. Застосування сучасних інформаційних технологій дозволяє підвищити ефективність доставки вантажів за рахунок можливості швидкого доступу інформації про суб'єкти та об'єкти доставки.

Досліджується зарубіжний досвід розвитку логістичних інформаційних систем, які забезпечують оптимізацію перевезень за рахунок можливості зміни маршруту або графіка часу руху, попередження водія про виникнення перешкод; організації ремонту на маршруті; зберігання банку даних про вантажі у комп'ютері; об'єктивного контролю за діями водія; передавання даних про маршрут автомобіля з бортового комп'ютера до АРМ диспетчера тощо.

У результаті досліджень запропоновані нові технології, які можуть здійснюватися на базі ЕОМ, а також етапи процесу впровадження логістичних інформаційних систем.

Ключові слова: логістика, транспорт, інформаційні системи і технології, управління інформаційними потоками, супутниковий зв'язок.

© Божок А., 2016

*Анастасия Божок, к.э.н.
(доцент кафедры «Логистика»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ФОРМИРОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ НА ТРАНСПОРТЕ

В статье рассмотрены возможные направления усовершенствования информационного обеспечения движения материальных потоков, которые позволят улучшить логистическую систему на транспорте. Для этого приведены критерии и требования, которые необходимо учитывать в решении вопроса относительно целесообразности внедрения автоматизированных систем транспортировки, а также современные тенденции в формировании телекоммуникационных систем. Рассматриваются информационные технологии, которые обеспечивают эффективный анализ технико-экономических и управленческих процессов; их моделирование, подготовку и передачу информации для следующего принятия решения. Применение современных информационных технологий позволяет повысить эффективность доставки грузов за счет возможности быстрого доступа информации о субъектах и объектах доставки.

Исследуется зарубежный опыт развития логистических информационных систем, который обеспечивает оптимизацию перевозок за счет возможности изменения маршрута или графика времени движения, предупреждение водителя о возникновении препятствий; организацию ремонта на маршруте; хранение банка данных о грузах в компьютере; объективный контроль над действиями водителя; передачу данных о маршруте автомобиля с бортового компьютера к АРМ диспетчера и т.п.

В результате исследований предложены новые технологии, которые могут осуществляться на базе ЭВМ, а также этапы процесса внедрения логистических информационных систем.

Ключевые слова: логистика, транспорт, информационные системы и технологии, информационные потоки, спутниковая связь.

*Anastasia Bozhok, Ph. D in Economic
(Associate Professor of the Department of Logistics, State Economy and Technology
university of Transport)*

FORMATION OF MODERN TRANSPORT AND LOGISTICS INFOR- MATION SYSTEMS ON THE TRANSPORT

In the article are discusses possible directions for improvement of information support of the movement material's flows, which will improve the logistics system of transport. For this was purpose the criteria and requirements which are necessary to considering in decision the question about expediency of introduction the automated

systems of transportation, and also modern trends of formation telecommunication's systems.

Article is considering the information technologies, which provide the effective analysis of technical, economic and administrative processes, their modelling, preparation and transfer the information for following decision-making.

Application of modern information technologies allows to raise efficiency of deliveries' cargoes by enabling possibility of fast access to information about subjects and objects of delivery.

Foreign experience of development logistical's information systems are investigated, which provides the optimization of transportations by enabling of change a route's or the schedule of time of movement, the prevention of the driver of occurrence's obstacles are investigated; the repair organisation on a route; databank storage about cargoes in the computer; the objective control over actions of the driver; data transmission about a route of the car from the onboard computer to automated workplace of the dispatcher etc.

Keywords: logistics, transport, information systems and technologies, information streams, satellite communication.

Постановка проблеми. Подальше підвищення ефективності роботи транспортної системи і якості перевезень залежатиме від вирішення проблеми затримки вантажів у пунктах їх навантаження, вивантаження і перевалки через недосконалість надходження і обробки необхідної інформації. Тому для покращення логістичної транспортної системи, перш за все, необхідно удосконалювати інформаційний ланцюг передачі, обробки і зберігання даних щодо транспортного процесу і управління переміщенням вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам розвитку логістичних інформаційних систем присвячена значна кількість наукових праць і публікацій, зокрема Р.В. Волошина, М.Ю. Григорак, Т.Г. Дудара, В.Н. Кострова, А.О. Ничипорука, А.А. Никітіна, О.І. Телегіна та ін. Однак обчислювальна техніка, яка широко застосовується у транспортному процесі для обробки інформації, та наявні автоматизовані системи є здебільшого локальними та діють, як правило, у межах одного підприємства, і не пов'язані із суміжними видами транспорту, вантажовласниками, тобто не є логістичною.

Тому, **метою** даної праці є дослідження тенденцій сучасного розвитку логістичних інформаційних технологій інших країн світу та надання рекомендацій щодо впровадження сучасних логістичних інформаційних систем на вітчизняних підприємствах транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. У вирішенні питання щодо доцільності впровадження автоматизованих систем транспортування необхідно враховувати такі критерії та вимоги:

- системи оцінки та контролю мають бути інтегрованими із системами обслуговування замовлень і планування, включаючи прийом і обробку замовлень, планування логістичних операцій, управління запасами, планування виробництва, складування і транспортування;
- зниження витрат на обслуговування персоналу і транспортні засоби з традиційним управлінням, рівномірним забезпеченням виробництва і складування

транспортними вантажами, зменшення кількості відмов порівняно з використанням традиційних транспортних засобів;

- скорочення тривалості транспортного процесу;
- можливість зменшення запасів на складах і, зокрема, на буферних складах і пов'язане з цим зменшення капітальних витрат;
- більш висока готовність до забезпечення своєчасних поставок;
- легкість зміни продуктивності системи шляхом зменшення або збільшення кількості транспортних засобів;
- ритмічність перевезення вантажів у відповідності з темпом процесу виробництва;
- зниження вартості продукції;
- зменшення умов праці.

При формуванні сучасних телекомунікаційних систем проявляються наступні тенденції:

- створення єдиних інформаційних систем, які інтегрують різноманітні інформаційні підсистеми підприємств, фірм і магістрального транспорту;
- застосування супутникового зв'язку для відстеження матеріальних потоків на магістральному транспорті;
- оснащення рухомих транспортних одиниць бортовими пристроями для приймання і передачі інформації щодо їх стану і дислокації на шляху проходження матеріального потоку [1].

Такі сучасні інформаційні технології, як системи підтримки рішень, експертні системи, управлінські програми та інші забезпечують можливість для ефективного аналізу техніко-економічних та управлінських процесів; їх моделювання, підготовку та подання інформації для наступного прийняття рішення. Застосування сучасних інформаційних технологій дозволяє підвищити ефективність доставки вантажів за рахунок можливості швидкого доступу інформації про суб'єкти та об'єкти доставки. Такі системи успішно функціонують на заході. Серед них, зокрема такі: Gonrad, Videotrans, CTC, BRS, Espase Cat, ISCIS, GPS та інші [2].

Доцільно дослідити зарубіжний досвід розвитку логістичних інформаційних систем. В Англії залізнична електронна система ARES поєднує використання світової супутникової навігаційної системи і лінійних інформаційних мереж залізничного зв'язку. ARES надає користувачу дані щодо місця перебування і фактичної швидкості руху поїздів, дані про склад поїздів і поїзних локомотивів. Центральна EOM системи ARES регулює дистанцію між поїздами на основі даних про швидкість і тормозні системи. Вона може надавати команду на зупинку поїзда. Програма диспетчерського регулювання поїздів надає вхідну інформацію про поїзд через кожні 15 с. На стратегічному рівні контролююча програма змінює пріоритет пропуску поїздів і розклад у їхньому прямуванні на підставі аналізу зовнішніх факторів. Програма диспетчерського регулювання є сполучною ланкою між економіко-фінансовим управлінням залізничною компанією і управлінням рухом поїздів на полігоні залізниці. Інформаційний супровід матеріального потоку здійснюється за допомогою ПЕВМ, які встановлюються у вузлових пунктах руху і стоянок поїздів.

У ФРН створена логістична інформаційна система у сфері автомобільних перевезень для постійного автоматичного контролю за рухом автомобілів. При створенні даної системи її автори урахували основні вимоги замовників, це:

- надійність постачання вантажу;
- здійснення принципу постачання «точно в термін»;

- забезпечення схоронності вантажів;
- зниження витрат на перевезення.

Система забезпечує оптимізацію перевезень за рахунок:

- можливості зміни маршруту або графіка часу руху (інформація передається з диспетчерської через систему зв'язку);
- завантаження автомобіля попутними вантажами;
- попередження водія про виникнення перешкод;
- організації ремонту на маршруті;
- зберігання банку даних про вантажі у комп'ютері (введення інформації про вантажі у бортовий комп'ютер здійснюється за допомогою зчитувача штрихкодів);
- друк документів на бортовому принтері;
- об'єктивний контроль за діями водія;
- передавання даних про маршрут автомобіля з бортового комп'ютера до АРМ диспетчера.

Разом з оптимізацією перевезень виконуються також охоронні функції. Дана логістична інформаційна система передбачає, що перед початком поїздки дані щодо вантажів, їх маршруту прямування та графіка руху заносяться у бортовий комп'ютер. При русі автомобіля за маршрутом бортовий комп'ютер за допомогою навігаційної системи визначає місце перебування автомобіля і через пристрій зв'язку передає дані диспетчеру. Автоматизоване робоче місце диспетчера дозволяє у кожний момент часу відображати географічні координати автомобіля на «електронній карті». Охоронна система у випадку порушення цілісності вантажу, нападу на транспортний засіб або непередбачувану поведінку водія також повідомляє диспетчерську.

Таким чином, диспетчер одразу отримує інформацію про порушення цілісності вантажу, нападу або несправності транспортного засобу і його координатах. Крім того, є роздільні системи охорони для контейнера і автомобіля, що дозволяє контролювати схоронність вантажу в контейнері.

За надійність постачання і схоронність вантажу замовник сплачує додатково. За недотримання графіка та псування вантажу, окрім відшкодування вартості втраченого вантажу, транспортна компанія може сплачувати штрафи. У зв'язку з цим є необхідним:

- сигнальна охорона вантажів і автомобілів;
- визначення місця перебування автомобіля у будь-який момент часу при русі маршрутом з передачею даних у диспетчерську;
- постійний інформаційний зв'язок автомобіля з диспетчерською, що дозволяє здійснювати оптимізацію вантажопотоків, інформуванням водіїв про зміну маршруту, необхідності перевезення супутніх вантажів, обслуговуванням нових клієнтів, попередженням про дорожні умови, можливі небезпеки тощо.

Досвід європейських компаній з експлуатації аналогічних систем показує, що автоматизоване управління рухом транспортних засобів, а отже, і якістю перевезень дозволяє збільшити їх продуктивність не менш, ніж на 30% на рік, забезпечувати постачання сировини, матеріалів і комплектуючих виробів споживачам відповідно до заданого строку з точністю до години та їх повну схоронність [1].

Традиційні методи управління матеріальними потоками, які ґрунтуються на документальному оформленні перевезень, прийманні-передаванні вантажів та інших операціях, пов'язаних із транспортним процесом, є перешкодою створення і застосування нових технологій в даному напрямі. Спостерігається тенденція пошуку

можливостей управління документообігом, тарифами, системою взаєморозрахунків у транспортному комплексі на основі безпаперової інформаційної технології, для чого вже мається відповідна база і можливості: ЕОМ п'ятого покоління, які спроможні виконувати безліч операцій за секунду, які володіють широкими функціональними можливостями та працюють у мультимодальному режимі обробки інформації, мають розвинену периферію і мережу інтелектуальних терміналів.

На базі ЕОМ можуть здійснюватися нові технології:

- багаторівнева ієрархічна система управління транспортним процесом, яка забезпечує постійний обмін інформацією між усіма рівнями і учасниками даної системи в реальному масштабі часу;

- канали зв'язку, які побудовані за допомогою лазерів, засобів космічного зв'язку, мають пропускні спроможності, які не обмежують передавання будь-якої кількості інформації;

- технічні засоби обліку, автоматичного зчитування інформації безпосередньо з об'єктів, які перебувають у русі – вагона, контейнера і вантажних одиниць з високою швидкістю дії і надійністю, які мають зв'язок з інтелектуальними терміналами вантажних пунктів;

- для відповідних посадових осіб і спеціалістів вантажних пунктів – персональні комп'ютери, за допомогою яких організовується діалог з ЕОМ, які мають зв'язки з ЕОМ суміжних рівнів управління [1].

Необхідно розробляти систему кодування вантажів, яка є уніфікованою для всіх видів транспорту вантажовідправників і вантажоотримувачів, а також вантажних пунктів (залізничних станцій, автостанцій і портів). Тобто, щоб на всі носії інформації маркування наносилось способом, зручним для автоматичного сканування сучасними пристроями розпізнання об'єктів та інформації.

Висновки і пропозиції. Таким чином, процес впровадження логістичних інформаційних систем можна умовно розділити на такі основні етапи:

- розробити механізм фінансово-економічного управління підприємством в цілому, в тому числі створити положення про фінансову структуру, визначити центри фінансового обліку та фінансової відповідальності;

- визначити основні логістичні цілі підприємства (напрями бізнесу; фінансові, технологічні, інформаційні та матеріальні потоки; оцінити якість документообігу);

- розробити систему управління ланцюгами постачань (стандарти, форми обліку та контролю, управлінської звітності);

- сформувавати технологію стратегічного управління ланцюгами постачань, систему фінансового планування і контролю, а також систему фінансового аналізу.

Необхідно сформувавати банки даних з нормативно-довідковою і оперативною інформацією в обчислювальних центрах вантажних пунктів і транспортних вузлів, які мають містити дані, необхідні для розв'язання задач у межах початкових і кінцевих пунктів, у мережі шляхів і транспортних вузлів. Крім того, для реалізації принципів бездокументної технології доцільно вирішити такі завдання:

- удосконалити відповідні правові норми, пов'язані з перевізними та іншими документами, які мають важливе юридичне значення. Діючими правовими нормами регламентуються взаємовідносини транспортних підприємств, вантажовідправників і вантажоотримувачів і базуються на документальному оформленні;

- виконати ергономічні і психологічні дослідження діяльності посадових осіб і спеціалістів, які були традиційно пов'язані з документуванням транспортної діяльності і будуть працювати в умовах повної автоматизації і постійного діалогу з

ЕОМ. Практика показує, що подолання психологічного бар'єру є однією з найскладніших проблем створення АСУ;

- розробити раціональну уніфіковану систему кодування вантажів, вантажо-відправників, вантажоотримувачів, транспортних підприємств, їх виробничих об'єктів з урахуванням необхідної місткості та системності;

- побудувати надійну структуру машинозчитувального коду, який наноситься на вантажі та транспортні засоби для автоматичного зчитування інформації.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Телегин, А.И.* Транспортное экспедирование: учебное пособие / А.И. Телегин, В.Н. Костров, А.О. Ничипорук, А.А. Никинин – Н. Новгород: изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2010. – 400 с.

2. *Дудар, Т.Г.* Основы логистики: навч. посібник / Т. Г. Дудар, Р. В. Волошин. – Київ: Центр учб. л-ри, 2012. – 176 с.

3. *Мельников, В.П.* Логистика: учебник для бакалавров / В.П. Мельников, А.Г. Схиртладзе, А.К. Антонык. – Москва: изд-во «ЮРАЙТ», 2015. – 287 с.

REFERENCES

1. *Telegin, A.I.* *Transportnoe ekspedirovanie: uchebnoe posobie* / A.I. Telegin, V.N. Kostrov, A.O. Nichiporuk, A.A. Nikinin – N. Novgorod: izd-vo FGOU VPO «VGAVT», 2010. – 400 s.

2. *Dudar, T.G.* *Osnovi logistiki: navch. posibnik* / T. G. Dudar, R. V. Voloshin. – Kyiv: Tsentr uchb. l-ri, 2012. – 176 s.

3. *Melnikov, V.P.* *Logistika: uchebnik dlya bakalavrov* / V.P. Melnikov, A. G. Skhirtladze, A.K. Antonyuk – Moskva: izd-vo «YuRAYT», 2015. – 287 s.

УДК 656.3:014(045)

*Валентина Вертель, к.е.н.
(доцент кафедри «Менеджмент»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Дарина Бодрягіна
(магістр напрямку «Менеджмент і адміністрування»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

УПРАВЛІННЯ ПЛАНУВАННЯМ ДІЯЛЬНОСТІ ДИСТАНЦІЇ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ

У статті висвітлено основні аспекти організації діяльності Конопської дистанції електропостачання – структурного підрозділу служби електропостачання регіональної філії Південно-Західної залізниці. Особлива увага приділена управлінській складовій. Дослідження показали, що основна увага науковців при розгляді даної сфери діяльності приділяється технічній складовій. Аналіз наукових робіт вітчизняних авторів показав, що поширеною проблемою є економія енергоресурсів.

У ході дослідження результатів діяльності підприємства було виявлено, що дистанція виконує роботи з іншої та підсобно-допоміжної діяльності. У деякі роки вони перевищують обсяги основної. Це свідчить про високий рівень потенціалу підрозділу, за рахунок чого є реальна можливість забезпечити виробничі потужності у найменше завантажені місяці у теплу пору року. Однак дане дослідження дозволило виявити, що розробка ефективної програми економічного розвитку даного підприємства дозволить реально підвищити ефективність використання його виробничого потенціалу.

Підприємство має можливість працювати у напрямі розвитку сервісу в галузі електропостачання, отже, бути прибутковою організацією. Але загальний позитивний результат може мати тільки чітко продумана програма планування робіт в усьому структурному підрозділі.

Ключові слова: управління, планування, координування основної діяльності, продуктивність праці, виробничі потужності.

© Вертель В., Бодрягіна Д., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Валентина Вертель, к.э.н.
(доцент кафедры «Менеджмент»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Бодрягина Дария Владимировна
(магистр направления «Менеджмент и администрирование»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

УПРАВЛЕНИЕ ПЛАНИРОВАНИЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

В статье освещены основные аспекты организации деятельности Конотопской дистанции электроснабжения – структурного подразделения службы электроснабжения регионального филиала Юго-Западной железной дороги. Особое внимание отведено управленческой составляющей. Исследования показали, что основное внимание ученых при рассмотрении данной сферы деятельности внимание привлекает техническая составляющая. Анализ научных работ отечественных авторов показал, что распространенной проблемой является экономия энергоресурсов.

В ходе исследования результатов деятельности предприятия было выявлено то, что дистанция выполняет не только основную деятельность, но и подсобно-вспомогательную. В течение отдельных отчетных лет объем этих работ превышал объемы основной деятельности. Это говорит о высоком потенциале подразделения, за счет которого есть реальная возможность обеспечить производственные мощности в наименее загруженные месяцы в теплое время года. Однако данное исследование позволило определить, что разработка эффективной программы экономического развития данного предприятия позволит реально повысить эффективность использования его производственного потенциала.

Предприятие имеет возможность работать в направлении развития сервиса в области энергоснабжения и быть прибыльной организацией. Но общий положительный результат может получить только четко продуманная программа планирования работ по всему структурному подразделению дороги.

Ключевые слова: управление, планирование, координация основной деятельности, производительность труда, производственные мощности.

*Valentyna Vertel, PhD
(Associate Professor of Management department,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Daria Bodryagina
(Master of Management and Administration,
State Economy and Technology University of Transport)*

PLANNING ACTIVITIES MANAGEMENT AT POWER SUPPLY DISTANCE

The article highlights the main aspects of the organization activity of Konotop power supply distance as the structural unit of the power supply service of regional branch

of South Western railway. Special attention is paid to the management component. Studies have shown the main attention of scientists when considering the scope given to the technical component. The scientific works analysis of domestic authors showed a common problem is saving energy.

The results of the power supply distance work with other and ancillary support activities. In some years they exceed the levels of core. This indicates a high level of potential units. There is a real possibility to ensure production capacity in the least busy months in the warm season on account of this. However, this study identified the development of effective programs of the enterprise will allow economic development to effectively increase the efficient utilization of its productive capacity.

The company has the opportunity to work in the direction of service development in the field of power supply, therefore, to be a profitable organization. But common sense can only have a clearly thought-out program planning projects all structural subdivision.

Key words: management, planning, coordination of core activities, productivity, production capacity.

Постановка проблеми. До складу господарства Департаменту електропостачання входять шість структурних підрозділів служби електропостачання регіональних філій, філія «Енергозбут», 38 дистанцій електропостачання, будівельно-монтажні поїзди структурних підрозділів служби електропостачання регіональних філій Львівської та Південно-Західної залізниць [7]. На сьогодні дистанція електропостачання належить до складної (інтегрованої) системи, яка складається з організаційно-економічної і технічної систем управління. Складність такої системи визначається як наявністю одночасно функцій управління, характерних для організаційних систем, і функцій управління технологічним процесом, так і специфікою технологічних процесів. Вона наділяється основними і оборотними засобами; організовує виробничо-господарську діяльність відповідно до плану, затвердженого на підставі господарського розрахунку; має свою закінчену звітність. У фінансовій і господарській діяльності дистанція електропостачання підпорядкована відділенню залізниці. З іншого боку, проблеми, пов'язані з управлінням дистанцією електропостачання на залізниці, є мало досліджуваними.

Особливої актуальності набувають дослідження координування основної діяльності підрозділів у сучасних умовах реструктурування залізничної галузі, оскільки практика показує високий ступінь нерівномірності завантаження виробничих потужностей на підприємствах даного підрозділу діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження показали практичну відсутність наукових робіт, присвячених питанню управління дистанцією електропостачання на залізниці в Україні. Декілька робіт присвячених опису технічної складової, зокрема [3, 5, 6], або структури управління [1, 4, 7], але аналіз чи інші елементи дослідження економічної сторони діяльності та підходів до управління структурними підрозділами електропостачання на залізниці практично відсутні.

Об'єктом дослідження є підходи до управління плануванням господарської (основної та підсобно-допоміжної виробничої діяльності) діяльності та підходи до управління Конотопською дистанцією електропостачання (ЕЧ-5) – структурним підрозділом служби електропостачання регіональної філії Південно-Західної залізниці.

Мета статті: проведення комплексного дослідження, включаючи аналіз, економічну та організаційну оцінку основної діяльності та підходів до планування діяльності ЕЧ-5.

Виклад основного матеріалу дослідження. Головним призначенням дистанції електропостачання (ЕЧ) як структурного підрозділу служби електропостачання регіональної філії Південно-Західної залізниці є забезпечення безперебійного і надійного споживання усіх споживачів електроенергією, і нормального функціонування всіх об'єктів і пристроїв енергопостачання на залізниці. Основними лінійними підрозділами дистанції електропостачання є тягові підстанції та західні райони контактної мережі. Найважливішими загальними для ЕЧ підрозділами є ремонтно-ревізійні ділянки, механічні майстерні і монтажні ділянки.

На електрифікованих лініях дистанції електропостачання розміщують у середньому через кожні 150-200 км. На них покладається функція технічного й господарського обслуговування тягових підстанцій контактної мережі, електричних станцій та знижувальних підстанцій, зовнішніх електричних мереж високої і низької напруги, ліній поздовжнього електропостачання, електромереж зовнішнього освітлення, включаючи світильники і прожектори. Вони обслуговують і ремонтують внутрішні електромережі, електропроводки, електрообладнання і освітлювальні установки у виробничих та комунальних будинках залізниць на перегонах і станціях.

Дистанція електропостачання Конотопського відділку ЕЧ-5 забезпечує технічне і господарське обслуговування тягових підстанцій і контактної мережі електрифікованих залізниць, деяких електричних станцій і знижуючих трансформаторних підстанцій, зовнішніх електричних мереж, призначених для живлення пристроїв СЦБ, ліній поздовжнього електропостачання (до введення в будівлю), електромереж зовнішнього освітлення, включаючи світильники і прожекторне освітлення [5].

Основний технологічний процес дистанції електропостачання полягає в переробці електроенергії, що отримується від системи зовнішнього електропостачання, і передачі її споживачам, що беруть участь у процесі перевезення. Надійність функціонування пристроїв електропостачання забезпечується проведенням технічного обслуговування і планово-запобіжних ремонтів. Цей процес виконується персоналом, обслуговуючим відповідні пристрої при оперативному управлінні, здійснюваному енергодиспетчером. Загальне функціонування дистанції електропостачання і взаємна координація зазначених процесів забезпечуються адміністративним управлінням відповідно до технічних і економічних вимог, що пред'являються до роботи дистанції в цілому. Адміністративне управління полягає в прийомі, зберіганні, переробці й передачі інформації, а також в ухваленні рішень на підставі інформації, що поступила і зберігається.

Таким чином, функціонування дистанції електропостачання може бути зведене до чотирьох основних процесів[1]: електропостачання, проведення планово-запобіжних ремонтів, оперативне управління; адміністративне управління. Два перших належать до технологічних процесів, два останніх – до інформаційних.

Аналіз структури управління різних дистанцій електропостачання показав, що в цілому вони дещо різняться: це обумовлено їх специфікою, протяжністю і контингентом тих, що працюють. Проте розподіл обов'язків і функцій між ланками управління значно розрізняється на різних ЕЧ і залежить від багатьох чинників, у тому числі й від традиційних. Дистанція здійснює свою діяльність за кошторисом експлуатаційних витрат, який затверджується службою електропостачання регіо-

нальної філії Південно-Західної залізниці, без утворення фінансового результату. Доходи від підсобно-допоміжної дистанції надходять на її рахунок. Нині до структури даної служби електропостачання входять сім дистанцій електропостачання: Київська, Козятинська, Жмеринська, Коростенська, Конотопська, Дарницька, Фастівська, будівельно-монтажний поїзд № 392. Крім цього, діє Дорожній експертний електротехнічний центр, Дорожня електротехнічна лабораторія та електротехнічні майстерні [7].

Основним завданням Конотопської дистанції електропостачання (ЕЧ-5) є забезпечення утримання в належному стані всіх споруд та пристроїв електропостачання. До складу дистанції входять: 7 районів контактної мережі; 6 тягових підстанцій; 5 районів електропостачання; ремонтно-ревізійна дільниця; ремонтно-механічна майстерня.

Дистанція електропостачання здійснює господарську діяльність за такими напрямками:

- перевезень – це забезпечення руху поїздів, експлуатація пристроїв електропостачання, технічне обслуговування пристроїв контактної мережі, ліній автоблокування, автомобільного та моторейкового транспорту, будівель та споруд;
- допоміжного виробництва – це здійснення ліцензійної діяльності з передачі електроенергії для потреб залізниці та стороннім споживачам; а також надання та виконання робіт по супроводженню ліцензійної діяльності: видача технічних умов для підключення споживачів до мереж дистанції; відключення та підключення споживачів. Отже, від ефективності функціонування дистанцій електропостачання залежить безперебійність роботи залізниці в цілому. Динаміка основних показників діяльності підрозділу наведена у табл. 1.

Таблиця 1. Основні показники ЕЧ-5

Найменування показника	2012 рік	2013 рік	2014 рік
Бальна оцінка контактної мережі*	15,3	36,6	33,9
Технічні одиниці**	21820,0	22394,76	22570,31
Розгорнута довжина контактної мережі, км	892,2	928,4	947,4
Виконання ремонтів основних засобів, тис. грн	8356	12271	7467,0
* – визначається за прийнятою в межах служби електропостачання оцінка, бал.			
** – узагальнений термін, котрий охоплює об'єкти ремонту та будівництва.			

Протягом року одним з основних технологічних підрозділів ЕЧ-5 – Хутір-Михайлівською дистанцією електропостачання (ЕЧС-16) виконано робіт на суми від 300 тис. грн до майже 2600 тис. грн за місяць. Причому найнижчі показники (293 – 358,11 тис. грн) припадають на період з травня до серпня; середній обсяг робіт (до 1500 тис. грн) – квітень, вересень – листопад (рис. 1).

Загалом ЕЧС-16 займається:

- ремонтом повітряних ліній, перевіркою живлення пристроїв СЦБ та стану обладнання силових опор,
- заміною плавких вставок у запобіжниках та лінійних трансформаторів,
- капітальним ремонтом повітряних ліній на дерев'яних і залізобетонних опорах,
- освітленням на прожекторних щоглах та жорстких поперечинах,
- перевіркою стану світильників на опорах контактної мережі, а також освітленням службових виробничих приміщень тощо.

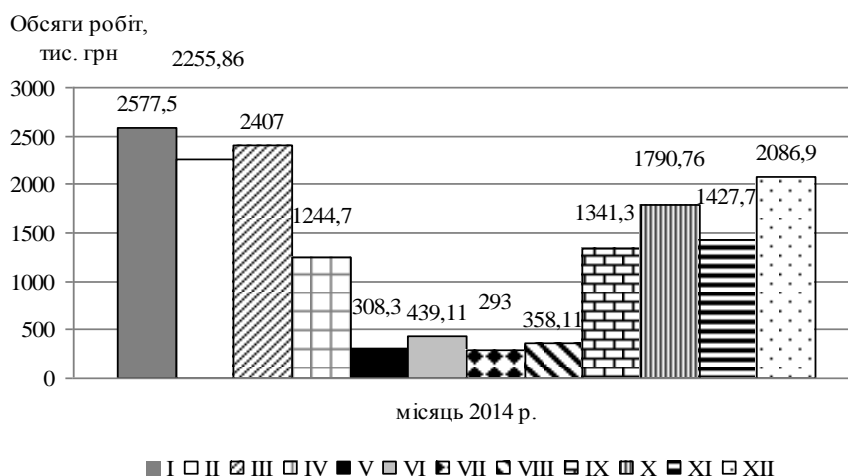


Рис. 1. Динаміка обсягів робіт ЕЧС-16 протягом 2014 р.

Як видно з наведеного рис. 1, обсяги ремонтних робіт по дистанції електропостачання залежать від пори року і взимку майже у п'ять разів перевищують обсяги робіт теплої пори року. Однак динаміка загальних витрат часу на виконання робіт працівниками підрозділу має дещо інші тенденції – рис. 2.

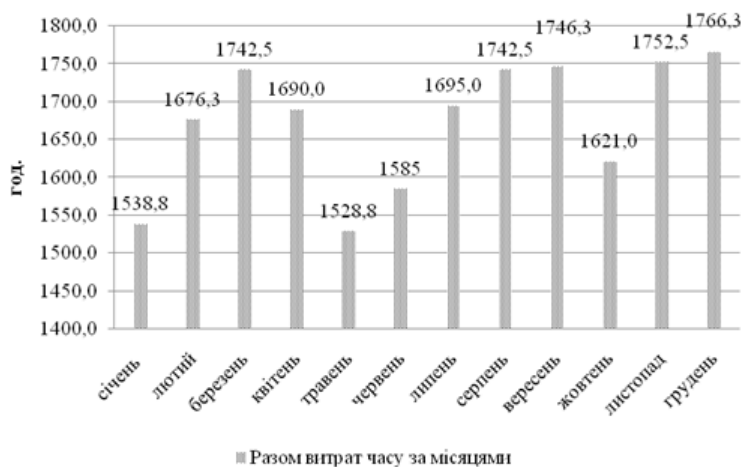


Рис. 2. Динаміка витрат ЕЧ-5 протягом 2014 р.

Так, у січні, травні, червні та жовтні – витрати найнижчі, що не корелюється із обсягом виконання робіт. Це свідчить про низьку ефективність планування робочого часу й виробничих потужностей дистанції та її підрозділів, а також про нерівномірне фінансове забезпечення основної діяльності.

У ході дослідження результатів діяльності було виявлено, що дистанція виконує більше робіт з іншої діяльності, порівняно з основною (рис. 3). Проте така тенденція не є стабільно, наприклад, у 2013 р. обсяги цих робіт були мінімальними і не перевищили обсяг послуг з підсобно-допоміжної діяльності, що негативно вплинуло на динаміку результатів діяльності дистанції.

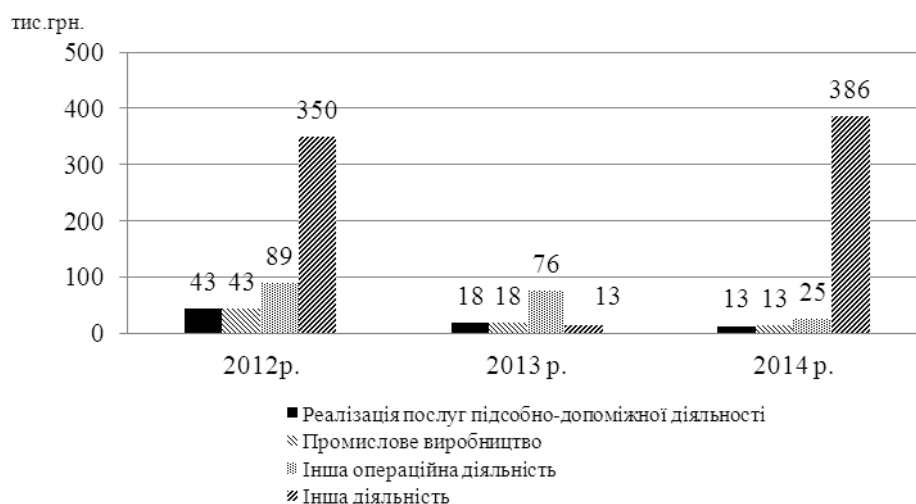


Рис. 3. Динаміка обсягів реалізації послуг ЕЧ-5

Загалом же загальнорічні обсяги робіт показують найвищий рівень у 2013 р., цього року дистанція виконала найбільший обсяг ремонтів, а протягом останнього звітного року – найнижчий (рис. 4).

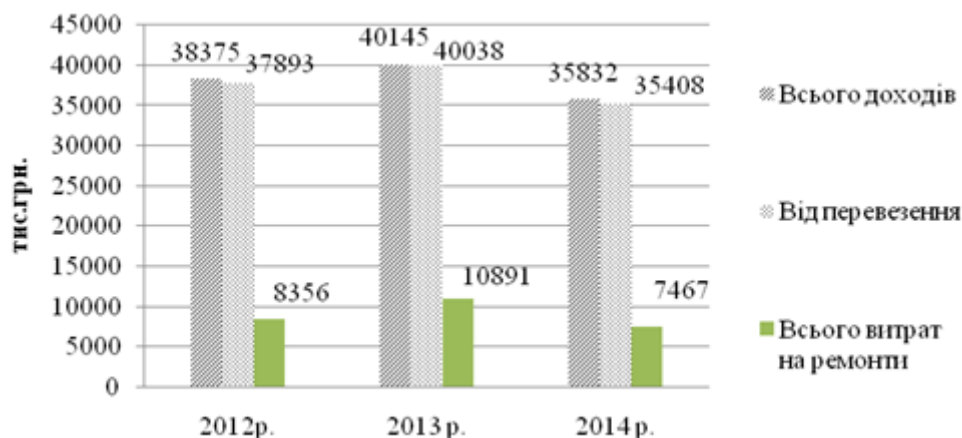


Рис. 4. Динаміка доходів і витрат ЕЧ-5

Структура управління дистанцією є багаторівневою: містить чотири рівні управління і один підрівень. Поза рівнями управління перебуває обліково-контрольна група нарахування і видачі заробітної плати, яка підкоряється машинно-рахунковій станції.

За об'ємами робіт Конотопської дистанції електропостачання диференціюють на групи, залежні від кількості електроенергії, що переробляється за рік, на тягових підстанціях і від об'єму їх енергетичного господарства (в умовних одиницях).

Зведені показники управління персоналом ЕЧ-5 у динаміці, з урахуванням планових, наведено в табл. 2.

Таблиця 2. Динаміка показників управління персоналом ЕЧ-5

ЕЧ-5 Коно- топ	Середньоспискова чи- сельність, чол.			Фонд оплати праці, тис. грн		Середньомісячна зарплата, грн	
	План	Факт	Відхил.	План	Факт	План	Факт
Показники 2013 р.	432	428	-4	20532,4	19666,7	3960,65	3829,19
Показники 2014 р.	426	447	+21	21357	21193	4177,8	3951,03

Додатковий аналіз показав високий рівень плинності кадрів загалом по Конопотській дистанції, на рис. 5 зображено зміну середньоспискової чисельності персоналу ЕЧ-5, порівняно з плановим рівнем, протягом 2012-2014 рр., а також рівня продуктивності праці.



Рис. 5. Динаміка рівня продуктивності праці та середньоспискової чисельності персоналу ЕЧ-5 протягом 2012 – 2014 рр.

Однак такий аналіз відображає лише загальнорічні показники і не висвітлює щомісячного рівня навантаження на персонал і, як наслідок, важко визначити реальний рівень продуктивності їхньої праці. Це питання потребує детальніших досліджень.

Висновки і пропозиції. Комплексна оцінка управління виробничо-господарською діяльністю ЕЧ-5 показала, що обсяги ремонтних робіт по дистанції електропостачання залежать від пори року і взимку майже у п'ять разів перевищують обсяги робіт теплої пори року.

Однак динаміка загальних витрат дистанції має дещо інші тенденції. Так, у січні, травні, червні та жовтні – витрати найнижчі, що не корелюється з обсягом виконання робіт. Це свідчить про відсутнє планування виробничих потужностей дистанції та її підрозділів, а також нерівномірне фінансове забезпечення основної діяльності. Наслідком таких підходів до координування основної діяльності є нестабільні обсяги доходів та висока плинність кадрів. Даний факт є передумовою розробки ефективної програми економічного розвитку діяльності ЕЧ-5, що дозволить реально підвищити ефективність використання його виробничого потенціалу.

У ході дослідження результатів діяльності дистанції було виявлено, що вона виконує роботи з іншої та підсобно-допоміжної діяльності. У деякі роки вони перевищують обсяги основної. Це свідчить про високий рівень потенціалу ЕЧ-5, за

рахунок чого є реальна можливість забезпечити виробничі потужності у найменше завантажені місяці у теплу пору року.

Отже, Конотопська дистанція електропостачання має можливість працювати у напрямі розвитку сервісу в галузі електропостачання, отже, бути прибутковою організацією. Але загальний позитивний результат може мати тільки чітко продумана програма планування робіт служби електропостачання регіональної філії Південно-Західної залізниці.

ЛІТЕРАТУРА

1. Галузева служба електропостачання. [електронний ресурс] режим доступу: <http://swrailway.gov.ua/head/services/electric/>.
2. Документи Укрзалізниці [електронний ресурс] режим доступу: <http://scbist.com/dokumenty-ukrzal-znic/>.
3. Жарков. Ю. И. Основные концепции совершенствования систем автоматического управления электроснабжения тяги [Текст] / Ю. И. Жарков // Материалы МНК. Варшавский технологический университет. – Варшава: – 1989. – С. 67 – 72.
4. Матусевич О. О. Методологічні концепції удосконалення системи керування тягового електропостачання залізниць // [електронний ресурс] режим доступу: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/3028/1/17211-25200-1-PB.pdf>.
5. Офіційна сторінка Департаменту електрифікації та електропостачання [електронний ресурс] режим доступу: http://uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/department_of_electrification_and_power_supply/.
6. Склад господарства електропостачання Укрзалізниці.[електронний ресурс] режим доступу: http://studopedia.com.ua/1_128410_osnovni-zavdannya-pidrozdiliv-gospodarstva-elektropostachannya.html.
7. Постанова КМУ Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» від 25 червня 2014 р. № 200 // [електронний ресурс] режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF/print1458505003632735>.

REFERENCES

1. Galuzeva sluzhba elektropostachannya. [Electronic resource] Access mode: <http://swrailway.gov.ua/head/services/electric/>
2. Dokumenti Ukrzalizny'ci [Electronic resource] Access mode: <http://scbist.com/dokumenty-ukrzal-znic/>
3. Zharkov, Yu. Y'. Osnovnie koncepcy'y' sovshehstvomany'ya sy'stem avtomaty'cheskogo upravleny'ya elektrosnabzheny'ya tyagy' [Text] / Yu. Y'. Zharkov // Matery'ali MNK. Varshavsky'j tehnologiy'chesky'j uny'versy'tet. – Varshava – 1989. – S. 67 – 72.
4. Matusevy'ch O. O. Metodologichni koncepciyi udoskonalennya sy'stemy' keruvannya tyagovogo elektropostachannya zalizny'cz' // [Electronic resource] Access mode: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/3028/1/17211-25200-1-PB.pdf>
5. Oficijna storinka Departamentu elektry'fikaciyi ta elektropostachannya [Electronic resource] Access mode: http://uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/department_of_electrification_and_power_supply/
6. Sklad gospodarstva elektropostachannya Ukrzalizny'ci. [Electronic resource] Access mode: http://studopedia.com.ua/1_128410_osnovni-zavdannya-pidrozdiliv-gospodarstva-elektropostachannya.html.
7. Postanova KМУ Pro utvorennya publichnogo akcionernogo tovary'stva «Ukrayins'ka zalizny'cy» vid 25 chervnya 2014 r. № 200 // [elektronny'j resurs] rezhy'm dostupu: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF/print1458505003632735>.

УДК 388.22.021.1

Тетяна Войченко, к.е.н., доц.

(доцент кафедри економіки і менеджменту Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)

ЕФЕКТИВНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ З ВИКОРИСТАННЯМ СИСТЕМИ КОНТРОЛІНГУ

Динамічні зміни в навколишньому середовищі, глобалізація ринків і поступове підвищення конкурентної боротьби вимагають від менеджменту вітчизняних транспортних підприємств застосування найсучаснішого інструментарію для виявлення існуючих у системах управління резервів ефективності. Тому все більшого значення набуває впровадження контролінгу в діяльність транспортних підприємств. Головна мета контролінгу – орієнтація управлінського процесу на досягнення цілей, що стоять перед підприємством.

На сучасному ринку транспортних послуг вищою метою транспортних підприємств є збереження та успішний розвиток потенціалу компанії. Вимоги нового світового ринку та необхідність удосконалення існуючих економічних процесів на транспортному підприємстві дали поштовх для виникнення та розробки методів застосування контролінгу. Саме досягнення цілей транспортних компаній забезпечуються через реалізацію процесів управління, а, отже, мета контролінгу, як захисту економічних інтересів, є похідною від цілей транспортного підприємства. Контролінг бере участь у формуванні задач і сприяє досягненню головної мети через методичне забезпечення процесів реалізації цілей компанії. Слід зазначити, що саме за допомогою методів контролінгу забезпечується координація цілей за всіма рівнями управління. Контролінг, тим самим, сприяє досягненню мети діяльності всієї транспортної системи загалом.

Раціональне використання ресурсів транспортних компаній, збереження цілісності транспортного процесу і підвищення його ефективності багато в чому залежать від упровадження нових методів управління, що забезпечують адаптацію структури управління до мінливих умов діяльності, реалізацію стратегічних і тактичних завдань підприємства. Важлива роль у вирішенні цих завдань належить впровадженню і використанню контролінгу як специфічної функції менеджменту щодо забезпечення і координації управлінських процесів. Тому для вирішення завдань контролінгу сучасні транспортні підприємства потребують нових моделей, підходів і методів, за допомогою яких ці завдання можуть бути вирішені найбільш ефективно.

Сучасний стан світового транспортного ринку характеризується постійною зміною умов, в яких доводиться функціонувати транспортним підприємствам, що веде не просто до зростання ролі управління ним, а до якісних змін у розумінні його принципів, елементів структури і методів реалізації.

© Войченко Т.О., 2016

У цих жорстких умовах перед керівниками особливо гостро постає задача прогнозування розвитку ринкової ситуації і своєчасна реакція на нові загрози й можливості з метою підвищення рівня конкурентоспроможності транспортного підприємства. Вона вирішується за рахунок практичної реалізації інноваційного потенціалу господарюючого суб'єкта, системно охоплює весь комплекс управлінських заходів, в основу яких покладено систему контролінгу.

Ключові слова: управління, система контролінгу, центри відповідальності, ефективність, транспортні підприємства.

Татьяна Войченко, к.э.н., доц.

(доцент кафедры экономики и менеджмента Киевской государственной академии водного транспорта имени гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)

ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЛИНГА

Динамические изменения в окружающей среде, глобализация рынков и постепенное повышение конкурентной борьбы требуют от менеджмента отечественных транспортных предприятий применения современного инструментария для выявления существующих в системах управления резервов эффективности. Поэтому все большее значение приобретает внедрение контроллинга в деятельность транспортных предприятий. Главная цель контроллинга – ориентация управленческого процесса на достижение целей, стоящих перед предприятием.

На современном рынке транспортных услуг высшей целью транспортных предприятий является сохранение и развитие потенциала компании. Требования нового мирового рынка и необходимость совершенствования существующих экономических процессов на транспортном предприятии дали толчок для возникновения и разработки методов применения контроллинга. Достижение целей транспортных компаний обеспечивается через реализацию процессов управления, а, следовательно, цель контроллинга, как защиты экономических интересов, является производной от целей транспортного предприятия. Контроллинг участвует в формировании задач и способствует достижению главной цели через методическое обеспечение процессов реализации целей компании. Следует отметить, что именно с помощью методов контроллинга обеспечивается координация целей по всем уровням управления. Контроллинг, тем самым, способствует достижению цели деятельности не одного транспортного предприятия, а всей транспортной системы в целом.

Рациональное использование ресурсов транспортных компаний, сохранение целостности транспортного процесса и повышение его эффективности во многом зависят от внедрения новых методов управления, обеспечивающих адаптацию структуры управления к меняющимся условиям деятельности, реализацию стратегических и тактических задач предприятия. Важная роль в решении этих задач принадлежит внедрению и использованию контроллинга

как специфической функции менеджмента по обеспечению и координации управленческих процессов.

Поэтому для решения задач контроллинга современные транспортные предприятия требуют новых моделей, подходов и методов, с помощью которых эти задачи могут быть решены наиболее эффективно.

Современное состояние мирового транспортного рынка характеризуется постоянным изменением условий, в которых приходится работать транспортным предприятиям, и ведет не просто к возрастанию роли управления им, а к качественным изменениям в понимании его принципов, элементов структуры и методов реализации. В этих жестких условиях перед руководителями особенно остро стоит задача прогнозирования развития рыночной ситуации и своевременная реакция на новые угрозы и возможности с целью повышения уровня конкурентоспособности транспортного предприятия. Она решается за счет практической реализации инновационного потенциала хозяйствующего субъекта, системно охватывает весь комплекс управленческих мероприятий, в основу которых положена система контроллинга.

Ключевые слова: управление, система контроллинга, центры ответственности, эффективность, транспортные предприятия.

Tatiana Voichenko , Ph.D., Assoc.

(associate Professor of Economics and Management Kyiv State Academy of Water Transport behalf Hetman Petro Konashevich Sagaydachniy)

EFFECTIVE MANAGEMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES USING THE SYSTEM CONTROLLING

Dynamic changes in the environment, globalization of markets and the gradual increase of competition require the management of domestic transport companies applying modern tools to identify existing reserves of the effectiveness of management systems. Therefore it is becoming increasingly important in controlling the implementation of the activities of transport companies. The main purpose of controlling – the orientation of the management process to achieve the goals of the enterprise.

In today's market of transport services supreme goal is to preserve the transport companies and the company's development. The requirements of the new global market and the need to improve existing economic processes at the transport company gave rise to the emergence and development of application methods of controlling. Achieving the goals of the company provided transport through the implementation of management processes, and therefore, the purpose of controlling, as the protection of economic interests, is derived from the objectives of the transport company. Controlling tasks involved in the formation and contributes to achieving the main goals through methodical processes to ensure the implementation of the company's goals. It should be noted that it is through controlling methods provided coordination purposes at all levels of management. Controlling, thus, contributes to the purpose of the activity is not a transportation company, and the whole of the transport system as a whole.

Rational use of resources, transport companies, preserve the integrity of the transport process and increase its efficiency is largely dependent on the introduction of new management methods to ensure the adaptation of governance structures to the changing conditions of activity, the implementation of strategic and tactical problems of the enterprise. An important role in solving these problems belong to the implementation and use of controlling as a specific management functions to ensure the coordination and management processes.

Therefore, to solve the problems of controlling modern transport enterprises trkbuyut new models, approaches and methods by which these objectives can be achieved most effectively.

The current state of the global vehicle market is characterized by constant changes in the environment in which to work transport companies, and leads not only to an increase in the role of Management, and a qualitative change in the understanding of its principles, elements of the structure and methods of implementation. In these harsh conditions before the heads of particularly acute problem of forecasting the development of the market situation and modern response to new threats and opportunities in order to increase the competitiveness of the transport undertaking. It is achieved in the practical realization of the innovative capacity of the economic entity, systematically covering the entire range of management activities, which are based on controlling system.

Keywords: management, controlling system, centers of responsibility, efficiency, transport companies.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку української економіки ефективність роботи транспортних підприємств усе більше залежить від застосування технологій і методів управління. Прискорення темпів науково-технічного прогресу, глобалізація виробничо-господарських зв'язків і посилення конкуренції висувають нові вимоги до системи управління транспортного підприємства. Сучасні транспортні підприємства, перетворюючись на складні системи, децентралізують управління і оперують великим потоком інформації, яка швидко втрачає актуальність. У зв'язку з цим, з'являється об'єктивна необхідність координації діяльності різних підрозділів. Для забезпечення керованості таких систем потрібні нові методи управління, відповідні складності зовнішнього та внутрішнього середовища підприємства. У цих умовах необхідним стає використання методів та інструментів контролінгу, який координує роботу функціональних служб підприємства і надає інформаційно-аналітичну підтримку керівництву при прийнятті управлінських рішень. Оптимізуючи модель управління транспортним підприємством з урахуванням його специфіки, контролінг дозволяє чітко дотримуватися принципу цілеполягання і принципу відповідності повноважень видам управлінських впливів. На цій основі істотно покращується якість та ефективність управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуальність впровадження контролінгу розглянута такими вченими, як: Белобженський І., Білуха М., Бодюк А., Бутинець Ф., Мурашко В., Троян О.В., Задорожний Р.П., Верхоглядова Н.І. та ін. Визначенню сутності та ролі контролінгу присвячені роботи Ананькіної О.Л., Бородушка І.В., Гусевої І.Б., Дедова О.А., Захарова М.М., Лебедева П.В., Натарова М.В., Печатнової О.Д., Смирнова С.А., Уткіна Е.О. Привертають увагу роботи, виконані в останній період Івановою Н.І., Кармінським А.М., Макеєвим Р.В., Одеговим Ю.Г., Просветовим Г.І., Фалько С.Г., Ємець Е.В. та ін. За кордоном проблеми конт-

ролінгу досліджували К.Друрі, Р.Манн, Е.Майер, Х.Фолльмут, Д.Хан, Ч.Хонгрен, П.Хорват, Х.Хунгенберг та ін. Ці роботи дозволяють по-новому осмислити низку проблем організації управління підприємствами на базі системи контролінгу, проте практичний аспект організації контролінгу з урахуванням галузевої специфіки на сучасних транспортних підприємствах потребує подальшого удосконалення.

Мета статті. Метою статті є дослідження контролінгу як сучасної системи управління транспортними підприємствами та пошук нових більш ефективних методів та інструментів процесу управління в умовах динамічного висококонкурентного зовнішнього середовища.

Викладення основного матеріалу дослідження. Під контролінгом ми розуміємо напрямо управлінської діяльності, зміст якої становить формування сучасної системи управління транспортним підприємством, орієнтованої на його ефективну роботу і на досягнення кінцевих результатів. Саме контролінг займає важливе місце в системі управління підприємством: він пов'язує всі функції управління, інтегрує і координує їх, забезпечує функціонування системи управління на якісно вищому рівні. При цьому, реалізація контролінгу з метою забезпечення ефективності процесу управління є унікальним процесом, оскільки в кожному конкретному випадку характер впливу зовнішніх і внутрішніх факторів на цей процес може бути різним [1].

Розробка якісної системи управління в даний час актуальна для багатьох підприємств. Вихідна точка створення системи – персоніфікація відповідальності за прийняття рішень і визначення структури центрів відповідальності на підприємстві. Для кожного з останніх визначаються цілі, складаються плани, ведеться облік результатів, оцінюється діяльність керівників і співробітників.

Контролінг грає істотну роль в підвищенні якості управління процесами на основі спостереження, перевірки всіх аспектів діяльності, обліку, порівняння даних і аналізу, планування, підготовки та просування проектів управлінських рішень. Він забезпечує безперервний моніторинг діяльності на кожному рівні управління і містить у собі різні форми контролю тенденцій і намірів, виявлення відхилень і проблемних зон, виконуючи при цьому роль сигнальної системи для менеджменту, може використовуватися як комплексний інструмент, що забезпечує успіх компанії [2, 3].

Організаційні структури, що є сьогодні, на більшості транспортних підприємств не дозволяють розрахувати витрати, прибуток, продуктивність, ефективність по кожному бізнесу, напрямку і рівню діяльності, що істотно знижує мотивацію менеджерів підрозділів і не сприяє ефективному функціонуванню підприємства в цілому. Такий підхід не тільки не сприяє дослідженню шляхів зниження витрат на обслуговування виробництва, а й позбавляє можливості отримувати релевантну інформацію, впливати на ефективність діяльності підприємства, контролювати всі процеси, якісно управляти ними.

У зв'язку з цим, виникає необхідність створення такої системи організації обліку, яка дозволила б управляти діяльністю всіх підрозділів транспортного підприємства. Це обумовлює необхідність відокремлення відділів і служб, процесів виробництва і управління в самостійні облікові центри, такі, як центри витрат по місцях виникнення і видах, цілях, проблемах, проектах, продуктах, клієнтах, операціях, регіонах, центрах інвестицій, центрах доходів, центрах прибутку, проектним центрам. Такі центри будуть складовою системи контролінгу ефективності на підприємстві, облік за якими дозволяє істотно підвищити продуктивність виробничого обліку, контролю, аналізу та управління.

Традиційно виділення центрів відповідальності здійснюється на основі того, який показник перебуває під контролем даного сегмента, а оцінка його діяльності є основою оцінки ефективності керівника даного центру відповідальності [4]. Формування центрів відповідальності, засноване на організаційно-технологічній структурі підприємства, дозволяє виділити горизонтальний і вертикальний розрізи суб'єкта господарювання, що надає можливість поєднувати централізоване керівництво з децентралізацією, в даному випадку, з максимальною ініціативою керівників на всіх рівнях менеджменту для досягнення спільної мети – підвищення економічної ефективності господарювання.

В управлінському обліку більшості транспортних організацій, де його застосовують, незалежно від розмірів структурних підрозділів, виділяють чотири типи центрів відповідальності, які мають характеристику різного ступеня фінансової відповідальності і управлінських повноважень керівників центрів: центри витрат, центри доходів, центри прибутку, центри інвестицій [5, 6].

Формування центрів відповідальності найбільш повно відповідає вимогам створення системи контролінгу продуктивності і ефективності, оскільки дозволяє службі контролінгу найбільш успішно виконувати такі функції, як контроль і моніторинг ефективності діяльності транспортного підприємства, бізнес-процесів, активів, управління, процесів виробництва, постачання і збуту; контроль економічності роботи підрозділів, сервісної, керуючої функції. Показники ефективності діяльності організації можуть розроблятися менеджерами транспортного підприємства для кожного центру відповідальності з подальшою можливістю їх агрегування в узагальнюючу систему вимірювання, забезпечуючи взаємодію з іншими системами: управлінським, бухгалтерським, статистичним, податковим, оперативним, проектним обліком; аналізом і звітністю. Наведена в табл. 1 порівняльна характеристика центрів відповідальності може служити основою для формування системи управління при моделюванні бізнесу транспортного підприємства.

Таблиця 1. Порівняльна характеристика центрів відповідальності транспортного підприємства

Типи центрів відповідальності	Задачі обліку	Критерії оцінки діяльності центру
ЦЕНТР ВИТРАТ	Вимірювання і фіксація витрат на «вході» в центр відповідальності	Прямі витрати; ефективність (продуктивність) за видами витрат, цілей, проблем, місцями виникнення, працею
ЦЕНТР ДОХОДІВ	Фіксація результатів діяльності центру на «виході»	Розмір виручки; ефективність (продуктивність) за продукцією (послугами), клієнтами, договорами, регіонами
ЦЕНТР ПРИБУТКУ	Вимірювання і фіксація витрат на «вході» в центр відповідальності, витрат всередині цього центру, кінцевих результатів його діяльності на «виході»	Розмір прибутку; ефективність (продуктивність) за продукцією (послугами), управління, проектів
ЦЕНТР ІНВЕСТИЦІЙ	Вимірювання і контроль витрат і доходів центру інвестицій, оцінка ефективності використання інвестицій, активів	Ефективність використання інвестицій (норма прибутку, рентабельність); ефективність активів
ЦЕНТР ПОРТФЕЛЯ ПРОЕКТІВ	Вимірювання і контроль витрат і доходів центру проектів, оцінка ефективності проектів	Ефективність проекту, розмір прибутку за проектом

Вибір системи управлінського обліку на підприємстві залежить від специфіки його технологічного процесу і організаційної структури. Так, технологічні особливості визначають дві основні складові обліку: напрям збору інформації; метод обліку витрат і калькулювання собівартості.

Особливості організації обліку на транспортних підприємствах, що займаються доставкою, обумовлені, в першу чергу, тим, що послуга, яка надається – переміщення – не має речової форми. Вона споживається в момент виробництва і не може бути об'єктом зберігання. Розглядаючи кінцевий продукт – доставку – як загальний виробничий процес, можна виділити його частини. Ними є технологічні процеси, що є заздалегідь спланованими операціями. Підприємству важливо визначити, які бізнес-процеси будуть об'єктами планово-облікової діяльності. Це дозволить виділити центри відповідальності, в розрізі яких і ведеться збір інформації.

Розглянемо це на прикладі транспортної компанії, що спеціалізується на залізничних перевезеннях. Виробничий процес доставки тут представлений найбільш повно. Загальна схема послуги перевезення може бути розбита на частини (табл. 2).

Таблиця 2. Технологічні процеси, які створюють послугу перевезення

Технологічний процес	Характеристика процесу	Можливий виконавець
Митне оформлення	Додатковий	Перевізник / Відправник
Упаковка	Додатковий	Перевізник / Відправник
Доставка до станції відправлення	Додатковий	Перевізник / Відправник / Сторонній
Прийом вантажу	Основний	Перевізник
Завантаження	Додатковий	Перевізник / Відправник / Сторонній
Оформлення перевізних документів	Основний	Перевізник
Транспортування до пункту призначення	Основний	Перевізник
Інформування про місце знаходження вантажу	Додатковий	Перевізник / Відправник
Розвантаження	Додатковий	Перевізник / Відправник / Сторонній
Зберігання і видача вантажу	Додатковий	Перевізник / Відправник / Сторонній
Доставка на склад отримувача	Додатковий	Перевізник / Відправник / Сторонній

До низки технологічних процесів (зберігання вантажу на складі, митне оформлення, упаковка, завантаження або розвантаження, доставка до станції відправлення або складу одержувача) можливе двояке ставлення. З одного боку, їх можна розглядати як частину загального технологічного процесу. З іншого – як допоміжні види діяльності, які виділяються в самостійні бізнес-процеси. На нашу думку, другий варіант доцільніший. Адже надання даного комплексу послуг безпосередньо не пов'язане з рухом вантажу між пунктом відправлення та призначення. Всі етапи даного процесу можуть бути реалізовані силами вантажовідправника, вантажоодержувача або сторонньої фірми. Тому на підприємстві доцільно виділити підрозділи основної діяльності, які забезпечують доставку вантажу в пункт призначення, і підрозділи допоміжної діяльності (табл. 3).

Таким чином, збір інформації ведеться, по-перше, в розрізі видів діяльності, а по-друге – в розрізі центрів відповідальності. Створення багатофакторної системи вимірювання ефективності (продуктивності) за центрами відповідальності дозволить виконувати роль сигнальної системи, що допомагає в ході стратегічного і комплексного аналізу виявити проблемні ділянки в організації та вчасно прийняти регулюючі заходи.

Таблиця 3. Підрозділи основної та допоміжної діяльності

Центри відповідальності	Тип центру відповідальності	Вид діяльності
Пункт завантаження	Центр доходу	Основна
Диспетчерський відділ	Центр управлінських витрат	Основна
Відділ перевезень	Центр нормативних витрат	Основна
Експедиторський відділ	Центр прибутку	Допоміжна
Ремонтні майстерні	Центр витрат	Допоміжна
Склад	Центр прибутку	Допоміжна

На транспортних підприємствах існує можливість застосування незістикованих систем обліку, де існують блоки бухгалтерського обліку, управлінського обліку, ефективності (продуктивності). Попри те, що дані системи здатні забезпечити високу якість системи вимірювання, вони надають можливості використання різних принципів вимірювання показників ефективності в підрозділах підприємства, що часто призводить до зниження продуктивності, оскільки контроль за застосовуваними методами і використання результатів у таких системах слабкіший.

Зістиковані системи дозволяють інтегрувати окремі показники в єдину систему обліку, передбачити управлінські впливи, забезпечити супровід по всіх процесах, можливість виявлення негативних наслідків та їх ліквідацію. Використання комплексних зістикованих автоматизованих систем дозволить забезпечити не тільки гнучкість обліку, а й можливість швидкого переналагодження всієї системи управління без її зупинки. У більшості випадків для формування управлінських даних бухгалтерська інформація трансформується під конкретні правила ведення управлінського обліку. Отже, завдання комплексної автоматизованої системи контролінгу зводиться до встановлення стандартів, правил, за якими інформація з бухгалтерського обліку буде перетворена в податкові, статистичні, управлінські операції. Одноразове встановлення такого налаштування дозволить у подальшому управлінські документи формувати автоматично і працювати в режимі on-line, коли при формуванні нової операції в бухгалтерському обліку одночасно відразу буде формуватися управлінський документ, що дозволить приймати управлінські рішення з максимальною оперативністю. Щоб система автоматично визначала центри відповідальності відповідно до бізнес-логіки кожної конкретної господарської ситуації, необхідно визначити установки (правила), використовуючи які, програма зможе коректно визначати центри відповідальності.

Гнучке автоматизоване виробництво, як об'єкт проектування і управління – це система нового класу, в яких типізація рішень забезпечується через використання принципу модульності, в якому гнучкий інтегрований комплекс компонується з окремих типових модулів і систем: виробничих, інженерно-технологічних, технічного обслуговування і ремонтів, системи забезпечення наукових досліджень [7]. Однак гнучкі автоматизовані комплекси не містять у собі фінансовий, управлінський облік, планування і бюджетування, в той час як їх з'єднання з науковими дослідженнями, технічною та технологічною підготовкою та іншими функціями, які виконуються на стадіях життєвого циклу продукту і реалізуються в гнучких інтегрованих комплексах, дозволить забезпечити високу ефективність системи управління транспортним підприємством.

Впровадження системи контролінгу на транспортному підприємстві має будуватися на підставі гнучких інтегрованих систем, зістикованих у єдине ціле, що дозволить, з одного боку, максимально використовувати вхідну інформацію для цілей

управління, з іншого, скоротити низькопродуктивну неефективну працю. Зістиковані системи здатні видавати таку інформацію, якої менеджери не мають, оскільки збирають у єдине ціле всі аспекти діяльності, збирати які розрізнено часто не надається можливим [6]. З метою підвищення можливостей впливу на розвиток об'єкта господарювання зістиковані системи управління підприємства потрібно формувати не тільки по модулях, а й одночасно по центрах відповідальності (табл. 4), що надасть можливість виявляти відхилення, реагувати на них, а значить, підвищувати контроль, оцінку і регулювання ефективності бізнес-процесів. Модулі програми також необхідно будувати на підставі життєвого циклу продукту, що дозволить виявляти резерви для вдосконалення видів діяльності по ланцюжку цінності в цілому [8].

Таблиця 4. Склад автоматизованої системи управління транспортним підприємством за центрами відповідальності

Найменування модуля	Функції модуля
МАРКЕТИНГ (центр витрат)	життєвий цикл нового продукту (послуги); вивчення ринку та його систематизація; контроль за просуванням нових товарів; аналіз ринку збуту з метою його розширення; статистика продажів; оцінка і обґрунтування нових видів продукції (послуг); інформаційна підтримка цінової політики, ефективного менеджменту щодо задоволення потреб клієнтів; оцінка ефективності діяльності служби маркетингу: обсяг і час досліджень на одного робітника
ТЕХНІЧНА ПІДГОТОВКА ВИРОБНИЦТВА (центр витрат)	облік виробничих потужностей, основних засобів, ноу-хау; оцінка виробничих резервів і нових видів продукції; побудова графіка роботи і ремонту обладнання, термінів ремонту, кошторису витрат, облік комплектуючих для ремонтів, оцінка потреб в енергоресурсах, їх оптимізація; оцінка міжремонтних періодів; оцінка ефективності технічних служб
МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ (центр витрат)	управління постачанням і замовленнями товарно-матеріальних ресурсів з урахуванням контролю якості; управління структурою складського господарства та оптимальним розміщенням на складах з урахуванням умов зберігання; інформаційне забезпечення процесом придбання виробничих ресурсів, розрахунків ефективності служб постачання; оперативний пошук сировини і матеріалів, облік їх запасів на складі, інвентаризація; оцінка ефективності служб матеріально-технічного забезпечення
ВИРОБНИЦТВО (центр витрат)	контроль за виконанням виробничих планів, станом виробничих потужностей, технологічною дисципліною; інформаційне забезпечення процесів виробництва і управління; облік руху сировини і матеріалів, допоміжних матеріалів, напівфабрикатів в основному виробництві; облік витрат, випуску продукції (послуг) в натуральному вимірі; оцінка ефективності (продуктивності) діяльності: обсяг виробництва на одного робітника, на одну грошову одиницю, за одиницю часу
ЗБУТ (центр витрат) (центр прибутку)	ведення баз даних товарів, продукції, послуг; планування термінів постачання і транспортних витрат, оптимізація транспортних маршрутів і способів транспортування; ведення контрактів; поточний контроль за економічністю процесів транспортування товарно-матеріальних ресурсів;

	оцінка ефективності (продуктивності) служби збуту за обсягом виробленої, товарної, сплаченої продукції (послуг); обсягом виробництва і реалізації на одного робітника; обсяг прибутку на одного робітника; додана вартість на одну грошову одиницю витрат на персонал, зарплати, одного робітника, виробленої продукції за годину продуктивної праці
УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ПЕРСОНАЛУ (центр витрат) (центр інвестицій) (центр портфеля проектів)	забезпечення успішного функціонування організації; забезпечення методичної та інформаційної підтримки менеджерів підприємства; облік робочої сили; формування фонду оплати праці; стимулювання трудової діяльності; оцінка ефективності праці; планові і фактичні калькуляції; оперативний облік і контроль як адміністративно-господарських служб, так і всіх підрозділів; забезпечення контролю за роботою служб підприємства та оптимізація їх роботи; забезпечення координації робіт і ресурсів; забезпечення достовірної інформації про стан підприємства на поточний момент і підготовка прогнозу на майбутнє; облік по проектам, відповідальним за проект, формування повної уяви про собівартість кінцевого продукту по компонентам витрат; облік інвестицій, розробка і реалізація інвестиційної політики підприємства, її ефективність; підтримка рентабельності і забезпечення ліквідності підприємства; оцінка ефективності (продуктивності) в центрах відповідальності: додана вартість на одну грошову одиницю витрат на персонал, зарплати; обсяг реалізації на одного робітника; оцінка ефективності активів, інвестицій, бізнес-процесів, проектів

Висновки та пропозиції. Таким чином, управління ефективністю через центри відповідальності в сучасних умовах господарювання – це якісний інструмент для тих менеджерів і власників транспортних компаній, які хочуть оперативно управляти бізнесом і впливати на нього; мати системне уявлення про напрями і темпи розвитку свого підприємства; усвідомлювати, за рахунок чого стало можливим досягнення отриманого результату, хто доклав до цього зусиль, які ланки підприємства гальмують рух і розвиток, а також спосіб визначити найбільш ефективні підрозділи компанії, впливаючи цілеспрямовано на які, можна домогтися максимального ефекту і досягти якісно нових результатів. Системи управління ефективністю за центрами відповідальності з урахуванням життєвого циклу продукту переводять процес управління на новий якісний рівень, відповідний управлінню за цілями, замість традиційного підходу за функціями.

Проведені дослідження щодо контролінгу як сучасної системи управління на транспортних підприємствах є підґрунтям для подальших наукових досліджень стосовно оцінки конкурентоспроможності транспортних компаній та їх ефективності на сучасному ринку транспортних послуг.

ЛІТЕРАТУРА

1. Суворова І. М. Контролінг як сучасна система управління на авіатранспортному підприємстві / І. М. Суворова // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»: збірник наукових праць / ред. кол. : І. Д. Пасічник, О. І. Дем'янчук. – Острог: Видавництво Національного університету «Острозька академія», 2014. – Випуск 26. – С. 38–44.
2. Анискин Ю.П. Планирование и контроллинг: учебник / Ю.П. Анискин, А.М. Павлова. – М.: Омега-Л, 2003. – 280 с.
3. Карминский А. М. Контроллинг в бизнесе: методологические и практические основы построения контроллинга в организациях / А. М. Карминский [и др.]. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 256 с.
4. Жирнова Т. В. Система управления предприятием с учетом контроллинговой деятельности / Т. В. Жирнова // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Экономика и право. – 2013. – № 7–8. – С. 70–72.

5. *Лейкин Д.* Управление по центрам ответственности // Портал Iteam: Технологии корпоративного управления. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.iteam.ru/publications/finances/section_12/article_2475.
6. *Сербиновский Б.Ю.* Производительность предприятия и труда: управление и контроллинг / Б.Ю. Сербиновский, Э.В. Емец // Научный журнал КубГАУ [Электронный ресурс]. – Краснодар: КубГАУ, 2011. – № 67 (03). – Шифр Информрегистра: 04201100012/0092. – Режим доступа: <http://ej.kubagro.ru/2011/03/pdf/09.pdf>.
7. *Сухарева Л. А.* Контроллинг – Основа управления бизнесом / Л. А. Сухарева, С. Н. Петренко – К. : Эльга, Ника-Центр, 2002. – 208 с.
8. *Цигилик И. И.* Контроллинг (навчальний посібник у схемах і таблицях) [Текст]: Навчальний посібник / И. И. Цигилик. – К/ : Центр навчальної літератури, 2004. – 76 с.
9. *Хан Д.* Планирование и контроль: концепция контроллинга: [Пер з нім.]. / Д. Хан/ – М.: Финансы и статистика, 1997. – 800 с.

REFERENCES

1. *Suvorova I. M.* Kontroling jak suchasna sistema upravlinnja na aviatransportnomu pidpriemstvi / I. M. Suvorova // Naukovi zapiski Nacional'nogo universitetu «Ostroz'ka akademija». Serija «Ekonomika»: zbirnik naukovih prac' / red. kol. : I. D. Pasichnik, O. I. Dem'janchuk. – Ostrog: Vidavnistvo Nacional'nogo universitetu «Ostroz'ka akademija», 2014. – Vipusk 26. – S. 38–44.
2. *Aniskin JU.P.* Planirovanie i kontrolling: uchebnik / JU.P. Aniskin, A.M. Pavlova. – M.: Omega-L, 2003. – 280 s.
3. *Karminskij A. M.* Kontrolling v biznese: metodologicheskie i prakticheskie osnovy postroenija kontrollinga v organizacijah / A. M. Karminskij [i dr.]. – M. : Finansy i statistika, 1998. – 256 s.
4. *Zhirnova T. V.* Sistema upravlenija predpriatijem s uchetom kontrolingovoj dejatel'nosti / T. V. Zhirnova // Sovremennaja nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. JEkonomika i pravo. – 2013. – № 7–8. – S. 70–72.
5. *Lejkin D.* Управление по центрам ответственности // Portal Iteam: Tehnologii korporativnogo upravlenija. [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: http://www.iteam.ru/publications/finances/section_12/article_2475.
6. *Serbinovskij B.JU.* Proizvoditel'nost' predprijatija i truda: upravlenie i kontrolling / B.JU. Serbinovskij, JE.V. Eмец // Nauchnyj zhurnal KubGAU [JElektronnyj resurs]. – Krasnodar: KubGAU, 2011. – № 67 (03). – SHifr Informregistra: 04201100012/0092. – Rezhim dostupa: <http://ej.kubagro.ru/2011/03/pdf/09.pdf>.
7. *Suhareva L. A.* Kontrolling – Osнова upravlenija biznesom / L. A. Suhareva, S. N. Petrenko – K. : JEI'ga, Nika-Centr, 2002. – 208 s.
8. *Cigilik I. I.* Kontroling (navchal'nij posibnik u shemah i tablicjah) [Tekst]: Navchal'nij posibnik / I. I. Cigilik. – K/ : Centr navchal'noi literaturi, 2004. – 76 s.
9. *Han D.* Planuvannja i kontrol': koncepcija kontrolingu: [Per z nim.]. / D. Han/ – M. : Finansy i statistika, 1997. – 800 s.

УДК 330.131.7:658.018 (045)

*Галина Кучерук, д.е.н., проф.
(завідувач кафедри «Логістика»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

АНТИКРИЗОВЕ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ СИСТЕМАМИ

Метою статті є обґрунтування необхідності антикризового управління логістичними системами в сучасних умовах господарювання та визначення основних принципів антикризового управління ними.

У статті розглядаються фактори, що впливають на необхідність антикризового управління логістичними системами в сучасних умовах господарювання. Це пов'язано із наявністю кризових процесів, що викликані політичною нестабільністю, соціальною напруженістю, зростаючою інфляцією, загальносвітовою фінансовою кризою. Наводяться основні функції антикризового управління логістичними системами. Стверджується, що для забезпечення ефективного антикризового управління необхідно забезпечити узгодженість їх виконання. Визначені основні принципи антикризового управління логістичними системами: системний підхід, принцип глобальної оптимізації, тотальних витрат, логістичної координації, принцип моделювання та інформаційно-комп'ютерної підтримки та принцип розробки необхідного комплексу підсистем. Надано характеристики визначених принципів антикризового управління. Розроблені вимоги щодо управлінських рішень в логістичних системах в умовах кризи. Сформовані організаційні заходи, необхідні для подолання кризової ситуації на підприємстві.

Ключові слова: криза, антикризове управління логістичними системами, принципи антикризового управління логістичними системами, функції антикризового управління логістичними системами.

*Галина Кучерук, д.э.н., проф.
(заведующая кафедрой «Логистика»
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

АНТИКРИЗИСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ

Целью статьи является обоснование необходимости антикризисного управления логистическими системами в современных условиях хозяйствования и определение основных принципов антикризисного управления ими.

© Кучерук Г. Ю., 2016

В статье рассматриваются факторы, влияющие на необходимость антикризисного управления логистическими системами в современных условиях хозяйствования. Это связано с наличием кризисных процессов, вызванных политической нестабильностью, социальной напряженностью, растущей инфляцией, общемировым финансовым кризисом. Приводятся основные функции антикризисного управления логистическими системами. Утверждается, что для обеспечения эффективного антикризисного управления необходимо обеспечить согласованность их выполнения. Определены основные принципы антикризисного управления логистическими системами: системный подход, принцип глобальной оптимизации, полных затрат, логистической координации, принцип моделирования и информационно-компьютерной поддержки и принцип разработки необходимого комплекса подсистем. Приведены характеристики определенных принципов антикризисного управления. Разработаны требования к управленческим решениям в логистических системах в условиях кризиса. Сформированы организационные мероприятия, необходимые для преодоления кризисной ситуации на предприятии.

Ключевые слова: кризис, антикризисное управление логистическими системами, принципы антикризисного управления логистическими системами, функции антикризисного управления логистическими системами.

*Galina Kucheruk, Doctor of Economic Sciences, Professor
(Head «Logistics», State Economy and Technology university of Transport)*

CRISIS MANAGEMENT LOGISTICS SYSTEM

The aim of the article is to study the need for crisis management logistics systems in modern conditions of managing and defining the basic principles of crisis management.

This article discusses the factors influencing the need for crisis management logistics systems in the current economic conditions. This is due to the presence of crisis processes caused by political instability, social tensions, rising inflation, a worldwide financial crisis. The basic functions of crisis management logistics systems. It is alleged that in order to ensure effective crisis management is necessary to ensure the consistency of their performance. The basic principles of crisis management logistics systems: a systematic approach, the principle of global optimization, total costs, logistical coordination, modeling principle, information and computer support, and the principle of the development of the necessary complex subsystems. The characteristics of certain principles of crisis management. The requirements to management decisions in logistics systems in crisis. Formed organizational measures needed to overcome the crisis in the company.

Keywords: crisis, crisis management logistics systems, principles of crisis management systems, logistics, crisis management functions of the logistics systems.

Постановка проблеми. Сучасний економічний стан в Україні характеризується наявністю кризових процесів, що викликані політичною нестабільністю, соціаль-

ною напруженістю, зростаючою інфляцією, загальносвітовою фінансовою кризою. Разом з тим, розвиток логістики як подальшого напрямку підвищення ефективності в економіці досягнув українських підприємств. Проте діючи в умовах ризику, вони отримали і проблеми організації антикризового управління логістичними системами.

Виявлення і використання нових дієвих інструментів антикризового управління в логістичній діяльності українських підприємств набуває великого значення у зв'язку з процесами глобалізації, майбутнім вступом України до ЄС і інтеграційними процесами у сфері виробництва і розподілу, в результаті чого зростає кількість стейкхолдерів і, відповідно, зростає рівень економічних ризиків.

Таким чином, актуальність дослідження визначається можливістю попередження, згладжування або усунення кризових явищ у роботі логістичних систем.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні проблеми антикризового управління господарюючими суб'єктами знайшли відображення в роботах Е.Уткіна, Е.Мінаєва, О.Сметанюк, А.Гершанка, Е.Короткової та ін. У зарубіжній економічній літературі аналіз питань, пов'язаних з вивченням сутності антикризового управління, представлений у працях П.Друкера, Б.Форгуса, Е.Альтмана, Е.Муглера, А.Томпсона, Еліяху М.Голдратта, Дж.Кокса, Г.Бірмана, РБрелі, Дж.Фіннері, С.Шмідта, Р.Хіта та ін.

Проблеми логістичного забезпечення, супроводжуючого рух матеріального потоку, в науково-практичній літературі розроблені такими авторами, як В. П. Алфер'єв, Г. Л. Багієв, Н. В. Войтоловський, А. М. Гаджинський, О. А. Горбашко, М. П. Гордон, М. Ю. Григорак, І. О. Єловий, Є. В. Крикавський, В. С. Лукінський, Л. Б. Міротін, В. М. Мішін, В. В. Окрепілов, Б. К. Плоткін, А. М. Родніков, В. І. Сергеев, А. І. Семененко, А. О. Смехов, В. Н. Спіцнадель, И. Е. Ташбаєв, В. В. Щербаков й ін. Проблема надійності контрагентів підприємства присвячені роботи таких науковців, як І. Луценко, О. Карпенко, Л. Лігоненко, Н. Пагуніна, В. Лапідуса. Проте більшість із них базується на підходах обґрунтування вибору лише постачальників, нехтуючи при цьому іншими стейкхолдерами перевізного процесу та стратегічними заходами щодо уникнення кризових явищ у логістичних системах.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Дослідження специфіки антикризового управління логістичними системами в умовах високого ступеня невизначеності є маловивченою проблемою, як в практичному, так і в теоретичному плані.

Мета статті. Обґрунтувати необхідність антикризового управління логістичними системами в сучасних умовах господарювання та визначити основні принципи антикризового управління ними.

Виклад основного матеріалу дослідження. При традиційному підході до управління логістичними системами кожна ланка логістичного ланцюга має власну систему управління, яка орієнтується на власні цілі та критерії ефективності. Вихідний матеріальний потік кожної попередньої ланки логістичного ланцюга є вхідним для наступного. Результуючим матеріальним потоком є вихідний потік останньої ланки логістичного ланцюга. Його параметри отримуються в результаті незалежних управлінських впливів, що здійснюються логістичним персоналом послідовно в кожному з ланок логістичної системи. Тому з точки зору загальних цілей вони є спонтанними і, отже, менш ефективними. Особливо це відчувається при стратегічному управлінні логістичними системами. Для досягнення довгострокових цілей необхідно використовувати управляючі дії, що додаються з боку єдиної

логістичної системи управління до нового об'єкта управління – наскрізного матеріального потоку логістичної системи в цілому. Такі управляючі впливи формуються виходячи із загальних стратегічних цілей і критеріїв ефективності досліджуваної логістичної системи, параметри вихідного матеріального потоку виявляються достатньо прогнозованими. Тому для ефективного антикризового управління логістичними системами необхідно опиратися на єдність стратегічних цілей і критеріїв.

Основними цілями логістичної стратегії підприємства, як правило, є: зменшення витрат, мінімізація інвестицій в логістичну систему, покращання логістичного сервісу. Логістичний оперативний план при цьому зазвичай носить короткостроковий характер і використовується для управління повсякденною діяльністю. Оперативний план є механізмом досягнення стратегічних цілей організації та розробляється в повній відповідності зі стратегічними планами; на рівні середньої ланки; на період не більше одного року, тому результати його реалізації проявляються порівняно швидко і можливе швидке застосування заходів по коригуванню виявлених відхилень на короткостроковий період. Але це не дає можливості запобігати кризовим ситуаціям.

Організація антикризового управління припускає наявність певного порядку або ступеня впорядкованості у логістичній системі, у тому числі в її побудові і функціонуванні. Робота будь-якого підприємства, зокрема спроектованого на логістичних принципах, характеризується різними видами зв'язків як між працівниками (підрозділами), так і між ними та керівництвом. Зв'язки як процес реалізуються у вигляді конкретних і загальних функцій управління (наприклад, управління фізичним розподілом готової продукції), а як явище – у вигляді структур управління. Важливою функцією антикризового управління є мотивація, яка полягає в активізації діяльності людей, що беруть участь у процесі просування та оптимізації матеріального потоку у забезпеченні стабільності логістичної системи. У першу чергу це стосується персоналу самої організації, що виробляє або реалізує матеріальні цінності, при цьому можна використовувати як економічне, так і моральне стимулювання. Але логістичні послуги, які супроводжують просування матеріального потоку до споживача і які реалізуються логістичними посередниками, потребують забезпечення мотивації персоналу сторонньої фірми. Однак це досить специфічне стимулювання, оскільки діють, як правило, тільки економічні стимули. Тим не менш, подібний факт потрібно враховувати, оскільки від рівня обслуговування цих фірм залежать загальне сприйняття і задоволеність клієнта результатом придбання сукупної пропозиції (продукту фірми-виробника або розповсюджувача і супутніх логістичних послуг, замовлених на стороні).

Контроль роботи логістичної системи – це теж необхідна управлінська функція. Вона полягає в кількісній та якісній оцінці логістичної діяльності. Координація – заключна за своєю сутністю управлінська функція. Традиційно це функція забезпечення безперебійності і безперервності роботи логістичної системи. Таким чином, можна виділити два головні завдання координації у процесі антикризового управління логістичними системами – це забезпечення єдності та узгодженості всіх функцій процесу логістичного управління (планування, організація, мотивація, контроль) і досягнення узгодженості в роботі всіх ланок логістичної системи шляхом встановлення раціональних зв'язків між ними. При аналізі та проектуванні логістичних систем, методів і прийомів логістичного управління є певні принципи антикризового управління (табл. 1). Визначені принципи антикризового управлін-

ня, доповнюючи та конкретизуючи один одного мають діяти тільки комплексно. У великих логістичних системах для забезпечення дієвого антикризового управління потрібно сформулювати свої окремі консультативні ради, які повинні забезпечити правильність рішень, прийнятих управлінським персоналом логістичних систем та окремих підрозділів.

Таблиця 1. Принципи антикризового управління логістичними системами

Принципи	Характеристика
Системний підхід	Проявляється у розгляді всіх елементів логістичної системи як взаємопов'язаних і взаємодіючих ланцюгів для досягнення єдиної мети антикризового управління. Відмінною особливістю є те, що оптимізується функціонування не окремих елементів, а всієї логістичної системи в цілому на довгострокову перспективу
Принцип глобальної оптимізації	Передбачає, що при оптимізації структури або управління логістичної системи необхідне узгодження локальних цілей функціонування елементів системи для досягнення глобального оптимуму
Принцип тотальних витрат	Врахування всієї сукупності витрат управління матеріальними та супутніми фінансовими та інформаційними потоками по всій довжині логістичного ланцюга. Відмінною особливістю є необхідність стратегічного прогнозування розміру цих потоків
Принцип логістичної координації (інтеграції)	Передбачає досягнення узгодженої, інтегральної участі всіх ланок логістичної системи від її початку і до кінця в антикризовому управлінні матеріальними, фінансовими та інформаційними потоками в процесі реалізації загальної мети системи
Принцип моделювання та інформаційно-комп'ютерної підтримки	Полягає в тому, що при аналізі, синтезі і оптимізації об'єктів і процесів в логістичних системах і ланцюгах широко використовуються різні математичні, економіко-математичні, графічні і інші моделі. При цьому обов'язково застосовується інформаційно-комп'ютерна підтримка
Принцип розробки необхідного комплексу підсистем	Забезпечення процесу антикризового управління логістичними системами технічної, економічної, екологічної, організаційної, правової, кадрової та іншою підтримкою
Принцип TQM – загального управління якістю	Забезпечення високої якості роботи кожного елементу логістичної системи для досягнення загальної якості товарів і послуг, що поставляються кінцевим споживачам
Принцип гуманізації технологічних рішень	Спрямований на відповідність логістичної системи екологічним, ергономічним, соціальним, етичним та іншим невартісним вимогам
Принцип стійкості та адаптивності	Полягає в стійкій роботі логістичної системи при допустимих відхиленнях параметрів і факторів зовнішнього середовища і гнучкому пристосуванні при значних коливаннях

Складено на основі джерел [1, 2, 3, 4]

Організаційна структура, яка займається управлінням логістичною системою, для забезпечення правильності рішень в умовах кризи зобов'язана виконувати низку вимог.

1. Виробляти і формувати систему логістики, дотримуючись принципів антикризового управління логістичними системами.

У результаті виробничо-господарської діяльності періодично виникає необхідність перетворень в існуючій на підприємстві системі логістики. Найчастіше такі

зміни носять кардинальний характер. Тому проводиться загальна реорганізація всієї логістичної системи.

2. Проектувати і реалізовувати стратегію логістики з урахуванням ринкової стратегії фірми та факторів впливу зовнішнього середовища.

Працездатність логістичної системи обумовлюється стратегічною і тактичною політикою в галузі виробництва, продажів, інвестицій, персоналу, технологій. Ці та інші елементи потрібно брати до уваги не тільки в ході загального управління, а й при формуванні стратегії логістики. Подвійна відповідальність покладається на посадові особи, які займаються управлінням логістики. По-перше, за точне і своєчасне інформування керівників вищого рівня про підходи до виконання прийнятих рішень з питань стратегії логістики, а також змін зовнішнього середовища. По-друге, перед виконавцями – за відповідну організацію і злагодженість здійснюваних робіт і заходів і за доведення підсумків аналізу ефективності запропонованих змін.

3. Комплексно управляти логістичною системою з метою раціоналізації поточних процесів.

Ця діяльність різноманітна і складається з управління зовнішнім і внутрішнім транспортом, планування та контролю процесу виробництва у короткостроковому та довгостроковому періоді, планування організації та контролю за станом запасів на всіх рівнях і т.ін.

4. Погоджувати взаємопов'язані функції антикризового управління логістичними системами.

Всі управлінські структури в господарських підрозділах підприємства та в інших ланках логістичної системи мають бути пов'язані з логістикою. Для того щоб розділити області впливу і відповідальності в кожній виробничо-економічній системі, потрібно дотримуватися специфіки завдань, що вирішуються окремим підрозділом і всією структурою в цілому.

5. Вирішувати завдання індивідуальності підприємства. І, відповідно, управлінська відповідальність ділиться між різними структурними підрозділами або збирається в одному координуючому центрі.

Висновки та пропозиції. Успішна реалізація антикризового управління у логістичних системах буде можливою лише за умови використання комплексного системного підходу до визначення кризової ситуації у ланцюгах постачань, який передбачає використання спеціальних методів, прийомів та принципів антикризового управління процесами попередження, переборювання та ліквідації кризи, узгодження функцій антикризового управління. Це дасть змогу сформувати ефективну систему антикризового управління у логістичних системах, адекватну сучасним умовам господарювання.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Лігоненко Л. О.* Антикризове управління підприємством: теоретико-методологічні засади та інструментарій [Монографія] /Л.О. Лігоненко. – К. : КНТЕУ, 2001. – 580 с.
2. *Элияху М. Голдратт* *Цель: процесс непрерывного совершенствования* – англ. The Goal: A Process of Ongoing Improvement. / Элияху М. Голдратт, Джефф Кокс – Минск: Попурри, 2009. – 496 с.
3. *Chiou S.* The effect of management leadership style on marketing of information, single quality, and final results: a cross-cultural / S. Chiou, T. Chang // – 2009. – Vol. 22, No. 2. – P. 95-107.

4. *Kersten W.* The effect of quality management on the service quality and business success of logistics service providers / W. Kersten, J. Koch // *International Journal of Quality & Reliability Management.* – 2010. – Vol. 27, No. 2.– P. 185-200.

REFERENCES

1. *Ligonenko L. O.* Antikrizove upravlinnya pidpriemstvom: teoretiko-metodologichni zasady ta praktichniy instrumentariy : [monografiya] / L. O. Ligonenko. – К. :KNTEU, 2001. – 580 s
2. *Eliyakhu M.* Goldratt Dzheff Koks Tsel: protsess nepreryvnogo sovershenstvovaniya = angl. The Goal: A Process of Ongoing Improvement. – Minsk: Popurri, 2009. – 496 s.
3. *Chiou S.* The effect of management leadership style on marketing of information, single quality, and final results: a cross-cultural / S. Chiou, T. Chang // – 2009. – Vol. 22, No. 2. – P. 95-107.
4. *Kersten W.* The effect of quality management on the service quality and business success of logistics service providers / W. Kersten, J. Koch // *International Journal of Quality & Reliability Management.* – 2010. – Vol. 27, No. 2.– P. 185-200.

УДК 65

*Оксана Познякова, к.е.н., доцент
(доцент кафедри «Логістика»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Наталія Душко, магістр
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ФУЛФІЛМЕНТ ЯК ПЕРСПЕКТИВНИЙ НАПРЯМ ДІЯЛЬНОСТІ ЛОГІСТИЧНОЇ КОМПАНІЇ

Наразі ринкова трансформація зумовила розширення кола учасників інтернет-торгівлі, що вплинуло на організацію логістики фулфілмент-партнерів. В статті розкрито сутність фулфілменту, а також комплекс послуг, які включає цей напрям діяльності. Наведені характерні риси фулфілмент-бізнесу характеризують цей вид діяльності як специфічний. Учасниками ринку фулфілмент-бізнесу є надавачі послуг – оператори фулфілменту та споживачі послуг – оператори дистанційної торгівлі. Наведено компанії, які можуть бути потенційними учасниками ринку фулфілмент-послуг. Вимоги інтернет-магазинів до обрання фулфілмент-партнера обумовлюють висвітлення особливостей функціонування фулфілмент-оператора. Прийняття управлінського рішення щодо передачі фулфілмент-послуг іншій компанії засновано на перевагах та недоліках аутсорсингу, а також на економічних аспектах фулфілмент-бізнесу. Економічне обґрунтування базується на затратній моделі та багатокритеріальній оцінці ефективності аутсорсингу.

Ключові слова: логістика, фулфілмент, аутсорсинг, оператор дистанційної торгівлі, фулфілмент-оператор, бізнес-послуга, електронний бізнес, напрям діяльності логістичної компанії.

© Познякова О.В., Душко Н., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Оксана Познякова, к. э. н., доцент
(доцент кафедры «Логистика»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Наталья Душко, магистр
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ФУЛФИЛМЕНТ КАК ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ

На сегодня рыночная трансформация обусловила расширение круга участников интернет-торговли, что повлияло на организацию логистики фулфилмент-партнеров. В статье раскрыта сущность фулфилмента, а также комплекса услуг, которые включает это направление деятельности. Приведены характерные черты фулфилмент-бизнеса, которые характеризуют этот вид деятельности как специфический. Участниками рынка фулфилмент-бизнеса являются компании, которые предоставляют услуги – операторы фулфилмента и получатели услуг – операторы дистанционной торговли. Приведены компании, которые могут быть потенциальными участниками рынка фулфилмент-услуг. Требования интернет-магазинов к выбору фулфилмент-партнера обуславливают освещение особенностей функционирования фулфилмент-оператора. Принятие управленческого решения относительно передачи фулфилмент-услуг другой компании основывается на достоинствах и недостатках аутсорсинга, а также на экономических аспектах фулфилмент-бизнеса. Экономическое обоснование базируется на затратной модели и многокритериальной оценке эффективности аутсорсинга.

Ключевые слова: логистика, фулфилмент, аутсорсинг, оператор дистанционной торговли, фулфилмент-оператор, бизнес-услуга, электронный бизнес, направление деятельности логистической компании.

*Oksana Poznyakova, PhD
(Associate Professor, lecturer of the Department «Logistics»,
State Economy and Technology university of Transport)*

*Natalia Dushko, Master
(State economic technological University of transport)*

FULFILMENT AS A PERSPECTIVE DIRECTION OF ACTIVITY OF THE LOGISTICS COMPANY

Today market transformation lead to the expansion of circle of participants the Internet-trade, which affected the organization of the logistics of fulfillment partners. The article reveals the essence of fulfillment, as well as a range of services, which in-

cludes this activity. Presented the characteristic features of fulfillment business characterize this activity as a specific. Providers – operators of fulfillment and consumers of services – distance selling companies are market participants fulfillment-business service. Listed companies that could be potential market participants fulfillment services. Requirements of Internet-shops to the election of fulfillment partner determine the peculiarities of functioning of fulfillment operator. Acceptance of the administrative decision on the transfer of fulfillment services of another company based on the advantages and disadvantages of outsourcing, as well as on the economic aspects of fulfillment business. The economic justification is based on cost models and balatonnelle evaluating the effectiveness of outsourcing.

Key words: logistics, fulfillment, outsourcing, operator of distance trade, fulfillment-operator, business-service, electronic business, direction of activity of the logistics company.

Постановка проблеми. На сучасному ринку торгівлі все більше споживачів віддають перевагу онлайн-шопінгу замість традиційного, при цьому покупці стають дедалі вимогливішими щодо терміну доставки, способу оплати та рівня сервісу. Такі тенденції у сфері роздрібною торгівлі вплинули як на досвід покупця, так і на організацію логістики підприємств-учасників ринку. Щодня компанії вирішують питання своєчасної та оперативної доставки замовлень, разом із забезпеченням цілісності ланцюга постачань, незалежно від того, де саме було здійснене замовлення: в магазині, телефоном чи з комп'ютера та в яку точку країни доставляти товар. Попри кризу, ринок інтернет-торгівлі в Україні стрімко зростає, а товари з полиць звичайних магазинів все активніше переміщуються в інтернет. Ця тенденція сприяла тому, що на ринок електронної комерції вийшло безліч нових учасників – невеликих магазинів, індивідуальних підприємців, перед якими постає питання виконання всіх бізнес-процесів своїми силами або передача наведених функцій аутсорсинговій компанії. У найближчий час більшість учасників ринку електронної торгівлі усвідомлено перейдуть на аутсорсинг, що обумовлює зростання попиту на специфічні послуги логістики для індивідуальної дистанційної торгівлі – фулфілмент (fulfillment).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз ринку учасників фулфілмент-бізнесу наведено в працях [6–8, 10, 13]. Наразі найбільшим у світі фулфілмент-оператором є Amazon [10]. Сьогодні в Україні на цей сегмент бізнесу вийшли логістичні центри: Нова пошта [6], Zammler [6], Логістик Плюс [8].

Практичний досвід напрацювань у сфері фулфілменту висвітлено в роботах О. Жукова, В. Климова, В. Барановського, В. Леонова, О. Упатова [2, 4, 6, 7, 11].

Питанням фулфілменту як одного з напрямів аутсорсингу послуг компанії дистанційної інтернет-торгівлі присвячували свою увагу науковці А. Агафонова, А.Б.Виноградов, Д.М. Кольчугин [1, 3].

Але в жодній із праць не було наведено характерних рис фулфілменту як прямої діяльності логістичної компанії або як аутсорсингових послуг оператора дистанційної торгівлі.

Метою статті є розкриття сутності та характерних рис фулфілменту, як прямої діяльності та бізнес-послуги, визначення особливостей функціонування суб'єкта господарювання у сфері надання фулфілмент-послуг та виявлення кола потенційно можливих учасників фулфілмент-бізнесу, що дозволить підвищити ефективність

функціонування всіх учасників ринку послуг фулфілменту в умовах сучасного конкурентного середовища.

Визначення переваг і недоліків аутсорсингу фулфілмент-послуг, а також наведення техніко-економічних показників фулфілмент-бізнесу сприятимуть обґрунтуванню рішень щодо доцільності передачі цього напрямку діяльності фулфілмент-оператору.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як напрям діяльності підприємства, фулфілмент з'явився у США та країнах Західної Європи більше 10 років тому. Враховуючи, що фулфілмент є відносно новим напрямом функціонування на ринку логістичних послуг, на сучасному етапі теоретичних напрацювань у сфері логістичної діяльності існує декілька його визначень.

У всесвітній енциклопедії зазначено, що фулфілмент (від англ. fulfillment або брит. англ. fulfillment – виконання, здійснення) – комплекс операцій з моменту оформлення замовлення покупцем і до моменту отримання ним покупки [12].

Фулфілмент – це забезпечення силами аутсорсингової компанії всіх операцій, які відбуваються з моменту оформлення замовлення на сайті інтернет-магазину до передачі цього замовлення покупцеві [9]. Тобто, послуги, які раніше надавалися певними окремими суб'єктами господарювання, наприклад – кур'єрська доставка, відповідальне зберігання, колцентр, маркетинг, оформлення відправлень на пошті, – доцільно об'єднувати в одну, яка надається окремою компанією для роботи в режимі «одного вікна» з інтернет-магазином.

Теоретичні розробки розвинених країн передбачають наступне значення фулфілменту – це «повний цикл обробки товарів, включаючи прийом на склад, зберігання, комплектацію замовлень, відправку покупцю і роботу з відмовами, при цьому управління замовленнями залишається у віданні інтернет-магазину, де вони формуються, упаковуються і відправляються в службу доставки» [12].

В. Барановський пропонує наступне визначення – «фулфілмент – це вирішення задачі перетворення товару у вантаж (а за необхідності і навпаки) в рамках логістики дистанційної торгівлі» [2, с. 42].

Але найбільш вдалим та зрозумілим для широкого кола зацікавлених осіб є таке тлумачення: «Фулфілмент – це логістика для інтернет-магазину дистанційної торгівлі» [4].

Загалом фулфілмент передбачає виконання певних операцій/послуг: прийом товару на склад; зберігання товару на складі; обробка замовлення; комплектація товару для замовлення; упаковка замовлення; доставка замовлення; прийом оплати; управління поверненнями; управління залишками товарів на складі в режимі онлайн, послуги call-центру тощо.

Але споживачі фулфілменту (інтернет-магазини) можуть віддавати на аутсорсинг як окремі з наведених операцій (західна модель фулфілменту), так і користуватись комплексною послугою, яка передбачає інтеграцію всіх наведених операцій в одну. Західна модель функціонування фулфілмент-оператора має деякі відмінності, серед яких:

- відсутність взаємодії з постачальниками товарів (закупівлею товару займається інтернет-магазин);
- відсутність взаємодії зі споживачами товару (отримання замовлення від кінцевого споживача, доставка, сервісне обслуговування);
- співпраця з великими магазинами (щоденний обсяг замовлень – кілька тисяч).

ЗАГАЛЬНО-ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

На відміну від західних фулфілмент-операторів суб'єкти господарювання цього напрямку діяльності країн СНГ та України пропонують повний набір послуг (табл. 1).

Таблиця 1. Комплекс послуг моделі повного аутсорсингу для інтернет-магазину

Сервіс (комплекс послуг)	Склад послуги (характеристика)
1. Фулфілмент-центр	Приймання товарів та адресне зберігання Підбір товарів для отриманих замовлень Комплектація та пакування замовлень Наклеювання інформаційних етикеток на замовлення Відвантаження замовлень в кур'єрські служби Відповідальне зберігання
2. Контактний центр	Консультаційні послуги Технологія ефективного продажу Навчання та атестація спеціалістів
3. Управління транспортною логістикою	Доставка замовлень по країні та/або за кордон (залежно від охопту цільової аудиторії) Приймання готівкової та безготівкової оплати при доставці Можливість часткового повернення товарів
4. Платіжні сервіси	Інтеграція з платіжними системами Деталізована звітність по оплаті Агрегація всіх видів оплати для клієнта Приймання готівкових та безготівкових платежів
5. Бухгалтерський та податковий облік	Ведення регламентованого та податкового обліку Інтеграція всіх основних елементів бізнес-процесу: фулфілменту, контакт-центру, логістики, фінансових операцій
6. Обробка повернень	Приймання повернень Проведення експертизи Перепакування товарів Повернення готівки покупцям
7. Система звітності	Особистий кабінет: історія та аналіз інформації про замовлення Інтеграція даних з корпоративними обліковими системами

Джерело: перероблено авторами за матеріалами 1, с.61

Комплекс надаваних послуг фулфілменту залежить від виробничих потужностей та досвіду роботи фулфілмент-партнерів на ринку дистанційної торгівлі.

Для успішного функціонування компаній на ринку фулфілмент-послуг та ефективного налагодження ланцюга постачання товару необхідно знати характерні риси фулфілменту, які полягають в наступному.

1. Для логістичного оператора (фулфілмент як напрям діяльності):

- робота з одиничним (поштучним) товаром;
- територіальна віддаленість постачальників товару (фулфілмент-операторів, фулфілмент-споживачів від кінцевих споживачів товару);
- співпраця з різними за товарообігом та формою власності споживачами фулфілмент-послуг;

- специфічність бізнес-процесів (параметри складу та його обладнання, спосіб розміщення товару на складі, комплектація замовлення штучних товарів тощо);

- забезпечення максимального покриття території країни щодо адресної доставки посилок;

- максимальна зручність для кінцевого одержувача – доставка (способи, термін, час), оплата замовленого товару, рівень обслуговування;

- забезпечення функціонування всіх бізнес-процесів в онлайн-режимі «одного вікна» – інтернет-магазини намагаються не тільки продавати товар дистанційно, але аналогічно здійснювати закупівлі, а також в режимі онлайн отримувати інформацію про рух товару та управляти складськими залишками через інтернет;

- електронний бізнес у двох секторах ринку – B2B (надання послуг для компанії-споживача фулфілмент-послуг) та B2C (надання послуг для споживача товару – як правило, для фізичної особи).

2. Для компанії-споживача (фулфілмент як отримана бізнес-послуга від компанії-аутсорсера):

- дистанційна торгівля, закупка та управління складськими залишками в онлайн-режимі через інтернет;

- відповідальність за рівень сервісного обслуговування клієнтів полягає на інтернет-магазин, тому до пошуку логістичного оператора – фулфілмент-центру необхідно підходити дуже ретельно;

- електронний бізнес у двох секторах ринку – B2B (отримання бізнес-послуг від фулфілмент-оператора) та B2C (надання послуги для споживача товару – як правило, для фізичної особи).

Наведені риси фулфілменту характеризують цей бізнес як специфічний напрям діяльності.

Учасниками ринку фулфілмент-бізнесу є надавачі послуг – оператори фулфілменту та споживачі послуг – оператори дистанційної торгівлі.

Для фулфілмент-оператора бізнес із надання фулфілмент-послуг потребує складної інфраструктури та специфічності бізнес-процесів для роботи з одиничним (поштучним) товаром.

Передусім, підприємство повинно мати складські приміщення з більшим набором функцій, відповідно обладнані для зберігання певної продукції, а також комплектації замовлення, що складається з поштучного товару. Тобто, існують певні вимоги щодо параметрів, зонування, стелажів, проходів, способу розміщення товару на полицях, обладнання для комплектації замовлення тощо. Технології збереження та обробки поштучного товару теж відрізняються – необхідно «не просто зберігати коробки і палети, а виймати вміст, обліковувати і розміщувати кожен одиницю» [13], оскільки іноді замовлення складає 5-10 одиниць різного товару [4].

Технології пакування товару обумовлюються, з одного боку – вимогами збереження товару при транспортуванні та якісного сервісу (в т.ч. прийнятного зовнішнього вигляду) для споживача товару, а з іншого боку – позицією оператора дистанційної торгівлі щодо економії на цій статті витрат і пропозицією використання пластикових пакетів замість гофро- та/або картонних коробок. Така економія сприяє збільшенню обсягу повернень.

Значним аспектом впровадження фулфілмент-бізнесу є інформаційна складова, яка повинна включати інформаційний супровід всього комплексу фулфілмент-послуг. Крім наведеного, споживач фулфілмент-послуги повинен мати доступ до інформації щодо етапу виконання замовлення будь-якого певного товару в онлайн-

режимі та управляти (моніторинг, аналіз, контроль, коригування) закупками і залишками на складі.

Доставка поштучного товару для індивідуального замовлення передбачає використання транспортних засобів невеликої вантажопідйомності та / або обсягу. В той же час, доставка такого замовлення пов'язана із обслуговуванням, як правило, клієнта – фізичної особи, та передбачає певну специфіку обслуговування (наприклад, доставка однієї пари взуття певного розміру та кольору, вказаного в замовленні, обумовлює, фактично, доставку трьох пар різного розміру, оскільки внаслідок примірки заявлена пара взуття може не підійти).

Наведені особливості функціонування фулфілмент-бізнесу доводять специфічність надання фулфілмент-послуг, отже, технології роботи з великими партіями товару в цьому напрямі діяльності є неефективними. Необхідно також враховувати наступний аспект – співпраця фулфілмент-оператора як з інтернет-магазинами, так і зі споживачами їхніх товарів, тобто функціонування у двох сегментах ринку електронного бізнесу – B2B та B2C.

До переваг функціонування фулфілмент-бізнесу можна віднести економію на масштабах за рахунок великого обсягу операцій, розвитку профільних компетенцій і концентрації необхідних ресурсів.

Розпочати фулфілмент-бізнес з нуля дуже складно, тому на цей ринок виходять компанії з відповідними активами (складські площі, транспортні засоби, інформаційні системи тощо) та певним досвідом в галузі складування, доставки товару, сервісного обслуговування клієнтів тощо. Певні основні засоби та досвід в наведених сферах бізнесу мають такі суб'єкти господарювання:

- транспортні підприємства;
- компанії-оператори складів;
- транспортно-логістичні компанії;
- логістичні оператори 3 PL рівня;
- компанії кур'єрської доставки.

До потенційних споживачів ринку фулфілмент-послуг можна віднести такі компанії: рітейл без онлайн; постачальники товарів; іноземні компанії без присутності в Україні; інтернет-магазини.

Перші дві наведені групи споживачів фулфілмент-послуг мають у своєму розпорядженні виробничі потужності (склади, логістику, IT-системи), але потребують послуги, пов'язані зі зберіганням і комплектацією поштучних замовлень.

Іноземні компанії без присутності в Україні потребують весь набір послуг фулфілменту. Слід зазначити, що в умовах євроінтеграції цей сегмент ринку буде зростати.

Найбільшою групою споживачів послуг фулфілменту на ринку є інтернет-магазини. Залежно від товарообороту такі суб'єкти господарювання розділяють на групи, кожна з яких висуває певні вимоги до фулфілмент-партнерів [13]:

- великі – надійність, репутація, рівень сервісу, модель співпраці (власні або партнерські потужності);
- малі – весь спектр логістичних процесів «під ключ», мінімальна ціна;
- середні пред'являють вимоги як групи великих, так і групи малих інтернет-магазинів, що обумовлено їх специфікою та структурою.

Взагалі оператори дистанційної торгівлі до обрання фулфілмент-партнера підходять дуже обережно, оскільки «поспішний вибір фулфілмент-оператора загрожує недотриманням термінів обробки замовлень, пошкодженням і втратою товарів,

різким падінням якості сервісу у високий сезон, невиконанням фінансових зобов'язань, несвоєчасним перерахуванням грошей за виконані замовлення, а також непередбаченими витратами. На більш розвинених ринках (у Європі, США, Китаї) до вибору оператора фулфілменту підходять ще суворіше: порівнюють вартість і терміни інтеграції (об'єднання декількох товарів в одному замовленні), зважають на впроваджену систему обліку, звертають увагу на відсоток помилок комплектації і упаковки тощо [12]. Компанія-споживач фулфілмент-послуг може забажати переконавшись, що потенційний фулфілмент-оператор має позитивний досвід у цій сфері діяльності та рекомендації від клієнтів, а також відвідати та побачити потужності фулфілмент-оператора, ознайомитись із договорами, порівняти правила і терміни обслуговування, зазначені в угодах, а не в рекламі, навести довідки про те, як компанія-надавач фулфілмент-послуги справляється з навантаженнями в пікові періоди.

Але, незважаючи на проблеми, що виникають у оператора дистанційної торгівлі із пошуком фулфілмент-партнера, співпраця в цьому сегменті ринку має свої переваги та недоліки. Віддавши фулфілмент на аутсорсинг, оператор дистанційної торгівлі отримує наступні переваги:

- зосередження на досягненні ключових завдань компанії, вирішення яких принесе компанії більше прибутків, ніж витрати на фулфілмент;
- значна економія часу;
- економія складських витрат на зберігання, сортування, комплектацію, замовлень, скорочення витрат на доставку, повернення та прийом платежів;
- оптимізація руху товарів;
- можливість відслідковування КРІ;
- спеціалізована компанія зробить роботу якісніше, ніж відділ штатних працівників;
- легкий старт і масштабованість бізнесу для новачків;
- швидкість у вирішенні операційних завдань;
- зосередження на маркетингу та організації продажу;
- відносна простота зміни партнера – замінити фулфілмент-оператора легше, ніж звільняти та наймати штатних працівників;
- якість сервісу для кінцевих споживачів;
- диверсифікація ризиків.

В той же час до недоліків аутсорсингу фулфілмент-послуг можна віднести:

- частина прибутку залишається у фулфілмент-оператора;
- залежність від фулфілмент-оператора;
- втрата гнучкості (контроль над діяльністю не такий, як при роботі на власних виробничих потужностях; наявність додаткової ланки в ланцюгу постачань іноді гальмує обробку транзакцій);
- неможливість оперативно вносити зміни до асортименту товару;
- узгодження з фулфілмент-оператором питання постачання та обробки нестандартних товарів, нові способи упаковки тощо.
- найманий колл-центр для деяких сегментів не так якісно може консультувати покупців;
- інформаційні ризики.

Наведені переваги та недоліки фулфілмент-партнерства обумовлюють прийняття виважених управлінських рішень оператора дистанційної торгівлі щодо аутсор-

сингу фулфілмент-послуг. Також доцільності прийняття такого рішення сприятимуть наступні економічні аспекти щодо фулфілмент-бізнесу:

- вартість фулфілмент-послуг оцінюється західними експертами у 10 % від вартості замовлення. В Росії для популярних груп товарів вона становить 6-8 % [11];
- скорочення витрат, в середньому, не менше, ніж на третину;
- інвестиції в інфраструктуру – 50 -70 млн руб. [11];
- оренда або побудова складу класу «А» площею (за різними даними) від 4-5 тис м² [11];
- будівництво фулфілмент-центру займає 1-2 роки [11];
- 80-90 % інвестицій інтернет-магазину – в логістику [3, с. 348];
- часовий інтервал переходу на аутсорсинг фулфілмент-послуг складає від 3 до 18 місяців в залежності від масштабів діяльності компанії [1, с. 61]
- при кількості щоденних замовлень:

а) до 50 – інтернет-магазин може обійтись власними силами [9];

б) більше 100 – послуги аутсорсингової компанії є дешевшими [6];

в) від 3 тис. – доцільно мати власні потужності, оскільки вартість виконання операцій буде низькою, а накопичений досвід в процесі розвитку інтернет-магазину до цього рівня дозволяє виконувати операції якісно [9];

г) біля 40-50 тис – компанія дистанційної торгівлі повинна розвивати власну виробничу інфраструктуру для створення фулфілмент-центру [11].

Стратегія аутсорсингу має бути економічно вигідна компанії, яка функціонує в середовищі електронного бізнесу. Економічне обґрунтування базується на затратній моделі та багатокритеріальній оцінці ефективності аутсорсингу.

Висновки і пропозиції: Удосконалення фулфілмент-бізнесу стане додатковим поштовхом для розвитку ринку електронної комерції. На сьогодні в Україні недосконалість логістичної інфраструктури та відповідних компетенцій основної маси учасників ринку гальмує розвиток онлайн-торгівлі та електронного бізнесу в цілому. Чим більше буде якісних фулфілмент-центрів, тим більше магазинів будуть передавати фулфілмент на аутсорсинг.

Для удосконалення своєї діяльності фулфілмент-партнерам необхідно проводити вивчення існуючих практик електронного бізнесу, інноваційних пропозицій, розроблювати та впроваджувати нові ефективні методи підвищення якості та зниження витрат суб'єктів господарювання.

ЛІТЕРАТУРА

1. Агафонова А. Н. Особенности моделей аутсорсинга бизнес-процесов в электронной коммерции / А.Н. Агафонова // Известия УрГЭУ. – 2014. – №4 (54). – С.58-63.
2. Барановский В. Логистика дистанционной торговли – новое направление аутсорсинга / Барановский В. // Дистрибуция и логистика. – 2015. – №8. – С.42-45.
3. Виноградов А.Б. Логистическая поддержка развития операторов розничной интернет-торговли (часть 2) / А.Б.Виноградов, Д.М. Кольчугин // Логистика сегодня. – 2013. – №5(103). – С. 348-355.
4. Жуков О. Логистика для интернет-магазину: 5 основных проблем. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kom-dir.ru/article/90-red-logistika-dlya-internet-magazina>
5. Как открыть свой бизнес. Фулфилмент в России. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.budzdorvum.ru/index.php/cboi-biznes/717-fulfilment-v-rossii.html>
6. Клімов В. «Нова пошта»: Із-за кризи кілька логістичних операторів залишать ринок. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ain.ua/2014/11/28/552342>
7. Леонов В. В Украине появляется полноценный фулфилмент В.Леонов // Дистрибуция и логистика. – 2015. – № 5. – С.6-7.

8. *Логістична* компанія «Логістик плюс». Офіційний сайт. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.logisticplus.com.ua/index.php?cat=209&lang=rus>
9. *Мироненко* Н. Фулфілмент по-українски: драйвер или тормоз развития рынка / < Мета > Украина. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pr.meta.ua/read/44392>
10. *Рынок* интернет-торговли России растет в среднем на 33,8 % в год / ИКС Медиа, 30.03.15. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.iksmedia.ru/news/5209806-Rynok-internettorgovli-Rossii-raste.html>
11. *Упатов* А. Fulfilment по-русски. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mybiz.ru/articles/fulfilment-po-russki/>
12. *Фулфілмент*. Википедия – свободная энциклопедия. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%83%D0%BB%D1%84%D0%B8%D0%BB%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82>
13. *Фулфілмент* для интернет-торговли Исследование компании Data Insight. 2016. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.slideshare.net/Data_Insight/ss-57319738

REFERENCES

1. Agafonova A. N. *Osobennosti modeley aytorsinga biznes-procesov v elektronnoy comercii* [Features of outsourcing models of business processes in e-commerce] /A.N. Agafonova// Izvestia UrGEU [Izvestiya Of USUE] – 2014. – number 4 (54). – pp.58-63.
2. Baranovskiy V. *Logistika distancuonnoy trgovli – novoe napravlenie aytorsinga* [Logistics distance selling is a new trend of outsourcing] // Dustrubycua i logistika [Distribution and logistics] – 2015. – number 8. – pp. 42-45.
3. Vinogradov A. B. *Logisticheskaya poddergka rasvitiya operatorov roznichnoy internet – trgovli (chast 2)* [Logistic support for the development of the operators of retail e-commerce (part 2)], A. B. Vinogradov, D.M.Kolchugin//Logistska segodnya [Logistics today] – 2013. – number 5(103). – pp. 348-355.
4. Zhukov O. *Logistika dlya internet magaziny: 5 osnovnyh problem* [Logistic for internet store: 5 main problems] [Elektron resurs]. – Mode access: <http://www.kom-dir.ru/article/90-red-logistika-dlya-internet-magazina>
5. *Kak otkryt svoj biznes. Fulfilment v Rossii* [How to open your business. Fulfillment in Russia] [Elektron resurs]. – Mode access: <http://www.budzdorvum.ru/index.php/cboi-biznes/717-fulfilment-v-rossii.html>
6. Klimov V. *«Nova poshta»: iz-za kryzy kilka logistychnykh operatoriv zalyshat rynek* [«Nova poshta»: however, because of the crisis several logistics operators to salesat market] [Elektron resurs]. – Mode access: <http://ain.ua/2014/11/28/552342>
7. Leonov V. *V Ukrainie poyavlyayetsa polnocennyi fulfillment* [In Ukraine, there is a full fulfillment] // Dustrubycua i logistika [Distribution and logistics] 2015. – number 5. – pp. 6-7.
8. *Logistychna kompania «Logistik plus»*. Oficiynny sayt [Logstics company «Logistic plus». Official website] [Elektron resurs]. – Mode access: <http://www.logisticplus.com.ua/index.php?cat=209&lang=rus>
9. *Muronenko N. Fulfilment po-ukrainski: drayver ili tormoz razvitiya rynka* [Fulfillment in Ukrainian: driver or obstacle to the development of the market] Meta Ukraina [Meta Ukraine] [Elektron resurs]. – Mode access: <http://pr.meta.ua/read/44392>
10. *Rynok internet trgovli Rosii rastet v srednem na 33,8 % v god* / IKS Media [The market of Internet trade in Russia is increasing on average by 33.8 % annually / X Media] [Elektron resurs]. – Mode access: <http://www.iksmedia.ru/news/5209806-Rynok-internettorgovli-Rossii-raste.html>
11. *Upatov A. Fulfilment po – russki* [Fulfillment in Russian] [Elektron resurs]. – Mode access: <http://www.mybiz.ru/articles/fulfilment-po-russki/>
12. *Fulfilment. Wikipedia – svobodna encyklopedia* [Fulfillment. Wikipedia the free encyclopedia] [Elektron resurs]. – Mode access: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%83%D0%BB%D1%84%D0%B8%D0%BB%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82>
13. *Fulfilment dly internet trgovli isledovanie kompanii Data Insight*, 2016 [Fulfillment for e-commerce Research company Data Insight.] [Elektron resurs]. – Mode access: http://www.slideshare.net/Data_Insight/ss-57319738

УДК 656.34:658

*Ірина Садловська, д.е.н.
(професор, начальник управління економічного розвитку та фінансів,
Міністерство інфраструктури України)*

*Максим Демченко, к.е.н.
(головний економіст, КП «Київський метрополітен»)*

*Наталія Садловська
(студентка III курсу спеціальності «Економічна кібернетика»
НТУУ «Київський політехнічний інститут»)*

ВИКОРИСТАННЯ КОНТРОЛІНГУ ЯК ІНСТРУМЕНТУ УПРАВЛІННЯ НА ТРАНСПОРТНОМУ ПІДПРИЄМСТВІ

Контролінг як інструмент управління на транспортному підприємстві передбачає визначення певних цілей підприємства, збір та обробку інформації для прийняття управлінських рішень, моніторинг відхилень фактичних показників діяльності підприємства від планових, підготовку рекомендацій для прийняття управлінських рішень. Стратегічний контролінг на транспортному підприємстві виконує функцію реалізації стратегії, починаючи із стратегічного планування до стратегічного управління. Основним завданням оперативного контролінгу на транспортному підприємстві є забезпечення методичної, інформаційної і інструментальної підтримки менеджерів підприємства для досягнення запланованого рівня прибутку, рентабельності і ліквідності в поточному періоді. Модель фінансового контролінгу транспортного підприємства має бути органічно вбудована в роботу по підготовці і реалізації загальної стратегії підприємства.

Ключові слова: контролінг, завдання контролінгу на транспортному підприємстві, функції контролінгу на транспортному підприємстві, система контролінгу на транспортному підприємстві, стратегічний контролінг, оперативний контролінг, фінансовий контролінг на транспортному підприємстві

©Садловська І.П., Демченко М.А., Садловська Н.О., 2016

*Ирина Садловская, д.э.н., профессор
(начальник управления экономического развития и финансов,
Министерство инфраструктуры Украины)*

*Максим Демченко, к.э.н.
(главный экономист КП «Киевский метрополитен»)*

*Наталья Садловская
(студентка III курса специальности «Экономическая кибернетика» НТУУ
«Киевский политехнический институт»)*

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНТРОЛЛИНГА КАК ИНСТРУМЕНТА УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

Контроллинг как инструмент управления на транспортном предприятии предусматривает определение целей предприятия, сбор и обработку информации для принятия управленческих решений, мониторинг отклонений фактических показателей деятельности предприятия от плановых, подготовку рекомендаций для принятия управленческих решений. Стратегический контроллинг на транспортном предприятии выполняет функцию реализации стратегии, начиная от стратегического планирования к стратегическому управлению. Основной задачей оперативного контроллинга на транспортном предприятии является обеспечение методической, информационной и инструментальной поддержки менеджеров предприятия для достижения запланированного уровня прибыли, рентабельности и ликвидности в текущем периоде. Модель контроллинга транспортного предприятия должна быть органично встроена в работу по подготовке и реализации общей стратегии предприятия.

Ключевые слова: контроллинг, задачи контроллинга на транспортном предприятии, функции контроллинга на транспортном предприятии, система контроллинга на транспортном предприятии, стратегический контроллинг, оперативный контроллинг, финансовый контроллинг на транспортном предприятии

*Iryna Sadlovska, Ph.D., Professor
(Head of the Department of Economic Development and Finance, Ministry of
Infrastructure of Ukraine)*

*Maxym Demchenko, Ph.D.
(Chief Economist ME «Kyiv Metro»)*

*Natalia Sadlovska
(student of III year of a specialty «Economic cybernetics» of NTUU «Kyiv polytechnic institute»)*

USING OF CONTROLLING AS A MANAGEMENT TOOL AT A TRANSPORT COMPANY

Controlling as a management tool for a transport company involves determining the specific objectives of the enterprise, the collection and processing of information for management decisions, monitoring of deviations of actual performance of the company

from plan, preparing recommendations for decision-making. Strategic Controlling at a transport company serves as strategy implementation, ranging from strategic planning to strategic management. The main task of operative controlling at a transport company is to provide methodical informational and instrumental support of company managers to achieve the planned level of profit, profitability and liquidity in the current period. Model of Controlling of a transport company must be seamlessly integrated in the work for the preparation and implementation of the overall company strategy.

Keywords: controlling, the task of controlling the transport company, the function of controlling of a transport company, transport company controlling system, strategic controlling, operational controlling, financial controlling in transport companies.

Постановка проблеми. Контролінг координує, інтегрує та спрямовує діяльність усієї системи управління підприємством для досягнення визначених цілей і є синтезом планування, обліку, моніторингу, економічного аналізу, інформаційного забезпечення. Контролінг є своєрідним механізмом саморегулювання на підприємстві, що забезпечує зворотній зв'язок у процесі управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Поняття «контролінг» походить від англійського дієслова «to control», який в економічному розумінні має значення управління і спостереження. Похідна контролінгу полягає у сфері державного управління і еволюція його розвитку як поняття розпочалася в середні віки в Англії, а в сучасному сенсі стало використовуватися в США з кінця XIX ст., передумовою чого слугувало стрімке зростання промисловості і необхідність покращення методів управління, в першу чергу з точки зору обґрунтованих методів виробничого обліку і фінансового контролю.

На розвиток поняття контролінгу в значній мірі вплинула світова економічна криза, що привело до розуміння контролінгу не лише з точки зору бухгалтерських ознак за фактичними подіями, а розширення його функцій з погляду внутрішньофірменного планування і обліку, орієнтованих на майбутні події.

Якщо в США контролінг розглядався виключно в прикладному сенсі, то в Німеччині й інших німецьких країнах, куди в 50-ті роки минулого століття був перенесений досвід американських учених, у 70-х роках почала розвиватися теоретична концепція контролінгу. Так, німецький вчений П. Хорват вважає, що контролінг має забезпечувати керівництво підприємства інформацією і надавати йому підтримку з координації, реагування і адаптації до внутрішніх і зовнішніх умов, що змінюються з метою реалізації визначених цілей [1].

Невирішена частина загальної проблеми. Контролінг доцільно розглядати як функціонально виокремлений напрям економічної роботи на транспортному підприємстві, що пов'язаний з реалізацією фінансово-економічної функції в менеджменті, яка забезпечує прийняття оперативних та стратегічних управлінських рішень.

Формулювання цілей статті. Метою статті є визначення основних завдань та функцій контролінгу як інструменту управління на транспортному підприємстві в сучасних умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Філософія контролінгу базується на трьох управлінських принципах: діяльність, що орієнтована на план; децентралізована і персоніфікована відповідальність; управлінські показники, що виражені в кількісній формі [1].

Роль контролінгу в управлінському процесі полягає в забезпеченні координації окремих планових документів на підприємстві і розробці загального консолідова-

ного плану, обліку і контролю затрат і результатів у розрізі функціональних підрозділів, стимулювання виконання планів структурними та виробничими підрозділами, збору інформаційної бази, порівняння фактичних показників з плановими для визначення ступеню досягнення мети, визначення можливих меж відхилень від плану, аналізу причин відхилень і розробки відповідних заходів, пропозицій до управлінських рішень.

В рамках контролінгу не визначається об'єкт планування, а надаються рекомендації, як і коли планувати, і оцінюється можливість реалізації запланованих заходів.

Планування передбачає прийняття управлінських рішень, пов'язаних із майбутніми подіями на підставі систематичної роботи з підготовки цілей і необхідних для їх досягнення заходів у рамках наявного потенціалу підприємства, процес складання і прийняття планів [2].

Контроль є продовженням планування і супроводжує процес виконання планів. Головний сенс контролю полягає в створенні гарантій виконання планів і в загальному підвищенні ефективності управлінського процесу.

Слід зауважити, що контролінг і контроль не є тотожними поняттями: контроль забезпечує фіксування і оцінку фактичних подій у функціонуванні підприємства, при цьому контролінг спрямований на перспективу.

В контексті системи контролінгу інформація акумулюється і аналізується не по підприємству в цілому, а в розрізі центрів відповідальності.

Відповідно до класифікації центрів відповідальності визначають центри відповідальності за виручку, центри відповідальності за витрати, центри відповідальності за прибуток, окремо центри відповідальності за інвестиції [3].

Для оцінки ефективності роботи підрозділів здійснюють аналіз відхилень фактичних результатів від планових, зокрема факторний аналіз відхилень, розрахунок відхилень у розрізі показників.

Однією з основних задач системи контролінгу є вироблення варіантів рекомендацій для прийняття управлінських рішень з урахуванням факторів визначеності, факторів невизначеності та факторів ризику.

Контролінг забезпечує методичну й інструментальну базу для підтримки основних функцій менеджменту: планування, контролю, обліку, аналізу, а також оцінки ситуації для прийняття управлінських рішень [4].

Система контролінгу передбачає функції: інформаційну, що має на меті формування контролінгової інформації для управління шляхом використання інформаційних потоків; обліково-контрольну, яка використовується з метою співставлення планових і фактичних показників для виміру й оцінки рівня досягнення цілі, встановлення припустимих меж відхилень від визначених параметрів, інтерпретації причин відхилень і розробки пропозиції для їх зменшення; аналітичну, що передбачає розробку основних контрольних показників, які дозволяють оцінити ефективність роботи підприємства, визначення ступеню впливу різних факторів на кінцевий результат, розробку заходів із запобігання відхилень у майбутньому, здійснення розрахунків доходності й доцільності окремих комерційних угод; планову, мета якої полягає в узгодженні окремих виробничих планів із загальним у рамках короткострокового та довгострокового планування, бюджетом підприємства [5].

Відрізняючи стратегічний та поточний контролінг, слід зазначити, що метою стратегічного контролінгу є відслідковування процесу розвитку підприємства та досягнення ним стратегічних цілей, перевірка обґрунтованості стратегічних планів та їх досягнення шляхом запровадження відповідної системи контролю. Процес

стратегічного контролю складається з етапів формування величин, що контролюються, проведення контрольної оцінки, прийняття рішення за результатами стратегічного контролю.

В рамках стратегічного контролінгу вирішується питання, як досягти економічних успіхів з точки зору довгострокової перспективи, а саме, за такого підходу найголовнішою метою підприємства стає не максимізація прибутку, а максимізація вартості підприємства за певний період. При цьому метою оперативного контролінгу є відслідковування досягнення поточних цілей підприємства, а також прийняття своєчасних рішень щодо оптимізації функціонування підприємства, запобігання виникнення кризового фінансово-економічного стану підприємства.

Оперативний контролінг базується на системі бюджетів (бюджетуванні), що дозволяє оптимально розподілити ресурси між функціональними підрозділами та оцінити ефективність управлінських рішень. При формуванні бюджетів підрозділів доцільно за базові використовувати не фактичні показники минулого періоду, а планові заходи.

Послідовність етапів побудови контролінгу на транспортному підприємстві складається з визначення об'єкта контролінгу; визначення видів і сфери контролінгу; формування системи пріоритетів показників, що контролюються; розробки системи кількісних стандартів контролю; побудови системи моніторингу показників, які належать до сфери контролінгу; формування системи алгоритмів дій з ліквідації відхилень.

Особливості контролінгу інвестицій полягають в орієнтуванні на стратегічні цілі та здійсненні контролінгу в розрізі інвестиційних проектів. До завдань контролінгу інвестицій належить також ініціювання нових потенційно успішних інвестиційних проектів і розробка пропозицій з їх реалізації.

До концепції контролінгу маркетингу належить планування, облік і контроль маркетингових заходів, а не безпосередньо шляхи і методи його реалізації. Кількісними параметрами для такого контролінгу є витрати, ціни, обсяги випуску, реалізації, надходжень і виплат.

Основною задачею контролінгу логістики є поточний контроль за економічністю процесів складування і транспортування матеріальних ресурсів.

Основне завдання фінансового контролінгу полягає в підтримці фінансової рівноваги підприємства з використання критеріїв «план-факт», забезпеченні ліквідності підприємства, що характеризується як здатність підприємства в будь-який момент виконувати свої обов'язки, досягненні визначеного рівня рентабельності. Якщо на підприємстві виникає перевищення виплат над надходженнями, фінансовий контролінг передбачає проведення ревізії плану та переміщення частини виплат, в разі такої можливості, на більш тривалий час.

Фінансовий контролінг на транспортному підприємстві не обмежується здійсненням лише внутрішнього контролю за фінансовою діяльністю і фінансовими операціями, проте є ефективною системою забезпечення взаємозв'язку між формуванням інформаційної бази, фінансовим аналізом, фінансовим плануванням і внутрішнім фінансовим контролем на підприємстві. Модель фінансового контролінгу підприємства показує, через систему яких інструментів, таких як програми, проекти, реструктуризація, глобалізація, диверсифікація, і методів, таких як моделювання, планування, аналіз, прогнозування, вона реалізується.

Крім поточного фінансового плану (на рік) у рамках побудови системи фінансового контролінгу для транспортного підприємства доцільно формувати середньо-

та довгострокові фінансові плани, в яких співвідносяться планові надходження і виплати від всіх видів діяльності підприємства.

Фінансове планування дозволяє виявляти дефіцит або профіцит фінансових ресурсів. В рамках фінансового контролінгу встановлюється чи можливо ліквідувати дефіцит фінансових ресурсів, зокрема за рахунок фінансових резервів, або навпаки знайти додаткові можливості для розміщення вільних коштів, за результатами чого в разі обґрунтованої потреби вноситься ініціатива щодо повного або часткового перегляду поточних планів. Профіцит коштів може бути використаний для планових довгострокових інвестицій в основний капітал, для збільшення резервів ліквідності, для погашення довгострокових обов'язків.

Стратегічне планування на транспортному підприємстві будується за принципом перегляду і переробки плану кожного року, а його межі розширюються ще на рік вперед. Циклічна система планування забезпечує щорічну актуалізацію планових величин; відповідність плану оновленому рівню інформованості. В рамках стратегічного планування стратегічні цілі у вигляді ключових орієнтирів перетворюються в конкретні стратегічні програми.

В межах стратегічного планування на транспортному підприємстві на основі визначених стратегічних цілей визначаються в довгостроковому плані структура і обсяги виробництва та послуг, а також структура та обсяги потенціалу (ресурсів), необхідних для реалізації продукції та послуг. Планування програми і потенціалу є ключовими в стратегічному плануванні, на підставі чого визначаються стратегії функціональних сфер діяльності. Під плануванням потенціалу розуміємо планування засобів та структури виробництва і персоналу підприємства, тобто розмірів підприємства.

Стратегічне планування в межах контролінгу передбачає формування зведеного стратегічного плану з визначенням стратегії і ключових показників; планів за окремими видами діяльності, планів нових продуктів і технологій, бізнес-портфелів; стратегічного плану розвитку виробництва, стратегічного плану розвитку комплексних функціональних сфер діяльності (маркетинг, персонал); регіональних стратегічних планів; планів удосконалення організаційної структури і правової форми підприємства; планів удосконалення системи управління, планів стратегічних проєктів.

Для вирішення завдань контролінгу на транспортному підприємстві застосовуються відповідні інструменти. Так, завдання з аналізу і прогнозування вирішується за допомогою бенчмаркінгу, який передбачає аналіз і порівняння з конкурентами, а також системи раннього попередження, розробки сценаріїв.

Завдання з планування проєктів і продуктів вирішується за допомогою техніки мережевого планування, вартісного аналізу, аналізу витрат і результатів, калькуляції проєктів і продукції, визначення цільових витрат, розрахунків ефективності, інвестиційних розрахунків.

Для планування функціональних сфер діяльності додатково, крім аналізу витрат і результатів, розрахунків ефективності, інвестиційних розрахунків, використовують аналіз накладних витрат, бюджетування, калькулювання, облік витрат за місцями їх виникнення. З метою планування виробничої програми з плануванням потужностей застосовують портфельний аналіз, аналіз точки беззбитковості, аналіз витрат і результатів, розрахунки ефективності, інвестиційні розрахунки, ступінчастий розрахунок сум покриття, імітаційне моделювання, лінійне програмування.

Висновки та пропозиції. Контролінг на транспортному підприємстві орієнтований на підтримку процесів прийняття рішень в частині створення, обробки, перевірки і представлення системної управлінської інформації. При створенні системи показників необхідно, щоб показники мали кількісні характеристики; відображали як минулі, так і майбутні періоди (при проведенні розрахунків показники мають бути співставними); система показників мала концентровану та повну форму та враховувала всі ієрархічні рівні підприємства.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Хорват П.* Концепция контроллинга: Управленческий учет. Система отчетности. Бюджетирование / Horvath©Partners; пер. з нім. – М. Альпина Бизнес Букс, 2005.- 269 с.
2. *Хан Дитгер/ Хунгенберг Харальд.* Пик. Стоимостно-ориентированные концепции контроллинга: Пер. с нем/ Под ред. Л.Г. Головача, М.Л. Лукашевича и др.- М.: Финансы и статистика, 2005.- 928 с.
3. *Ананькина Е.А.* Контроллинг как инструмент управления предприятием / Е.А. Ананькина, С.В. Данилочкин, Н.Г. Данилочкина и др. Под ред. Н.Г. Данилочкиной. – М.: ЮНИТИ, 2002.- 279 с.
4. *Карминский А.М.* Контроллинг в бизнесе. Методологические и практические основы построения контроллинга в организациях / А.М. Карминский, Н.И. Оленев, А.Г. Примаков, С.Г. Фалько. 2-е изд.- М.: Финансы и статистика, 2002. – 256 с.
5. *Лаута Ю.С.* Создание системы контроллинга на промышленном предприятии / Ю.С. Лаута, Б.И. Герасимов; под научн. ред. д-ра экон. наук, проф. Б.И. Герасимова. Тамбов: Издат-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2005. – 96 с.

REFERENCES

1. *Horváth P.* The concept of controlling: Managerial accounting. The reporting system. Budgeting // Horvath©Partners; translated from German – М.: Alpina Business Books, 2005.- 269 с.
2. *Han Ditger / Hungenberg Harald.* P&C. Value-oriented controlling concept: translated from German / Edited by L.G. Golovach, M.P. Lukaszewicz and others. – М.: Finance and Statistics, 2005.- 928 p.
3. *Anankina E.A* Controlling as a enterprise management tool / E.A. Anankina, S.V. Danilochkina, N.G. Danilochkina and others. Edited by N.G. Danilochkina – М.: UNITI, 2002. – 279 p.
4. *Karminsky A.M.* .Controlling in a business. Methodological and practical bases of construction of of controlling in organizations / A.M. Karminsky, N.I. Olenev, A.G. Primakov, S.G. Falco. 2-nd ed. . – М.: Finance and Statistics, 2002. – 256 p.
5. *Lauta Y.S.* Creation of system of controlling on industrial enterprise / Y.S. Lauta, B.I. Gerasimov; Edited by prof. B.I. Gerasimov. Tambov: publishing house of Tamb. state techn. un-ty, 2005, 96 p.

УДК 338.465.4+ 656.025.2

*Олена Харчук, к.е.н.
(доцент кафедри менеджменту
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

*Тетяна Гереза
(магістрант
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

РОЛЬ ЯКОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

В статті приведено поняття якості, яке надають різні науковці з точки зору конкретних вимог, потреб та стосовно задоволення очікування споживачів. Розкрито необхідність у забезпеченні якості пасажирських послуг.

Надано узагальнену характеристику оцінки якості транспортної послуги, приведені фактори впливу на попит користувачів транспортних послуг та фактори впливу на попит транспортних послуг з позиції пасажирів.

Виявлені основні критерії якості маркетингових досліджень.

Розкрито система оцінок якості пасажирських перевезень та її складові. Визначено зв'язок між якістю та кількістю обслуговування, що є основною властивістю якості в наданні транспортного обслуговування.

Ключові слова: якість, послуга транспортного перевезення, транспортна система, критерії та система якості, транспортне обслуговування.

*Елена Харчук, к.э.н.
(доц. кафедры менеджмента
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

*Татьяна Гереза
(студентка гр. МО и А маг.
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

РОЛЬ КАЧЕСТВА ПЕРЕВОЗОК В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

В статье приведены понятия качества, которое раскрывают различные ученые с точки зрения конкретных требований, потребностей и относительно удовлетворения ожидания потребителей.

© Харчук О.Г., Гереза Т.С., 2016

Раскрыта необходимость в обеспечении качества пассажирских услуг. Представлена обобщенная характеристика оценки качества транспортной услуги, приведены факторы, влияющие на спрос пользователей транспортных услуг и факторы, влияющие на спрос транспортных услуг с позиции пассажира.

Выявлены основные критерии качества маркетинговых исследований.

Раскрыта система оценок качества пассажирских перевозок и ее составляющие. Определена связь между качеством и количеством обслуживания, что является основным свойством качества в предоставлении транспортного обслуживания.

Ключевые слова: качество, услуга транспортной перевозки, транспортная система, критерии и система качества, транспортное обслуживание.

Olena Khurchuk, Phd

(management department, State Economy and Technology University of Transport)

Tetiana Hehera

(student of State Economy and Technology University of Transport)

A ROLE OF QUALITY OF TRANSPORTATIONS IS IN DEVELOPMENT OF A TRANSPORT SERVICE

In the article the concept of quality, which provide various scientists in terms of specific requirements, needs and to meet the expectations of consumers.

Disclosed necessity in ensuring the quality of passenger service. Provided generalized description of assessing the quality of transport services, reduced impacts on the demand of users of transport services and factors influencing demand for transport services from the perspective of the passenger.

The basic criteria for quality market research. Disclosed quality rating system passenger traffic and its components. The connection between the quality and quantity of service that is a key feature of quality in the provision of transport services.

Key words: quality, service transportation, transportation system, criteria and system quality transport service.

Постановка проблеми. В наш час великого значення приділяють вирішенню питань стосовно якості, яка є дуже важливим елементом транспортного обслуговування. Невідповідність якості транспортних послуг сучасним вимогам є однією з основних проблем функціонування та розвитку транспортного обслуговування. Тому з розвитком конкуренції виникає необхідність у забезпеченні якості обслуговування пасажирів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізу поняття «якість» присвячені праці багатьох науковців. Розкриттям державного регулювання щодо безпеки перевезень та якості залізничних послуг приділяли увагу такі науковці, як Ф. Кросбі [4], А.Фейгенбаум [5], Э.Демінга [3], У.Шухарт, А.В. Базилюк [6], П.Р. Левковець [7], В.С. Маруніч [10] та ін. Але, незважаючи на велику кількість публікацій, дана проблематика наукових розробок з визначення та розкриття поняття якості розкрита не повністю, тому потребує поліпшення і розгляду в подальшому.

Метою статті є визначення ролі якості перевезень в розвитку транспортного обслуговування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Послуга в пасажирських перевезеннях – це переміщення пасажирів і сукупність супутніх послуг, що надаються користувачам транспорту, які включають: посадку і висадку пасажирів, перевірку проїзних документів і обслуговування пасажирів на шляху прямування. Транспортна система є важливою складовою економіки держави, що сприяє забезпеченню життєдіяльності суспільства. Вирішення завдань підвищення ефективності роботи транспортної системи залежить від якісного здійснення вантажних перевезень, а також від зниження собівартості пасажирських перевезень. Тому однією з основних проблем функціонування та розвитку транспортного обслуговування є невідповідність якості транспортних послуг сучасним вимогам.

З розвитком конкуренції виникає необхідність у забезпеченні зростання якості пасажирських послуг. Як свідчить світовий досвід функціонування ринку транспортних послуг, їх конкурентоздатність на 95 % залежить від якості надаваних послуг. Тому високий рівень якості транспортних послуг у сфері пасажирського залізничного транспорту є забезпечення рівня безпеки перевезень, задоволеності та лояльності споживачів. Надання послуг пасажирським залізничним транспортом є подальшим напрямом досліджень діяльності залізниці [9].

Поняття «якість» науковці трактують по-різному. До представників першої групи належать науковці, які вважають, що виробництво продукції та надавання послуг, повинні задовольняти конкретні вимоги. Наприклад, Ф. Кросбі вважається представником першої групи, фахівець, який досліджував «відповідність вимогам» відносно якості. Він виділив основні постанови «відповідності вимогам» щодо якості:

- необхідно, щоб якість була встановлена, інакше неможливо нею управляти;
- вимоги, які прописані у вигляді чисельних значень, тобто можна виміряти характеристики послуги, щоб визначити відповідність вимог.

До другої групи фахівців, що пов'язують якість із задоволенням потреб в очікуванні споживачів, можна віднести А.Фейгенбаума, Э.Демінга, У.Шухарт. Наприклад, У.Шухарт визначив: «Існує два аспекти якості. Один пов'язаний з поданням про якість речей як об'єктивної реальності, яка не залежить від існування людини. Інший аспект – з тим, що ми думаємо, і відчуваємо щодо об'єктивної реальності. Інакше кажучи, суб'єктивний бік якості існує» [8]. Представники цієї групи вважають, що якість визначається ступенем задоволення очікування споживача щодо наданої йому послуги, а не певними вимірюючими характеристиками.

Якість нерозривно пов'язують із потребами. Наприклад, у сприйнятті сучасних міжнародних стандартів (МС) серії ISO 9000 – 2000, якість визначається як ступінь, до якого сукупність власних характеристик задовольняє вимоги. Тут якість і підвищення вимог пов'язані безпосередньо. У цьому стандарті говориться про ролі, які передбачають не просто саму послугу, а процес її надання, а поняття «вимоги» включає бажані потреби. Склад і структура показників якості пасажирських перевезень для всіх видів транспорту встановлюються відповідно до – ГОСТ Р 51004 – 96 «Пасажирські перевезення. Номенклатура показників якості», а відносно безпосереднього забезпечення якості встановлюються відповідно до – ГОСТ Р 50691-94 «Модель забезпечення якості послуг», де встановлена якість послуги та сукупність характеристик послуги, які визначають її здатність задовольняти встановлені або передбачувані потреби споживача [12].

В об'єктивній оцінці якості транспортної послуги виділяють два основних підходи:

– оцінити якість наданої послуги – це найбільш простий підхід, але його використання не дає можливості попередити виникнення браку в роботі. Якщо окремо оцінити результат надання послуги, то неможливо буде визначити причини виникнення недоліків без додаткових досліджень;

– оцінити рівень транспортного обслуговування за допомогою оцінки всього виробничого процесу, що забезпечить відповідний рівень якості.

Користувачів залізничних послуг не цікавлять витрати на поліпшення якості обслуговування та методи підвищення конкурентоспроможності транспорту. Під час проїзду пасажирським транспортом пасажир звертають увагу не на саму послугу, а на свою думку, яка в процесі надання послуг складається у них на кожному етапі поїздки. Вони намагаються порівняти ціну та сервіс, що пропонується залізничним транспортом і зробити висновки для себе, чи відповідає дана ціна рівню та якості обслуговування.

На визначення величини попиту пасажирів впливають фактори, що дуже тісно пов'язані між собою. Ці фактори розділяють на суб'єктивні та об'єктивні (рис. 1).

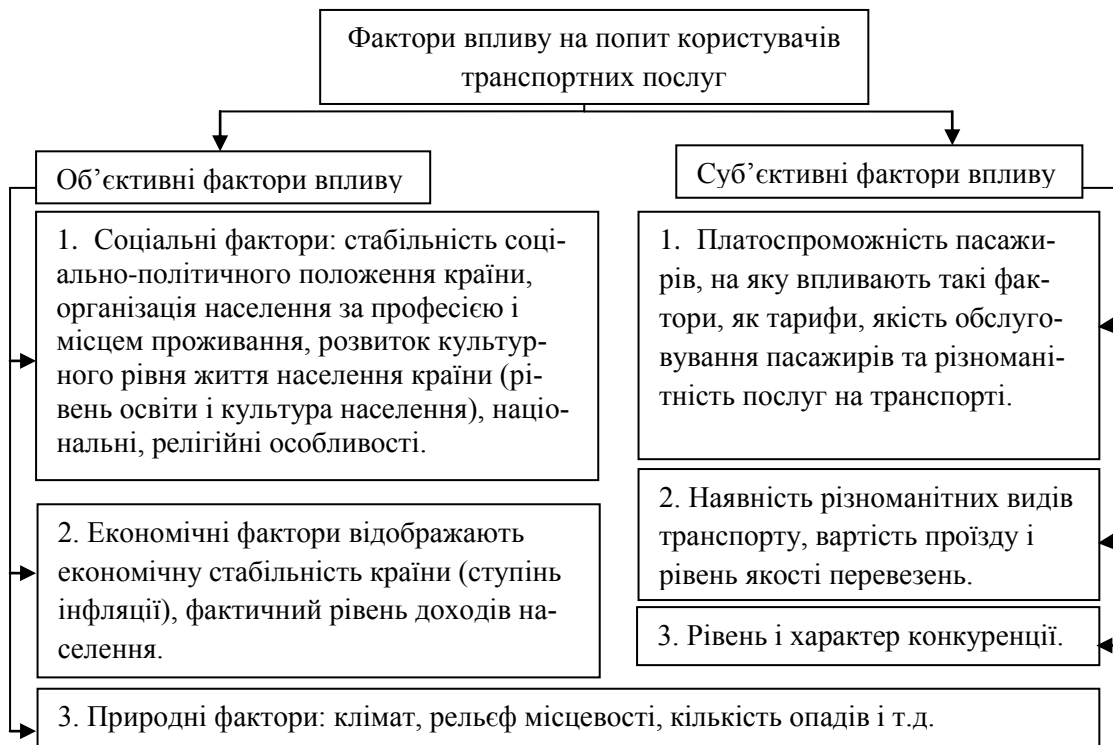


Рис. 1. Фактори впливу на попит користувачів транспортних послуг

Класифікація за типом факторів і їх характеристики наведені на рис. 2. В умовах, коли витрати пасажирів на поїздку займають значну частину його бюджету, вплив вартісних факторів на величину попиту є найбільш суттєвим [2]. Тому під якістю послуги розуміють сукупність істотних критеріїв, які обумовлюють ступінь придатності і можливості послуги до задоволення потреб [4]. Виходячи з факторів

можна визначити маркетингові дослідження, які задовольняють пасажирів і їхні потреби на високому рівні.

Основні критерії якості маркетингових досліджень [11]:

- 1) Регулярність;
- 2) Ритмічність;
- 3) Швидкість перевезень;
- 4) Безпека поїздки;
- 5) Зручність при придбанні квитка;
- 6) Відповідність послуги і сервісу вимог;
- 7) Поводження обслуговуючого персоналу відносно пасажирів.

Професор А.В. Базилук у своїй статті [6] підкреслює, що якість, наприклад, продукції визначається значною кількістю показників, які можна враховувати як самостійно, так і комплексно при оцінці якості пасажирських перевезень. В цілому всю сукупність показників якості пропонує розділити на організаційні, соціально-економічні, техніко-технологічні і екологічні, не беручи до уваги показник культури обслуговування.

Система оцінки якості пасажирських перевезень поділяється на:

1. Організаційні показники (частота і доступність інформації про відправлення і прибуття; надання даних про додатковий сервіс та послуги; координованість дій різних видів транспорту; витрати часу на поїздку).

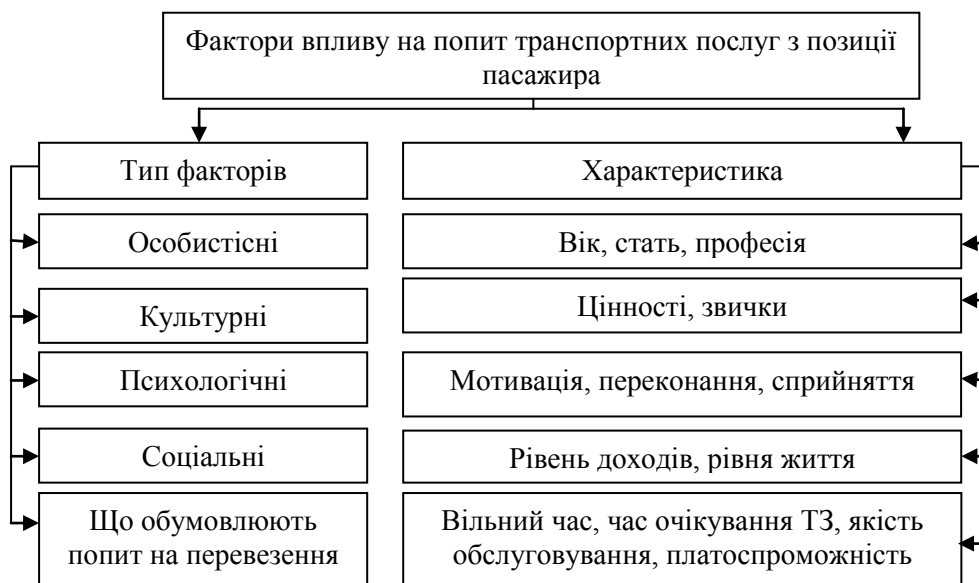


Рис. 2. Фактори впливу на попит транспортних послуг з позиції пасажира

Показники соціально-економічного рівня (вартість поїздки; ціна додаткових послуг; готовність пасажирів заплатити за співвідношення «якість–тариф»; страхування життя пасажирів; забезпечення засобами першої медичної допомоги).

Техніко-технологічні:

- комфортабельність (наповненість, чистота і показники освітленості у вагоні, дотримання граничних значень шуму, вібрації і вологості, температура повітря у вагоні);

- своєчасність (максимальний та середній інтервал руху, % рейсів за розкладом та регулярність руху);

- часові параметри (середня швидкість, кількість зупинок, тривалість проїзду);

- схоронність багажу (частка та вартість пошкоджень, фінансова компенсація);

- безпека (термін служби вагону, періодичність контролю технічного стану транспортних засобів з боку інспекцій, ймовірність безвідмовної роботи, наявність документів, що підтверджують допуск, кваліфікація та стан здоров'я машиністів, число порушень за визначений період, періодичність підвищення професійного рівня машиніста).

Екологічна складова (викиди шкідливих речовин в атмосферу; відповідність стандарту ISO 14062 (стандарт на екологічний менеджмент).

В свою чергу П.Р. Левковець[13], В.С. Маруніч, О.І. Мельниченко, І.М. Вакарчук в статті [7] приділяють особливу увагу державному регулюванню безпеки перевезень у контексті якості залізничних послуг, стверджуючи те, що пасажирські перевезення впливають на соціальну, виробничу та екологічну сфери, а також на створення умов справедливої конкуренції.

Попри це систему управління якістю пасажирських перевезень слід розглядати як органічну єдність наступних основних складових: встановлення вимог, оцінка відповідності транспортних послуг потребам споживачів, трансформації при неузгодженості, посилення вимог до кінцевої продукції та культури обслуговування, рівень якої визначається як відношення кількості заяв, скарг і пропозицій до числа подяк.

Взагалі якість транспортного обслуговування має комплексний показник, який оцінюється за системою показників, що постійно змінюються і набувають нових форм та значень. В цілому для забезпечення якості перевезень необхідно дотримуватись критеріїв, які діють в тісній взаємодії і утворюють своєрідну систему:

– безпека отримання послуг;

– відповідність міжнародним стандартам і потребам споживачів;

– врахування сучасних техніко-економічних вимог;

– стабільність покращення споживчих характеристик;

– дотримання екологічних норм.

Якщо у пасажирів складається негативна думка стосовно якості перевезення, то залізничний транспорт «втрачає авторитет» і попит пасажирів на транспортні послуги. Як наслідок, зменшуються доходи, що унеможлиблює створення необхідного сервісу транспортних послуг.

Якість разом з ефективністю є однією з найскладніших геополітичних, економічних, соціальних, філософських та виробничо-технічних категорій. Взаємозв'язок між якістю і кількістю в найбільш загальному та повному вигляді сформульована філософами в законі про перехід кількості в якість [6]. Якість послуг – це поняття відносне, тому при узагальнюючій характеристиці важливим є порівняння її різних властивостей між собою. Основною з невід'ємних властивостей якості продукції є задоволення певних потреб і вдосконалення у відповідності з інтересами споживачів.

Висновки та пропозиції. Отже, залізничний транспорт повинен відгукуватися на «економічні сигнали» пасажирів, тому його працівники мають щоденно працювати над створенням позитивного іміджу за рахунок підвищення якості обслуговування. Покращення якості пасажирських перевезень – головна умова досягнення економічних успіхів. Забезпечується воно шляхом задоволення зростаючих потреб пасажирів за рахунок:

- впровадження нового обладнання і створення нової інфраструктури;
 - найкращого використання людських ресурсів;
 - тісного співробітництва пасажирських служб, залізниць, УЦОП та ін.;
 - введення нових потягів, які забезпечують підвищення швидкості та комфорту поїздки;
 - розширення переліку послуг, які враховують інтереси пасажирів різних категорій;
 - підвищення фаху робітників, зайнятих у сфері обслуговування та удосконалення способів їх стимулювання.
- Вирішення проблеми підвищення якості обслуговування пасажирів має стати одним з найголовніших напрямів діяльності ПАТ «Укрзалізниця».

ЛІТЕРАТУРА

1. *Гиссин В.И.* Управление качеством продукции: Учеб. пособие. – Ростов н/Д: Феникс, 2000. – 256 с.
2. *Беляев, С.Ю.* Управление качеством: Учебное пособие для бакалавров / С.Ю. Беляев, Ю.Н. Забродин, В.Д. Шапиро. – М.: Омега-Л, 2013. – 381 с.
3. Гуру менеджмента качества и их концепции: Э.Деминг, Дж.Джуран, Ф.Кросби, К.Исикава, А.Фейгенбаум, Т.Тагути
4. *Кросби Ф.Б.* Поговорим о качестве. Нью-Йорк: МакГро-Хилл, 1989.
5. *Арманд Фейгенбаум* – создатель TQM Журнал «Методы менеджмента качества» Август 2010.
6. *Базилюк А.В.* Ключові аспекти управління якістю пасажирських перевезень / А.В. Базилюк, І.О. Хоменко // Вісник Національного транспортного університету. – 2008. – № 17 (1). – С. 12-17.
7. *Левковець П.Р.* Перспективи підвищення рівня безпеки та якості транспортних послуг / П.Р. Левковець, В.С. Маруніч, О.І. Мельниченко, І.М. Вакарчук // Вісник Національного транспортного університету. – 2008. – № 17 (2). – С. 68–72.
8. *Кузнецов Л.А.* Контроль и оценка многомерного качества//методы менеджмента качества.- 2008. – №10. – С. 40-45.
9. *Попков В.* Методи воздействия на ринок индивидуальных потребителей / В. Попков// Маркетинг и реклама. 1997. – №1-2. – С. 18.
10. *Игнатенко О.С., Маруніч В.С., Дума І.М., Ткаченко А.М.* До обґрунтування критерія пасажирських перевезень. «Проектування, виробництво, експлуатація автотранспортних засобів і поїздів. Західний науковий центр ТАУ. – Львів. – 1995. – Т. 2. – С. 43-45.
11. *Бурцева Т.А., Сизов Т.А., Цень О.А.* Управление маркетингом: Учебное пособие. – М.: Издво «Экономистъ», 2005. – 271 с.
12. Электронный текст документа подготовлен АО «Кодекс» и сверен по: официальное издание М.: Издательство стандартов, 1994.
13. *Левковець П.Р., Зеркалов Д.В., Мельниченко О.І., Казаченко О.Г.* Управління автомобільним транспортом: Навчальний посібник / За ред. Д.В. Зеркалова. – К.: Арістей, 2008. – 420 с.

REFERENCES

1. *Hyssyn V.Y.* Upravlenye kachestvom produktsyy: Ucheb. Posobyе. – Rostov n/D: Fenyks, 2000. – 256 s.
2. *Belyaev, S.YU.* Upravlenye kachestvom: Uchebnoe posobyе dlya bakalavrov / S.YU. Belyaev, YU.N. Zabrodyn, V.D. Shapyro. – M.: Omeha-L, 2013. – 381 s.
3. Huru menedzhmenta kachestva y ykh kontseptsyy: É.Demynh, Dzh.Dzhuran, F.Krosby, K.Ysykava, A.Feyhenbaum, T.Tahuty.
4. *Krosby F.B.* Pohovorym o kachestve. N'yu-York: MakHro-Khyll, 1989.

5. *Armand Feyhenbaum* – sozdatel' TQM Zhurnal «Metody menedzhmenta kachestva» Avhust 2010.
6. *Bazylyuk A.V.* Klyuchovi aspekty upravlinnya yakystyu pasazhyrs'kykh perevezen' / A.V. Bazylyuk, I.O. Khomenko // Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu. – 2008. – № 17 (1). – S. 12-17.
7. *Levkovets' P.R.* Perspektyvy pidvyshchennya rivnya bezpeky ta yakosti transportnykh posluh / P.R. Levkovets', V.S. Marunych, O.I. Mel'nychenko, I.M. Vakarchuk // Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu. – 2008. – № 17 (2). – S. 68–72.
8. *Kuznetsov L.A.* Kontrol' y otsenka mnohomernoho kachestva//metody menedzhmenta kachestva.- 2008.-№10.-S. 40-45.
9. *Popkov V.* Metody vozdeystviya na rinoк yndyvudual'nikh potrebyteley / V. Popkov// Marketynh y reklama. 1997. – №1-2. – S. 18.
10. *Ihnatenko O.S., Marunych V.S., Duma I.M., Tkachenko A.M.* Do obhruntuvannya kryteriya pasazhyrs'kykh perevezen'. «Proektuvannya, vyrobnytstvo, ekspluatatsiya avtotranspotnykh zasobiv i poyizdiv. Zakhidnyy naukovyy tsentr TAU. – L'viv. – 1995. – T. 2. – S. 43-45.
11. *Burtseva T.A., Syzov T.A., Tsen' O.A.* Upravlyenye marketynhom: Uchebnoe posobyе. – M.: Yzd-vo «Ékonomyst'», 2005. – 271 s.
12. Elektronnyy tekst dokumenta podhotovlen AO «Kodeks» y suveren po: ofytsyal'noe yzdanye M.: Yzdatel'stvo standartov, 1994
13. *Levkovets' P.R., Zerkalov D.V., Mel'nychenko O.I., Kazachenko O.H.* Upravlinnya avtomobil'nym transportom: Navchal'nyy posibnyk / Za red. D.V. Zerkalova. – K.: Aristey, 2008. – 420 s.

УДК656.2:31

*Олена Андрєєва, доцент, к.е.н.,
(доцент кафедри «Фінани і кредит»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

*Ольга Варфоломєєва
(студентка магістратури спеціальності «Фінанси і кредит»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

ЗОВНІШНІ ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Стаття присвячена дослідженню впливу зовнішніх факторів на діяльність залізничного транспорту України. Розглянуто питання важливості залізничного транспорту для держави та для забезпечення соціальних потреб населення в перевезенні. Висвітлена роль залізничного транспорту у функціонуванні національної економіки. У статті перераховано специфічні риси залізничної галузі, зроблено наголос на їх взаємозв'язку з внутрішніми та зовнішніми факторами впливу та утворенням, внаслідок такого зв'язку, специфічних умов функціонування галузі. Проведено факторний аналіз впливу на діяльність залізничної галузі, в контексті якого фактори поділені на внутрішні та зовнішні. До внутрішніх віднесено: жорсткі стандарти руху, поєднання централізованого та децентралізованого принципу управління діяльністю залізниць, кваліфікація кадрів, можливість прийняття помилок в управлінських рішеннях. Наголос зроблено на зовнішніх факторах, а саме, державне і анти-монопольне регулювання галуззю, нестабільність законодавчої бази, зміна фаз циклу економічного розвитку, коливання транспортного ринку, дії конкурентів на ринку, світові економічні та структурні кризи.

У підсумку встановлені сучасні завдання для успішного процесу відтворення основних засобів на залізничному транспорті та завдання для плідної роботи галузі.

Ключові слова: залізничний транспорт, діяльність залізничного транспорту, внутрішні фактори впливу, зовнішні фактори впливу.

*Андрєєва Елена, доцент, к.э.н.
(доцент кафедры «Финансы и кредит»
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

*Ольга Варфоломеева
(магистрант специальности «Финансы и кредит»
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

© Андрєєва О., Варфоломєєва О., 2016

ВНЕШНИЕ ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Статья посвящена исследованию влияния внешних факторов на деятельность железнодорожного транспорта Украины. Рассмотрены вопросы важности железнодорожного транспорта для государства и для обеспечения социальных потребностей населения в перевозке. Освещена роль железнодорожного транспорта в функционировании национальной экономики. В статье перечислены специфические черты железнодорожной отрасли, сделан упор на их взаимосвязи с внутренними и внешними факторами воздействия и образования, в результате такой связи, специфичных условий функционирования отрасли. Проведен факторный анализ влияния на деятельность железнодорожной отрасли, в контексте которого факторы разделены на внутренние и внешние. К внутренним отнесены: жесткие стандарты движения, сочетание централизованного и децентрализованного принципа управления деятельностью железных дорог, квалификация кадров, возможность принятия ошибок в управленческих решениях. Акцент сделан на внешних факторах, а именно, государственное и антимонопольное регулирование отрасли, нестабильность законодательной базы, изменение фаз цикла экономического развития, колебания транспортного рынка, действия конкурентов на рынке, мировые экономические и структурные кризисы.

В итоге установлены современные задачи для успешного процесса воспроизводства основных средств на железнодорожном транспорте и задачи для плодотворной работы отрасли.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, деятельность железнодорожного транспорта, внутренние факторы влияния, внешние факторы влияния.

Olena Andriieva, Ph.D

(Associate Professor of State Economics and Technology University of Transport)

Olha Varfolomieieva

*(Student of Master's degree of «Finance and Credit» Department,
State Economy and Technology university of Transport)*

EXTERNAL FACTORS AFFECTING RAILWAY OPERATION

The article researches the influence of external factors on the operation of Railway Transport of Ukraine. It examines the problems how important the railway transport is for the state and for the social needs of the population in traffic. The role of railway transport in the functioning of the national economy is also illuminated. This article lists specific features of the railway industry, emphasizes their relationship with internal and external factors of influence and formation, and as a result of such relation, specific conditions of the sector. It also conducts a factor analysis of the impact on the railway industry in the context of which the factors are divided into internal and ex-

ternal ones. The internal factors include: strict standards of traffic, a combination of centralized and decentralized management of railways operation, qualification of personnel, adoption mistakes of in management decisions. The emphasis is stressed on external factors, namely, government regulation and antitrust sector, the legislative framework instability, cycle phase change of the economic development, transport market fluctuations, actions of competitors on the market, world economic and structural crises.

As the result, the actual tasks were set to implement the successful process of re-production of the main facilities of the railway transport, along with the tasks for the efficient performance of the industry.

Keywords: *railway, railway transport operation, internal factors of influence, external impact factors.*

Постановка проблеми. Залізниці України відіграють велику роль у функціонуванні та розвитку економіки України, оскільки забезпечують зв'язок матеріального виробництва та споживання, сприяють мобільності робочої сили та забезпечують потреби населення у перевезеннях. З огляду на виняткове значення залізничної галузі для національної економіки, організацію діяльності, планування та управління діяльністю галузі необхідно проводити з врахуванням як внутрішніх, так і зовнішніх факторів впливу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання діяльності Української залізниці та факторів, котрі впливають на її діяльність, стали об'єктом дослідження багатьох учених, серед яких варто виділити праці О.В.Андрєєвої, О.О.Бакаєва, Н.І.Богомолової, Т.І.Дем'яненко, В.Л.Диканя, В.П.Ільчука, М.В.Макаренка, С.П.Мищенко, В.І.Пасічника, В.В.Прохорової, Є.М.Сича, Є.В.Талавіри, Ю.М.Цвето́ва та ін. Проте недостатньо дослідженим залишається вплив зовнішніх факторів на діяльність залізничного транспорту.

Мета статті. Дослідження зовнішніх факторів, що впливають на діяльність залізничного транспорту, з метою пошуку шляхів адаптації до їх впливу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспорт поєднує регіони країни, забезпечує потребу господарства в перевезеннях населення та вантажів, є об'єднуючою ланкою між виробниками й споживачами товарів і послуг. Порушення в роботі транспортного комплексу можуть спричинити серйозні негативні наслідки для економічної безпеки країни. Надійне забезпечення економічної безпеки на всіх рівнях можливе за умови стійкого функціонування транспортної галузі, тому що її потенціал є визначальним стабілізуючим фактором антикризового розвитку, гарантом економічного зростання й підтримки економічної незалежності та безпеки країни [3].

Залізничний транспорт є однією з основних складових транспортної інфраструктури, що має визначальне значення для забезпечення господарських зв'язків і забезпечення платоспроможного попиту громадян на перевезення. Цим визначається його соціально-економічне значення для держави і суспільства. Слід зазначити що провідне значення залізничного транспорту України обумовлене двома основними факторами – техніко-економічними перевагами порівняно з іншими видами транспорту та збігом напрямку й потужності основних транспортно-економічних потоків України й світу з географічним положенням українських залізниць.

Розвинена транспортна інфраструктура України дозволяє забезпечити практично будь-які обсяги перевезень. Мережа залізниць України – це майже 22 тис. км, з яких 45% електрифіковані. Залізничні прикордонні переходи на західному кордоні України із перевантажувальними терміналами по обидва боки кордону здійснюють передачу вантажу з колії 1520 мм на колію 1435 мм і назад, забезпечуючи тим самим безперервність маршрутів. Залізнично-поромна переправа з'єднує Україну з Грузією, що дозволяє здійснити перевезення вантажів з Європи через Чорне море і у зворотному напрямку без перевантаження [6].

Для того, щоб залізничний транспорт був конкурентоспроможним на міжнародному та вітчизняному ринках, постає важливість оптимізації інфраструктури разом із прискореним оновленням рухомого складу.

Успішність діяльності залізничного транспорту залежить від багатьох факторів, які розподіляють на дві категорії – зовнішні та внутрішні. Внутрішні фактори характеризують внутрішній стан залізниць, а зовнішні – стан об'єктів навколишнього середовища, які мають вагомий вплив на їхню діяльність. Як наслідок, зовнішні фактори впливу є менш контрольованими, часом і зовсім неконтрольованими, на відміну від внутрішніх.

В контексті факторного аналізу слід сказати, що залізничний транспорт має певні специфічні особливості у своїй діяльності: капіталомісткість, вторинна природа попиту на продукцію, конкуренція на ринку транспортних послуг, діяльність відповідно до циклічності ринкової кон'юнктури, рівень диференціації продукції. Ці особливості пов'язані з внутрішніми і зовнішніми факторами впливу на діяльність залізничного транспорту України і утворюють специфічні умови функціонування залізничного транспорту.

Отже, до внутрішніх факторів впливу на діяльність залізничної галузі можна віднести – жорсткі стандарти руху, поєднання централізованого та децентралізованого принципу управління галуззю, висококваліфікований персонал, що працює у галузі, можливість помилок при прийнятті управлінських рішень. До зовнішніх ми віднесемо – державне і антимонопольне регулювання галуззю, нестабільність законодавчої бази, зміна фаз циклу економічного розвитку, коливання кон'юнктури транспортного ринку, дії конкурентів на ринку, світові економічні і структурні кризи.

Слід сказати, що державне регулювання залізничної галузі є одним з основних факторів впливу на її діяльність і результативність. Таке регулювання відбувається в межах державної транспортної політики та проявляється у вигляді встановлених пільгових категорій населення для перевезень, надання субсидій, податкових пільг, регулювання тарифу і т.д. Зауважимо, що умови державного регулювання не завжди позитивно впливають на діяльність залізничного транспорту, тому що не існує досить чіткого і зрозумілого механізму компенсування галузі збитків за перевезення пільгових категорій населення. Щодо антимонопольного регулювання, то необхідно наголосити на його необхідності та водночас зауважити, що регулювання рівня тарифів унеможливує ліквідацію збитковості пасажирських перевезень.

Щодо нестабільної законодавчої бази, то вона характерна для всієї національної економіки. Саме вона гальмує притік іноземного капіталу в Україну і залізничну галузь зокрема, формує несприятливий інвестиційний клімат, унеможливує оновлення застарілої бази основних засобів на залізницях.

Зміни фаз циклу економічного розвитку – це об'єктивна складова процесу розвитку, але зміни фаз циклу мають вплив на менеджмент залізниці, на психологічну поведінку галузевих структурних одиниць. Хронічний характер фінансових криз, затяжні економічні кризи світового і національного масштабу, впливають на всі ланцюги діяльності залізничної галузі: обсяг перевезень, рівень прибутковості і рентабельності, здатність до створення робочих місць, вибір об'єктів, обсягу та часу інвестування, форми і способи запозичення, роботу менеджменту.

Коливання кон'юнктури транспортного ринку – це фактично відображення коливання його елементів – попиту, пропозиції, ціни, конкуренції. Ці коливання об'єктивно пов'язані зі зміною фаз циклу економічного розвитку, а також перебувають під впливом внутрішньої політичної ситуації.

Дії конкурентів на ринку – це постійно діючий і мало прогнозований зовнішній фактор, який спонукає галузь до підвищення рівня комфорту та безпеки перевезень пасажитів, конкурентного рівня послуг і цін. Але це можливо тільки за умов системного впровадження інноваційної моделі розвитку галузі [1].

Підрозділи залізничного комплексу перебувають у постійному контакті з зовнішнім середовищем, яке динамічно змінюється. Зовнішні неконтрольовані фактори можуть впливати як безпосередньо, так і опосередковано. В першому варіанті зменшення негативного впливу таких факторів є задачею організаційно-оперативного управління і відбувається шляхом стабілізації діяльності залізниць. У другому випадку неконтрольовані чинники мають вплив через «передавальні ланки». Зменшення негативних результатів при опосередкованих впливах досягається протягом трьох різних етапів. На першому етапі необхідно визначити залежності (наприклад, у вигляді правил), які створюються за рахунок «передавальних ланок». На другому етапі визначаються інші додаткові можливості, які дають опосередковані впливи (якщо такі є). На третьому етапі визначається стратегія зменшення опосередкованого впливу [12].

Зовнішні неконтрольовані чинники опосередкованого впливу відображають внутрішній вплив світової і національної економіки та поділяються на міжнародні та національні фактори. До міжнародних варто віднести: стан розвитку країн; вплив міжнародних корпорацій; стан світової економіки; перспективні чинники у вигляді майбутніх інтеграційних об'єднань. Фактори впливу національної економіки мають у складі такі підгрупи: культурні, інформаційно-технологічні, макроекономічні, політичні, соціальні [12].

Підсумовуючи, звернемося до думки американських фахівців, за якою, залізнична галузь є стратегічною для економіки України і має перспективи успішної інтеграції в міжнародну транспортну мережу. Цьому сприяє розпочата Укрзалізницею модернізація інфраструктури та рухомого складу залізниць і ремонтних підприємств, однак її необхідно пришвидшити, щоб завершити вже протягом найближчих 5-6 років [13].

Потенціалом для подальшого розвитку залізничного транспорту України, вважають іноземні експерти, є також енергійний менеджмент і персонал залізничних підприємств – люди з необхідним досвідом роботи, потрібними вміннями та навичками, а також добре вибудовані виробничі зв'язки, які необхідно активно розширювати за рахунок міжнародного співробітництва [13].

Висновки і пропозиції. У результаті проведеного дослідження проаналізований вплив зовнішніх факторів на діяльність залізниць України та встановлені су-

часні завдання для успішного процесу відтворення основних засобів успішної роботи залізничного транспорту. Такі завдання можна вирішити через певні кроки:

1. Удосконалювати діючу систему тарифів, що приведе до підвищення інвестиційної привабливості залізничної галузі;
2. Привести законодавчу базу до європейських норм і стандартів з чіткими і прозорими правилами роботи в будь-якій галузі;
3. Постійно проводити моніторинг ринку і прогнозний аналіз щодо зародження та розвитку кризових явищ;
4. Оперативне реагування на кон'юнктурні зміни;
5. Підготовка кваліфікованих менеджерів для роботи у сфері аналітичного прогнозування;
6. Формування механізму протидії ризикам і їх переорієнтування під кон'юнктуру ринку;
7. Застосування методів міжнародного менеджменту;
8. Створення умов ліберального і недискримінаційного доступу інвесторів у залізничну галузь;
9. Розширення можливостей державно-приватного партнерства у сфері інвестицій;
10. Підвищення якості оцінки економічної ефективності інвестиційних вкладень.

Вирішення викладених вище завдань може стати предметом подальших наукових та практичних досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Андрєєва О.В.* Управління інвестиційними процесами підприємств залізничного транспорту в умовах динамізації економічних циклів: дис. канд. екон. наук:08.00.04 / Андрєєва Олена Володимирівна. – К., 2013. – 197 с.
2. *Андрєєва О.В.* Чинники ефективного інвестування залізниць в умовах динамізації циклів економічного розвитку / О.В. Андрєєва // Вісник економіки транспорту і промисловості Української державної академії залізничного транспорту. – Вип. 39. – Х.: Вид-во УкрДАЗТ, 2012. – С. 80-83.
3. Всеукраїнська транспортна газета «Магістраль» // Електронний ресурс. – Режим доступу до документу: <http://ru.magistraluz.com.ua/print/news/ukrzaliznicjamaeznachnijpotencialdljauptishnogorozvitkuekspertiizssha.html>
4. *Дикань В. Л.* Шляхи активізації інноваційно-інвестиційних процесів розвитку підприємств залізничної галузі [Електронний ресурс] / В. Л. Дикань, Л. П. Василенко // Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту. – 2014. – Вип. 146. – С. 100-105. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Znpudazt_2014_146_23.pdf
5. *Ільчук В. П.* Системоутворюючі процеси в інноваційній та фінансовій сферах транспорту / В.П. Ільчук // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2007. – Вип. 9. – С. 6–16.
6. *Міщенко С. П.* Інноваційне відтворення основних фондів залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 / С. П. Міщенко. – Х., 2009. – 21 с.
7. *Пасічник В. І.* Інвестиційний розвиток залізничного транспорту / В. І. Пасічник // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 78–83.
8. *Прохорова В. В.* Вплив ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту / В. В. Прохорова, Т. І. Дем'яненко // Экономика и управление. – 2013. – № 1. – С. 42–48.

9. *Талавіра С. В.* Організаційно-економічні фактори впливу та принципи інвестиційного забезпечення інноваційного відтворення парку вантажних вагонів [Електронний ресурс] / С. В. Талавіра // *Ефективна економіка*. – 2013. – № 2. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1833>.
10. Трансформація економіки та транспорт України / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко, М.Ю.Цветов, О.В. Левченко та ін. – К. :ДЕТУТ,2012. – 180 с.
11. Україна може приєднатися до транскаспійського міжнародного транспортного маршруту // Електронний ресурс. – Режим доступу до документа: <http://www.pravdatime.uz.ua/?cont=1511171540&id=3472>.
12. *Чала О.В.* Фактори формування системи управління інтелектуальним капіталом підприємств залізничного комплексу / О.В.Чала // *Збірник наукових праць Української академії залізничного транспорту*. – 2013.
13. *Яцківський Л. Ю.* Загальний курс транспорту : навчальний посібник : у 2 т. / Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов. – К. : Арістей, 2007. – 544 с.

REFERENCES

1. Olena Andriieva Management of investment processes of rail transport dynamism in terms of economic cycles: Dis. candidate. Econ. Sciences: 08.00.04 / Andreeva Elena Vladimirovna. – K., 2013. – 197 p.
2. Olena Andriieva Factors effective investment railways in terms of economic development dynamism cycles / OV Andreev // *Bulletin of Economics and Transport Industry ENGLISH State Academy of Railway Transport*. – Vol. 39 – H. : Izd UkrDAZT, 2012 – P. 80-83.
3. Ukrainian transport newspaper «Highway» // electronic resource. – Access to the document: <http://ru.magistral-uz.com.ua/print/news/ukrzaliznicja-mae-znachnij-potencial-dlja-uspishnogo-rozvitku-eksperti-iz-ssha.html>
4. Dikan VL Ways to enhance innovation and investment processes of enterprise railway area [electronic resource] / VL Dikan, LP Vasilenko // *Proceedings of Ukrainian State Academy of Railway Transport*. – 2014 – Vol. 146. – P. 100-105. – Access: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Znpudazt_2014_146_23.pdf
5. Il'chuk VP backbone of innovation processes and financial sectors of transport / VP Il'chuk // *Proceedings of the Kiev University of Transport Economics and Technology series «Economics and Management»*. – 2007. – Vol. 9. – С. 6-16.
6. SP Mishchenko Innovative reproduction of fixed assets of rail transport: Author. Dis. ... Candidate. Econ. Sciences specials. 08.00.04 / SP Mishchenko. – H., 2009. – 21 p.
7. Pasichnyk V. Investment Development of Railway Transport / V. Pasechnik // *Proceedings of the State Economy and Technology university of Transport series «Economics and Management»*. – 2011. – Vol. 17. – P. 78-83.
8. Prokhorov VV Influence Risk for formation of a system of adaptive management innovation and investment development of industrial railway transport / V. Prokhorov, TI Demyanenko // *Economy and Management*. – 2013. – № 1. – P. 42-48.
9. Talavira E. Organizational-economic factors influence investment principles and providing innovative play park freight cars [electronic resource] / EV Talavira // *Efficient Economy*. – 2013. – № 2. – Access: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1833>.
10. Transformation of the economy and transport of Ukraine/M.Tsvyetov, MV Makarenko, MY Tsvetov,AV Levchenko and others. -K:DETUT,2012. -180 p.
11. Ukraine may join the international transport route trans // electronic resource. – Access to documents: <http://www.pravdatime.uz.ua/?cont=1511171540&id=3472>.
12. Chala A. Factors formation of intellectual capital management system of rail complex / O.V.Chala // *Proceedings of the Ukrainian Academy of Railway Transport*. – 2013.
13. Yatskivskyy LY General course of transport: Tutorial: in 2 vol. / LY Yatskivskyy, DV Zerkalov. – K: Aristey, 2007. – 544 p.

УДК 656.2:[658.14+658.152]

*Максим Демченко, к.е.н., доц.,
(головний економіст КП «Київський метрополітен»)*

ВІДТВОРЕННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА НА ІННОВАЦІЙНІЙ ОСНОВІ

Україна обрала вектор європейського розвитку, що неможливо здійснити без розвитку залізничної транспортної системи. Колійне господарство є одним із фондомістких на залізничному транспорті та важливою складовою забезпечення послуг з перевезень. Проте останнім часом даний вид господарства знаходиться у критичному стані, відноситься до найненадійніших ланок в організаційно-технологічному процесі перевезень, що є неприйнятним в умовах інтеграції вітчизняної транспортної системи у загальноєвропейську та ефективного функціонування залізничного комплексу країни. Теоретичні основи відтворення основних засобів колійного господарства вимагають постійного дослідження та вдосконалення під впливом науково-технічного прогресу, а також тих трансформаційних перетворень, що відбуваються на залізничному транспорті. В умовах демонополізації інфраструктура залишається природною монополією. Тому їй необхідно приділяти особливу увагу та привертати увагу державних органів як до об'єктів майна, що мають загальнодержавне значення та забезпечують життєдіяльність держави в цілому. Відтворення основних засобів колійного господарства повинно відбуватися постійно, безперервно на інноваційній основі для впровадження швидкісного переміщення рухомого складу, інтероперабельності залізничної мережі та збереження конкурентоздатності вітчизняної залізничної системи на ринку транспортних перевезень.

Ключові слова: основні засоби, інфраструктура, відтворення, інновації, інноваційна основа, інтероперабельність, колійне господарство.

*Максим Демченко, к.э.н., доц.,
(главный экономист КП «Киевский метрополитен»)*

ВОСПРОИЗВОДСТВО ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА НА ИННОВАЦИОННОЙ ОСНОВЕ

© Демченко М.А., 2016

Украина избрала вектор европейского развития, что невозможно осуществить без развития железнодорожной транспортной системы. Путевое хозяйство является одним из фондоемких на железнодорожном транспорте и важной составляющей обеспечения услуг по перевозкам. Однако в последнее время данный вид хозяйства находится в критическом состоянии, относится к ненадежным составляющим в организационно-технологическом процессе перевозок, что неприемлемо в условиях интеграции отечественной транспортной системы в общеевропейскую и эффективного функционирования железнодорожного комплекса страны. Теоретические основы воспроизводства основных средств путевого хозяйства требуют постоянного исследования и совершенствования под воздействием научно-технического прогресса, а также тех трансформационных превращений, которые происходят на железнодорожном транспорте. В условиях демополизации инфраструктура остается естественной монополией. Поэтому ей необходимо уделять особенное внимание и привлекать внимание государственных органов, как к объектам имущества, которые имеют общегосударственное значение и обеспечивают жизнедеятельность страны в целом. Воспроизводство основных средств путевого хозяйства должно происходить постоянно, непрерывно на инновационной основе для внедрения скоростного перемещения подвижного состава, интероперабельности железнодорожной сети и сохранения конкурентоспособности отечественной железнодорожной системы на рынке транспортных перевозок.

Ключевые слова: основные средства, инфраструктура, воспроизводство, инновации, инновационная основа, интероперабельность, путевое хозяйство.

*Maksim Demchenko,
Ph.D, associate professor*

REPRODUCTION OF THE FIXED ASSETS OF RAILWAY TRACK ECONOMY ON INNOVATIVE BASIS

Ukraine chosen the vector of European development, that it is impossible to carry out without development of a railway transport system. A railway track economy is one of capital-intensive on a railway transport and by the important constituent of providing of services in transportations. However much lately this type of economy is in a critical condition, behaves to the unreliable constituents in the organizational and technological process of transportations that is unacceptable in the conditions of integration of a domestic transport system in European and effective functioning of railway complex of country. Theoretical bases of reproduction of the fixed assets of railway track economy require permanent research and perfection under act of scientific and technical progress, and also those transformations which take place on a railway transport. In the conditions of demonopolization an infrastructure remains a monopoly. That is why it must spare the special attention and come into the notice of public organs as on the objects of property, which have a national value and provide the vital functions of the state on the whole. The recreation of the fixed assets of travel economy must take place constantly, continuously on innovative basis for introduction of the speed moving of rolling stock, interoperability railway system and maintainance of competitiveness of the domestic railway system at the market of transport transportations.

Keywords: the fixed assets, infrastructure, reproduction, innovations, innovative basis, interoperability, railway track economy.

Постановка проблеми. Колійне господарство є важливим елементом транспортного виробництва, а також одним із найбільш капіталомістких на залізничному транспорті, характеризується значною територіальною протяжністю і водночас подібністю проблем і перспектив розвитку на всій довжині ліній регіональних філій країни. Основні засоби колійного господарства, протягом тривалого часу відзначаються зменшенням як кількісного складу, так і погіршенням якісного стану. Отже, в сучасних умовах колійне господарство є однією з найненадійніших ланок в організаційно-технологічному процесі перевезень; має знос більше 90 % і знаходиться в критичному стані. Такий рівень матеріально-технічної бази галузевого господарюючого суб'єкта може привести до зупинки функціонування залізничного комплексу країни. Крім того, це стримує не тільки економічний розвиток залізничного транспорту, а й розвиток економіки країни в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання відтворення основних засобів залізничного транспорту знайшли своє відображення у наукових працях вітчизняних та зарубіжних учених О.М. Гненного, М.І. Міщенко, С.П. Міщенко, А.А. Покотілова, С.Є. Ткаченко, А.А. Гуламова, Е.П. Кондратової, Н.П. Терьшиної [1-8] та ін. Організаційно-економічні аспекти відтворення основних засобів колійного господарства залізниць нами також досліджувалися [9].

Проте, глибокі структурні зміни в економіці та трансформаційні перетворення на залізничному транспорті вимагають постійного дослідження та вдосконалення теоретичних основ відтворення основних засобів.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Невирішеною задачею теоретичних основ відтворення основних засобів колійного господарства є врахування особливостей характеру протікання фінансово-економічних процесів в умовах реформування та демонополізації залізничного комплексу, а також інтеграційних процесів, що відбуваються у економіці країни.

Мета статті. Головною метою цієї наукової статті є поглиблення теоретичних основ відтворення основних засобів на інноваційній основі колійного господарства в умовах демонополізації та інтеграції залізничного транспорту у європейську транспортну систему.

Виклад основного матеріалу дослідження. Важливе місце, серед галузевих господарств залізничного транспорту, належить колійному, задачею діяльності якого є утримання й експлуатація колії для безпечного та безперебійного пропуску поїздів зі встановленими швидкостями руху. Важливими складовими виробничого потенціалу залізничного транспорту є верхня і нижня будова колії. Основні засоби колійного господарства мають різноманітний склад з точки зору їх класифікації в бухгалтерському обліку. Але можна виділити дві найважливіші групи – це споруди (залізнична колія) та машини і обладнання (колійні машини, ручний інструмент).

Специфіка колійного господарства полягає в наданні послуг як під час перевезення вантажів, так і під час перевезення пасажирів. Але ці напрями діяльності ставлять дещо суперечливі вимоги до техніко-технологічної складової даного господарства. Колійне господарство складається зі структурних підрозділів, призначених для утримання, експлуатації та ремонту верхньої будови колії, земляного полотна і штучних споруд. Завданням даного галузевого господарства є забезпечення безперебійного і безпечного пропуску поїздів зі встановленими швидкостями та

навантаженням на вісь вагона, який значною мірою обумовлюється характеристиками верхньої будови та інших споруд колії. Відзначальною рисою колійного господарства українських регіональних філій є вертикальна інтеграція виробничих підрозділів. У структуру зазначеного господарства входять не лише підрозділи з поточного утримання колії, а також підрозділи з ремонту, забезпечення матеріалами, комплектуючими. Зокрема йдеться про щебеневі кар'єри, шпалопросочувальні заводи, рейкозварювальні поїзди, ремонтні майстерні, що дозволяє оперативно реагувати на зміну потреб у матеріалах для ремонту і будівництва та оперативно ліквідувати наслідки надзвичайних подій.

Колійне господарство належить до інфраструктури залізничного транспорту і даним фактом обумовлюється значна кількість його особливостей. Оскільки інфраструктура є природною монополією та враховуючи той факт, що надаються транспортні послуги, а не створюється продукція, ефект масштабу помітно проявляється при визначенні собівартості послуг, які надаються інфраструктурою. Інфраструктура залізничного транспорту є виробничо-технологічним комплексом, який складається з технічного, технологічного, організаційного, кваліфікаційного забезпечення та включає матеріально-технічну базу господарств колійного, станційного, електропостачання, залізничної автоматики, телемеханіки та електрозв'язку [9, с. 11]. Функціональне призначення інфраструктури – забезпечення переміщення рухомого складу [10].

Згідно із Законом України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» у статутний капітал публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» вноситься: право господарського відання магістральними залізничними лініями загального користування та розміщеними на них технологічними спорудами, передавальними пристроями, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме: залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт [11]. Це означає, що всі перелічені об'єкти майна не підлягають приватизації оскільки мають загальнодержавне значення та забезпечують життєдіяльність держави в цілому згідно Закону України «Про приватизацію державного майна» [12]. Отже, навіть в умовах демонополізації залізничного комплексу інфраструктура відноситься до майна державної власності і залишається природною монополією.

Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування станом на 2015 р. зменшилася порівняно із попередніми десятиліттями і становить 20954,2 км [13] (рис. 1). Цей процес пов'язаний із закриттям і ліквідацією малодіяльних, малоінтенсивних ліній, під'їзних і станційних колій, а також з бойовими діями на Сході країни та анексією території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя. Наведена динаміка ілюструє тенденцію того, що завдання будівництва нових ліній замінені задачами утримання в належному стані та модернізації існуючих.

Однією з особливостей сучасного стану колійного господарства є практично повна відсутність будівництва нових колій. Основною причиною є відсутність можливостей здійснювати інвестиції. Протягом багатьох років рівень інвестицій в інфраструктуру та технології був недостатнім для створення умов реального розвитку залізничного транспорту.

Якщо будівництво й відбувається, то в незначних обсягах і носить характер

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

вирішення локальних проблем. У той же час існує суттєва необхідність у проведенні ремонтно-колійних робіт. Створюється загроза відставання фактичних обсягів виконання ремонту від планової потреби. Це, у свою чергу, призводить до обмеження швидкостей руху поїздів і, як наслідок, – до зменшення пропускної і провізної спроможності, а також створює загрозу безпеці руху.

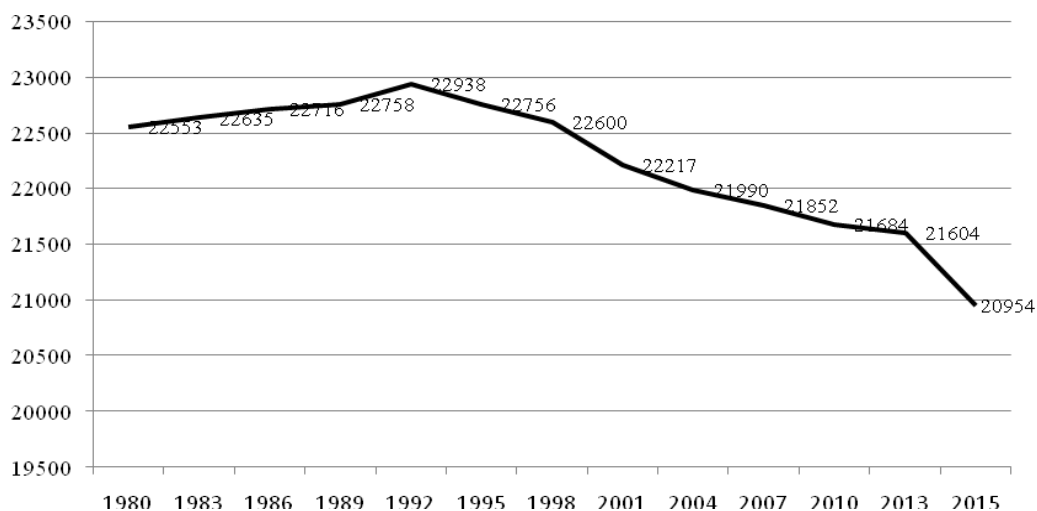


Рис. 1. Зміна експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування [13]

Протягом 2010-2015 рр. спостерігається падіння обсягів перевезень вантажів, основною причиною якого є кризовий стан економіки, і насамперед промисловості [14]. Також нинішній стан інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, не дозволяють доставляти вантажі швидко, вчасно та без втрат [14], що теж вплинуло на падіння обсягів перевезень протягом 2010-2015рр. (табл. 1).

Таблиця 1 Динаміка показників перевезень вантажів та пасажирів підприємствами залізничного транспорту України

Показники	Значення за роками					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ¹
Перевезено вантажів, млн.т.	433	469	457	444	386	350
Індекси до попереднього року, %	100,0	108,3	105,5	102,5	89,1	80,8
Перевезено пасажирів, млн.	427	430	429	425	389	390
Індекси до попереднього року, %	100,0	100,7	100,5	99,5	91,1	91,3

¹Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

Джерело:[13]

У 2014-2015 рр. скорочення залізничних перевезень значною мірою обумовлено бойовими діями на Сході країни. Через руйнування залізничної інфраструктури залишається відсутнім рух поїздів на основних напрямках Донецької залізниці, паралізовано роботу залізничних вузлів Дебальцеве та Микитівка, немає можли-

вості відправляти вантажні вагони більш ніж з 50-ти основних вантажних станцій. Як наслідок середнє щоденне навантаження залізниць зменшилося на 26 % у вересні 2014 р. порівняно з вереснем 2013 року [14].

Проблеми стану основних засобів колійного господарства нерозривно пов'язані з безпекою та швидкістю руху поїздів, пропускною та провізною спроможністю підприємств залізничного транспорту – регіональних філій, комфортом проїзду пасажирів, обороноздатністю та стійкістю до надзвичайних подій держави. Цей перелік далеко не вичерпний. Він може містити і похідні від наведених пунктів, а саме: забезпеченість промисловості в перевезеннях, забезпеченість транспортом населення країни, особливо у віддалених місцевостях із нерозвиненими шляхами сполучення тощо. Існує необхідність розробки і впровадження організаційно-економічних заходів з підвищення ефективності відтворювальних процесів з урахуванням сучасних умов української економіки та наявних господарських інструментів з метою сталого функціонування інфраструктури залізничного транспорту та задоволення попиту в перевезеннях. Існування основних засобів виробництва, природа їх функціонування тісно пов'язані з поняттям відтворення. Останнє явище можна розглядати як систему, тобто сукупність елементів економічного механізму підприємства та зв'язки між ними, які взаємодіють з метою відновлення виробничого потенціалу суб'єкта господарської діяльності.

Так як, просте відтворення в умовах, коли строк служби окремих колійних споруд складає 20-25 років, втрачає своє значення під впливом об'єктивних чинників, то для характеристики особливостей реновації в колійному господарстві підприємств залізничного транспорту було введено поняття «нормальне відтворення», яке відображає об'єктивно необхідні, циклічно-висхідні процеси, що зумовлені економічною природою виробничо-господарської діяльності [9, с. 74-75]. Невід'ємною передумовою такого відтворення виступає постійна адаптація до зовнішнього середовища та надання послуг на рівні ринкового попиту, який зростає як кількісно, так і якісно під впливом дії об'єктивних економічних законів.

З точки зору стабільності проведення виробничо-господарської діяльності – це внутрішньо необхідний процес, що поєднує елементи як простого, так і розширеного відтворення. У площині джерел фінансового забезпечення відтворення спирається, в першу чергу, на кошти, накопичені за рахунок амортизаційних відрахувань, та частку створеної за участі даних засобів виробництва додаткової вартості, тобто частину прибутку. Потреба у визначенні меж нормального відтворення особливо актуалізувалася в умовах природно-монопольного становища підприємств на ринку і недостатності фінансування капітальних інвестицій для здійснення ефективної господарської діяльності [9, с. 75]. В сучасних умовах господарювання залізничного транспорту постає важливе завдання дотримуватися критеріїв ефективності відтворення основних засобів, які можна визначити як забезпеченість оновлення в межах адекватності потребам розвитку, що висуваються ринком до виробників продукції або послуг, їх якості й кількості, і також створення передумов для підвищення ступеня економічної ефективності використання засобів виробництва.

Відтворювальний розвиток може відбуватися в різних напрямках. Категорія «відтворення основних засобів виробництва» має більше вимірів, ніж два: просте і розширене. Фінансово-економічні механізми оновлення основних засобів залежно від напрямку розвитку виробничого потенціалу можна поділити на такі категорії:

1) деградаційний – погіршення якісного стану та зменшення кількісного складу основних засобів;

2) консервативний – перебування якісного стану та кількісного складу основних засобів на постійному рівні;

3) прогресивний – покращення якісного стану та кількісного складу основних засобів.

Відтворення – це розвиток, тобто невідворотна, визначено спрямована і закономірна зміна матеріальних об'єктів, що приводить до виникнення нової якості. Ключовим елементом наведеного поняття є «визначена спрямованість» економічних процесів, яка й повинна бути об'єктом управлінського впливу. Основні засоби в результаті повного відновлення відтворюються, як правило, не в первісній формі, а у формі, відповідній сучасному рівню розвитку виробничих сил під впливом дії науково-технічного прогресу. Особливий прояв дане явище має в тих галузях виробництва, в яких строк експлуатації засобів праці складає кілька десятків років. За умов зростаючих темпів науково-технічного прогресу та невизначеної ринкової ситуації конкурентоспроможність суб'єкта господарювання здатна забезпечити лише стратегія інновацій та інвестицій в розвиток основних засобів.

Доцільно здійснювати пошук заходів, які забезпечать економічний розвиток господарств залізничного транспорту для досягнення синергетичного ефекту. З цією метою пропонуємо здійснювати відтворення основних засобів на інноваційній основі, яке є актуальним та необхідним в нинішніх умовах функціонування колійного господарства. Такий вид відтворення полягає у постійному, неперервному процесі оновлення основних засобів із впровадженням інноваційних елементів для досягнення сучасного європейського економічного, технічного та технологічного рівня. Основна ціль відтворення основних засобів на інноваційній основі – це оновлення основних засобів у якісному складі.

У зв'язку з інтеграцією вітчизняної транспортної системи у міжнародну важливою умовою є виконання Директив Європейського Союзу. Для зменшення розбіжностей у транспортних системах, покращення безпеки руху поїздів, коли вони із своєї національної мережі входять у міжнародну необхідно забезпечити інтероперабельність в межах усієї міжнародної залізничної галузі. На сьогоднішній день в Європейському Союзі діє директива, що регулює питання інтероперабельності, а саме Директива № 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про оперативну сумісність/ інтероперабельність залізничних систем у межах Співтовариства (Доопрацьована). Отже, на даному етапі розвитку залізничного комплексу головним завданням є застосування всіх можливих заходів для реалізації та імплементації директив Європейського Союзу, що буде сприяти економічному розвитку вітчизняного залізничного транспорту та його входженню у міжнародну транспортну систему.

Висновки та пропозиції. В сучасних умовах функціонування колійного господарства необхідним є здійснення відтворення основних засобів на інноваційній основі. Для збереження конкурентоспроможності на вітчизняному та міжнародному транспортному ринку з перевезень, для можливості входження у міжнародну транспортну систему необхідно виконати всі вимоги, що передбачені у Директивах Європейського Союзу. Це стає можливим при впровадженні інновацій та залученні інвестицій у розвиток швидкісних перевезень та забезпеченні інтероперабельності залізничних систем. Пошук шляхів здійснення безперервного, постійного відтворення основних виробничих засобів на інноваційній основі може стати темою подальших досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Гненний О.М.* Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві / О. М.Гненний, А. В.Вишнякова// Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – № 9. – С. 105–112.
2. *Мищенко М. І.* Аналіз ефективності нової системи функціонування господарства інфраструктури / Мищенко М. І. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2010. – Вип. 25. – [електронний ресурс]. Національна бібліотека України ім. В. І. Вернадського. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_25/mishenko.pdf
3. *Мищенко С. П.* Інноваційне відтворення основних фондів залізничного транспорту [Текст]: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Мищенко Сергій Петрович. – Х, 2009. – 193 с.
4. *Покотілов А. А.* Особливості відтворення основних засобів інфраструктури залізниць / Покотілов А. А. // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 224-229.
5. *Ткаченко С.С.* Використання лізингових технологій для оновлення основного капіталу підприємств (на прикладі залізничного транспорту). Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / С. С. Ткаченко. – Х.: 2003. – 16 с.
6. *Гуламов А.А.* Экономическая оценка воспроизводства основных фондов железнодорожного транспорта. Автореферат на диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / А.А. Гуламов. – Санкт-Петербург, 2011. – 22 с.
7. *Кондратова Е.П.* Функционирование внутрипроизводственной системы управления воспроизводством основных фондов на предприятиях железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] / Е. П. Кондратова. – Режим доступа : www.dvags.ru/downLoad/rio/j2008-1/12.doc.
8. *Терёшина Н. П.* Воспроизводство основного капитала транспортной компании / Н. П. Терёшина. В. А. Подсорин // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 6. – С. 67-69.
9. *Демченко М.А.* Організаційно-економічні аспекти відтворення основних засобів колійного господарства залізниць: дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / М.А. Демченко. – К.: 2011. – 261 с.
10. Шенфельд К. П. Развитие системы содержания инфраструктуры / Шенфельд К. П., Иваницкий В. А., Кондрахина Н. В. // Железнодорожный транспорт. – 2008. – № 8. – С. 18-22.
11. «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [Електронний ресурс] / Закон України № 4442-VI від 23.02.2012 із змінами / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
12. «Про приватизацію державного майна» [Електронний ресурс] / Закон України № 2163-XII від 04.03.1992 із змінами / Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2163-12>
13. *Транспорт.* Статистична інформація Державної служби статистики України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
14. Михайличенко К.М. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. / К.М. Михайличенко, О.В. Собкевич Аналітична записка. № 37. Серія економіка. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>.

REFERENCES

1. Hnennyi O.M. (2015), "Problems of update of hauling rolling stock and estimation of efficiency of investment projects are in a locomotive economy", *Problemy ekonomiky transportu*, vol. 9, pp. 105-112.
2. Mishchenko M.I. (2010), "Analysis of efficiency of the new system of functioning of economy of infrastructure", *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury* [Online], no. 25, available at http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_25/mishenko.pdf.
3. Mishchenko S.P. (2009), "Innovative recreation of capital assets of railway transport", Ph.D. Thesis, Ukrainian state academy of railway transport, Kharkiv, Ukraine.
4. Pokotilov A. A. (2011), "Features of recreation of the fixed assets of infrastructure of railways", *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu: Seriya «Ekonomika i upravlinnia»*, no. 17, pp. 224-229.

5. Tkachenko S.Ye. (2003), "Using of leasing technologies for renewing fixed capital of enterprises (railway transport)", Ph.D. Thesis, Economic, Organization and management enterprises, Ukrainen State academy of a railway transportation, Kharkiv, Ukraine.
6. Hulamov A.A. (2011), "Economic evaluation of reproduction of osnovnikh funds of railway transport", Ph.D. Thesis, Saint Petersburg, Russia.
7. Kondratova E.P. (2008), "Functioning of vnutriproizvodstvennoy control system by reproduction of capital assets on the enterprises of railway transport" [Online], available at: www.dvags.ru/download/rio/j2008-1/12.doc.
8. Teryoshina N. P. and Podsorin V.A. (2007), "Reproduction of the fixed assets of a transport company", *Zheleznodorozhnyiy transport*, vol. 6, pp. 67-69.
9. Demchenko M.A. "The organizational and economic aspects of the fixed assets reproduction of railway track economy", Abstract of Ph.D. dissertation, Economy and management enterprises (after the types of economic activity), State of Economy and Technological University of Transport, Kyiv, Ukraine.
10. Shenfeld K. P. and Kondrahina N. V. (2008), "Development of the system of maintenance of infrastructure", *Zheleznodorozhnyiy transport*, vol. 8, pp. 18-22.
11. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), The Law of Ukraine "About the features of formation of public joint-stock company of railway transport of the general use", available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4442-17> (Accessed 02 April 2016).
12. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012), The Law of Ukraine " About privatization of state property ", available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2163-12> (Accessed 01 April 2016).
13. State Statistics Service of Ukraine, Transport, Derzhkomstat, Kyiv, Ukraine.
14. Mykhailychenko K.M. and Sobkevych O.V. "An improvement of mechanisms of reformation and development of railway transport is in the context of realization of structural reforms in industry", *Analitychna zapyska. Serii ekonomika* [Online]. no. 37. Available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/1662/>.

УДК 657. 47

*Оксана Кириленко, к.е.н., доц.
(доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної
діяльності підприємств Національного авіаційного університету)*

ЕКОНОМІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Для утримання ніші на ринку транспортних послуг необхідно проводити моніторинг фінансово-економічних показників і стану організаційно-технічного оснащення, впровадження нової техніки та сучасної технології, що сприятиме оперативному реагуванню на попит та пропозиції виробничих та інших галузей господарства.

Для більш обґрунтованого врахування попиту і пропозицій на вантажні перевезення на малодіяльних ділянках у ринкових умовах проаналізовано розвиток та характеристики основних малодіяльних ділянок за залізницями України. Вирішення питань підвищення ефективності роботи залізниць України проведено з використанням результатів аналізу сучасного стану залізничної мережі, технічних засобів транспорту, умов експлуатації малодіяльних ділянок, рівня транспортного обслуговування та рентабельності досліджуваних об'єктів. З урахуванням виконаного аналізу соціально-економічних аспектів формування мережі залізниць, характеристики існуючих малодіяльних ділянок за залізницями, а також прогнозу вантажообігу залізничного транспорту та з метою розробки заходів з покращення ефективності функціонування малодіяльних ділянок, в майбутньому доцільно було б виконати прогноз транспортної роботи малодіяльних ділянок до 2020 року.

Ключові слова: залізничний транспорт, малодіяльні ділянки, тарифна політика.

*Кириленко Оксана, к.э.н.
(доцент кафедры менеджмента внешнеэкономической деятельности предпри-
ятий, Национальный авиационный университет)*

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ ЛИНИЙ ЖЕЛЕЗНОЖОРОЖНОГО ТРАСПОРТА

Для удержания ниши на рынке транспортных услуг необходимо проводить мониторинг финансово-экономических показателей и состояния организационно-технического оснащения, внедрение новой техники и современной техно-

© Кириленко О.М., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

логии, что будет способствовать оперативному реагированию на спрос и предложения производственных и других отраслей хозяйства.

Для более обоснованного учета спроса и предложений на грузовые перевозки на малодеятельных участках в рыночных условиях проанализировано развитие и характеристики основных малодеятельных участков за железными дорогами Украины. Решение вопросов повышения эффективности работы железных дорог Украины проведено с использованием результатов анализа современного состояния железнодорожной сети, технических средств транспорта, условий эксплуатации малодеятельных участков, уровня транспортного обслуживания и рентабельности исследуемых объектов. С учетом выполненного анализа социально-экономических аспектов формирования сети железных дорог, характеристики существующих малодеятельных участков за железными дорогами, а также прогноза грузооборота железнодорожного транспорта и с целью разработки мероприятий по улучшению эффективности функционирования малодеятельных участков, в будущем целесообразно было бы выполнить прогноз транспортной работы малодеятельных участков до 2020 года.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, малодеятельные участки, тарифная политика.

Oksana Kirilenko, c. e. s.

*(Associate Professor, Department of management
of foreign economic activity of enterprises, National aviation University)*

ECONOMIC CHARACTERISTICS OF LOW-TRAFFIC SEGMENTS OF RAILWAY TRANSPORT

To retain niches in the transport market need to be monitored financial and economic indicators and status of organizational and technical equipment, introduction of new equipment and modern technology that would facilitate rapid response to demand and supply, production and other sectors of the economy.

For more informed consideration of demand and supply for cargo transport on the light stations in a market environment analysis of the development and characteristics of the basic low-traffic segments for Railways of Ukraine. The decision of questions of increase of efficiency of work of Railways of Ukraine carried out using the results of the analysis of the current state of the railway network, technical means of transport, usage conditions, low-traffic segments, level of transport service and profitability of the studied objects. Taking into account the executed analysis of the socio-economic aspects of the formation of the railway network, the characteristics of existing low-traffic segments for Railways, as well as the forecast of the rail freight transport and to develop measures on improvement of efficiency of functioning of low-traffic segments, in the future it would be appropriate to perform the forecast of transport work low-traffic segments until 2020.

Keywords: railway transport, melodiands plot, tariff policy

Постановка проблеми. Про велику розбіжність показників, що характеризують малодіяльні ділянки свідчить аналіз використання рухомого складу за формою статистичної звітності ЦО-4 Укрзалізниці.

Проведення комплексного аналізу різних наукових підходів до формування та ефективної експлуатації малодіяльних дільниць залізниць України та інших країн ближнього та далекого зарубіжжя, пов'язано з тим, що вони працюють у логістичному ланцюгу, який з'єднує країни Заходу і Сходу і якому притаманні неординарні процеси, що пов'язані з необхідністю перевантаження вагонів різних типів, власності у морських та річкових портах, на прикордонних станціях при переході з однієї ширини колії на іншу, їх адаптації до умов експлуатації вагонного парку різних країн СНД, що безпосередньо впливає на рівень фінансово-економічного стану та формування транспортної тарифної політики.

Для більш обґрунтованого врахування попиту і пропозицій на вантажні перевезення на малодіяльних дільницях у ринкових умовах проаналізовано розвиток та характеристики основних малодіяльних дільниць за залізницями України.

Аналіз останніх публікацій і досліджень. Проблемами експлуатації малодіяльних ділянок залізниць і їх перспективами функціонування займається А.Задоя, В.Макаєв, Г.Гільмутдінова, О.Прошкіна, Т.Якель та інші.

Але цілями діяльності вказаних науковців були розробка концептуальних засад модернізації малодіяльних залізничних ліній транспортної корпорації ВАТ «РЖД», з переважним використанням виробничих потужностей малодіяльних ліній для пасажирських перевезень.

Проблема функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту України з економічної точки зору, за напрямками вантажного та пасажирського руху, розробка заходів зі зменшення збитковості таких дільниць сучасними науковцями майже не досліджується.

Мета даної статі полягає у дослідженні економічних показників функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. З метою розробки заходів з покращення ефективності діяльності малодіяльних дільниць та у результаті комплексного аналізу різних наукових підходів щодо формування тарифної політики на різних етапах розвитку економіки нашої країни й інших закордонних держав обґрунтовані найбільш сприятливі та придатні умови і особливості експлуатаційної діяльності залізниць України, які після відповідної математичної обробки використані у вирішенні поставлених у даній статті завдань.

Забезпечення конкурентоспроможності залізниць України на ринку транспортних послуг залежить від рівня обґрунтованості та врахування дії різних факторів на функціонування малодіяльних дільниць. Одним з найбільш дієвих факторів ефективного функціонування малодіяльних дільниць в конкурентному ринковому середовищі, як свідчить зарубіжна практика, є розробка та застосування гнучких тарифів залежно від попиту та пропозицій на перевезення та конкретних умов експлуатації дільниці.

Основна частина перевезень вантажів здійснюється на тепловозних напрямках. При розбудові, а потім у процесі експлуатації електрифікація малодіяльних напрямків вважалась не ефективною.

В той же час, порівнюючи співвідношення тарифних плат за перевезення різних вантажів в інших країнах можна побачити, що рівень тарифів на транспортування вантажів на українських залізницях – найнижчий.

Одна з причин збитковості малодіяльних дільниць – тарифи. Залізниця піднімає тариф, прагнучи хоч як-небудь перекрити витрати, пов'язані з експлуатацією дільниці. Та рівень тарифу доходить до межі, за якою споживач транспортної продукції не спроможний замовити послуги залізничного транспорту. Він або взагалі відмовляється від перевезень (стратегія скорочення, ліквідації), або обирає більш лояльний вид транспорту.

Зі сказаного виходить, що удосконалення тарифної політики українських залізниць необхідно проводити з врахуванням характеристики експлуатаційних дільниць, рівня гармонізації національного транспортного законодавства з Європейським, що в ринкових умовах має забезпечити рівноправний доступ до ніші ринку транспортних послуг – малодіяльні дільниці. Звідси також виходить, що діюча тарифна система, що заснована на середньомережевій собівартості, не дозволяє диференційовано оцінювати ефективність вантажних перевезень на малодіяльних дільницях, що не сприяє повному та своєчасному використанню економічних важелів для регулювання тарифів з метою забезпечення додаткових обсягів вантажних перевезень та надходження грошових коштів від них на ділянках з потенційно низькою вантажонапруженістю.

При вирішенні завдань щодо раціонального скорочення тарифних плат на малодіяльних дільницях набагато більше резерву мають сусідні країни порівняно з Україною, де рівень розвитку технічних засобів, можливостей для переходу на спрощені методи експлуатації набагато більший. Тому необхідно провести додаткові дослідження з порівнянням показників, що характеризують малодіяльні дільниці різних країн та визначити обґрунтовані співвідношення між тарифами.

Для утримання ніші на ринку транспортних послуг необхідно проводити моніторинг фінансово-економічних показників і стану організаційно-технічного оснащення, впровадження нової техніки та сучасної технології, що сприятиме оперативному реагуванню на попит і пропозиції виробничих та інших галузей господарства.

Питання удосконалення тарифної системи тісно пов'язані у фінансовому відношенні з функціонуванням малодіяльних ділянок залізниць і нерентабельністю пасажирських перевезень, вирішення яких без врахування входження процесу реформування залізниць в активну фазу дуже проблематичне.

Аналіз існуючого фінансового стану залізниць України та розрахунків рівнів собівартості з врахуванням транспортної складової в ціні продукції на окремих ділянках на напрямках дозволяє виявити недоліки в організації перевезень, зробити обґрунтовані висновки та запропонувати заходи щодо підвищення ефективності функціонування малодіяльних дільниць залізничного транспорту, що виходить з докладної характеристики малодіяльних дільниць (табл. 1 – 5) [1-3].

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 1. Характеристика малодіяльних ділянок Придніпровської залізниці

№ з/п	Найменування ділянки	Довж. ділян., км		Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1км		% пробігу порож. ваг. до загальн.	сер. вага поїзда брутто, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швидкість		вага тари на вагон, т
					нетто	брутто				ділян., км/год.	техн., км/год.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1-а Дирекція												
1	Красноград – Новомосковск Дн.	в	98	0,1	12776	20959	25	965	15,7	31,8	33,9	33,4
		п	98	0,1	9082	15684	35	1172	18,1	33,1	33,1	32,4
2-а Дирекція												
2	Сурское – Апостолово	в	139	4,6	5527230	7577950	3,6	4550	54,8	32,7	38,2	22,5
		п	139	4,5	5032108	7040404	18,4	4282	55,6	35,1	39,5	22
3-я Дирекція												
3	Камыш Заря – Федоровка	в	129	0,2	157481	235775	21,3	2794	38,8	38,6	41,1	24,2
		п	129	0,4	83791	269566	83,7	1806	55,2	38,2	42,2	23,2
4	Мечетная – Пологи - Бердянск	в	183	3	3592430	4977534	6,4	4224	50	36	40	23,5
		п	183	2,9	1120427	2790668	59,4	2957	62,5	41	42,2	23,6

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 2. Характеристика малодіяльних ділянок Південної залізниці

№ з/п	Найменування ділянки	Довж. ділян., км		Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1км.		% пробігу порож. ваг до загальн.	сер. вага поїзда брутто, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швидкість		вага тари на вагон, т
					нетто	брутто				ділян., км/год.	техн., км/год.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Харківська Дирекція												
1	Основа – Харків Левада	в	6	0,1	8500	24167	100	1959	41,1	24,3	24,3	24,2
		п	6	0,1	333	1167	0,0	833	22,3	21,3	24,2	23,2
2	Індустріальна – Хар. Бал.	в	10	0,1	6100	27300	83,3	1161	26,1	23	23	23,5
		п	10	0,3	153600	216000	4	1971	23,1	16,9	23,5	23,6
Сумська Дирекція												
3	Ілек-Пеньков – Баси	в	49	0,1	1082	4755	83	650	18,8	16	20	24,2
		п	49	0,1	14429	22224	0,0	1269	16,5	18,9	19,3	23,2
Полтавська Дирекція												
4	Лохвиця – Гадяч	в	43	0,1	6140	23395	74,1	734	20,7	16,5	21,3	23,6
		п	43	0,1	10140	22233	50	1321	20,4	19,9	22,7	24,2

Таблиця 3. Характеристика малодіяльних ділянок Південно-Західної залізниці

№ з/п	Найменування ділянки	Довж. ділян., км		Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1км.		% пробігу порож. ваг до загальн.	сер. вага поїзда брутто, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швидкість		вага тари на вагон, т
					нетто	брутто				ділян., км/год.	техн., км/год.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 3

ДН Київ												
1	Борщагов – Київ Окт	в	4	0,3	38000	130250	91,7	1298	32,3	31	41,3	30,8
		п	4	0,4	222750	329000	18,2	2352	20,8	18,2	18,2	38,6
2	Буян – Спартак	в	17	0,1	20471	32412	15,4	412	21,3	34	34	15,6
		п	17	0,1	6353	16294	87,5	618	42,5	17	17	21,1
3	Жидиничи – Жукотки	в	20	0,1	6450	10300	65,8	230	15,2	25	25	38,5
		п	20	0,1	1200	4850	100	70	2,3	50	50	36,5
ДН Казатин												
4	Трилеси – П. 8 км	в	8	0,2	89750	183000	43,6	2720	72,8	22,3	48,7	19,1
		п	8	0,1	171375	236875	6,7	4387	69,4	14,9	108	17,5
5	Погреб.1 – Погреб.2	в	20	0,1	100	2950	100	65	1,8	21,8	23,2	28,5
		п	20	0,1	600	3950	100	800	50	20	20	16,8
6	Лановці – Шепет. Пд	в	89	0,1	12427	23270	53,8	569	8,6	31,7	33,6	37,1
		п	89	0,1	23169	40180	35,3	640	12,8	34,7	37,6	21,9
7	Славута 2 – Бараньє	в	8	0,2	101875	159125	27,3	1040	17,6	13,3	13,3	20,8
		п	8	0,3	40625	111125	71,4	794	25,2	15,9	15,9	20,1
8	Андрушев – Бровки	в	22	0,1	5636	9000	68,2	185	13,1	19,2	21,8	24,7
		п	22	0,1	1591	4364	100	65	1,9	21,1	23,1	20,3
9	Кашперов. – Пост СЛБ	в	6	0,1	2667	10500	45,6	348	16,4	11	13,2	47
		п	6	0,1	6833	11833	67,5	286	15,1	21	21	23,5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
10	Попельня – Сквиря	в	30	0,1	9367	19800	68,8	372	27,8	18	18	19,6
		п	30	0,2	18233	28367	23,1	344	23,5	15	15	23,4
11	Тараща – Ракитно	в	21	0,1	810	1345	58,5	68	1,8	18,9	23,5	22,3
		п	21	2714	3952	6854	69,1	82	1,9	19,1	24,2	24,1
ДН Жмеринка												
12	Калинів 2 – Варшица	в	6	0,3	153667	213000	14,3	1746	31,6	38	38	17

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 3

		п	6	0,2	35333	96333	86,7	610	24,3	24,3	24,3	24,4
13	Воронков – Старок.2	в	12	0,1	3750	15417	100	656	26	19,2	32	28
		п	12	0,1	59000	79250	89,1	2025	24,5	16,3	24,8	22,1
14	Калинів.1 – Турбов	в	20	0,1	8300	15200	100	213	22,1	19,2	23,2	24,1
		п	20	0,1	8100	14800	33,3	211	24,3	18,3	22,8	44,7
ДН Коростень												
15	Житомир – Фастов.1	в	101	0,1	1743	2663	87,1	2366	19,8	17,5	21,3	46,5
		п	101	0,1	40	970	50	911	59,4	10,1	10,5	15,7
16	Нов.Вол. – Житомир	в	91	0,1	4538	9176	50	1790	34,6	33	33	26,4
		п	91	0,1	4692	9648	66,7	1512	32,9	23,1	23,1	23,7
ДН Конотоп												
17	Ворожба – 209 км/гр	в	13	0,2	9000	13308	78,1	2205	25,6	23,5	26,1	56
		п	13	0,1	2923	7231	100	1077	76,9	21,9	24,1	56
18	Глухово – Маково	в	32	0,1	5375	10688	45,5	675	21,9	18,8	18,8	15,5
		п	32	0,1	9000	17469	57,1	762	19,7	19	19	19,4
19	Баничи – Глухово	в	19	0,1	1632	3579	58,9	526	8,9	12,7	12,7	21,8
		п	19	0,1	6211	9895	56,4	1075	22,6	10,2	12,1	14
20	Хутор Мх – Знобь гр (Чигинок)	в	49	0,1	389	755	89,1	587	12,1	15,6	17,8	18,5
		п	49	0,1	1408	2041	57,9	95	15,1	21	21	31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
21	Ворожба – Волф.гр	в	21	0,1	3524	6286	87,5	1095	47,6	25,3	27,8	25,1
		п	21	0,1	3190	5286	56,3	895,6	38,1	17,8	21,1	22,3
22	Низовка – Корюковк	в	16	0,1	438	813	65,8	688	12,5	16	16	24,6
		п	16	0,1	2500	4125	87,6	1016	15,6	12,8	12,8	26,1
23	ОП 43 км гр – Новг.Св	в	75	0,1	73	120	58,9	180	1	19,3	25,1	22,2
		п	75	0,1	80	133	96,3	230	1,1	23,5	26,3	19,9

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 3

24	Алтынов – Короп	в	23	0,1	2609	3826	50	804	21,7	30,7	30,7	14
		п	23	0,1	174	609	67,3	348	1	23	23	24,1
25	Есмань – Хутор Михайловский (вантажопас. поїзд)	в	29	0,1	34	72	59,6	75	1	23,1	26,3	22,6
		п	29	0,1	28	41	87,6	68	1	25,1	27,4	24,4

Таблиця 4. Характеристика малодіяльних дільниць Одеської залізниці

№ з/п	Найменування дільниці	Довж. дільн., км	Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1км.		% про-бігу порож. ваг до загальн.	сер. вага поїзда бруutto, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швидкість		вага тари на вагон, т	
				нетто	брутто				дільн., км/год.	техн., км/год.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1-а Дирекція												
1	Арциз – Березіно	в	57	0,1	5000	18281	100	268	3,7	18,6	18,6	42,1
		п	57	0,1	12895	27772	42,1	423	4,4	18,4	18,4	44,6
2	Ротово – Мигаєво	в	44	0,1	103068	181023	50,3	1455	33,9	25,7	30,2	23,7
		п	44	0,1	227932	326273	7,1	2243	34,8	23,5	36,8	25,8
2-а Дирекція												
3	Богачево – Дашуковка	в	46	0,1	8826	36370	53,3	452	28,6	21,5	25,1	84,5
		п	46	0,1	19522	76109	12,5	987	49,2	26,4	28,2	162,7
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
4	Христиновка – Андрусово	в	95	0,1	16136	27705	50	398	25,3	19,8	22,5	23,4
		п	95	0,1	27705	41811	27,6	1653	42,1	13,6	19	23,1
5	Золотоноша – Ляп-лава	в	47	0,1	11298	17979	30,8	256	8,1	26,4	29,1	24,2
		п	47	0,1	14532	20617	0	292	12,1	21,3	24,2	23,8
6	Умань – Христино-	в	21	0,1	53762	86381	20	1600	15,9	18,5	19,7	32,6

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 4

	вка	п	21	0,1	73238	111714	26,9	1992	18,7	17,3	21	29,9
7	Монастирище – Ивахны	в	14	0,1	11214	15286	58,6	223	11,2	16,3	18,1	57
		п	14	0,1	3143	6929	98	256	5,3	15,3	17,8	23,3
		в	14	0,1	22143	31429	20	402	16,5	21,8	24,1	26
8	Демковка – Тростя- нец	п	14	0,1	20571	31000	25	398	14,9	26,3	28,2	36,5
		в	16	0,1	18875	30188	66,7	401	15,2	22,3	25,1	30,2
9	Оратово – Сорока	п	16	0,1	27875	41125	16,7	452	18,2	21,8	24,9	35,3
		в	62	0,1	33242	70952	21,3	95,9	23,9	22	23,1	30,8
10	Зятковцы – Гайво- рон	п	62	0,1	94048	163468	67,8	1144	30,9	19,4	19,4	39,9
		в	26	0,1	5423	10077	56,9	198	5,3	15,6	28,9	12,1
11	Гайворон – Таужня	п	26	0,1	2731	7534	28,6	175	4,8	17,2	27,9	19,8
		в	30	0,1	65767	97800	5	440	5,5	45,5	45,5	27,5
12	Голованевськ – Осиповка	п	30	0,1	46233	65633	9,1	456	29,1	43,2	45,6	29,1
		в	19	0,1	88474	123737	63	453	7,8	64	64	30,5
13	Осиповка – Боле- славчик	п	19	0,1	96642	135895	75,6	861	34,5	18	18	28,5
		4-а Дирекція										
14	Нововеселая – Ка- ховка	в	115	0,1	23922	39165	29,4	1656	20,8	26,3	35,8	19,8
		п	115	0,1	13554	24827	65,7	701	17,8	42,7	46,4	22,6
15	Кульбакино – Пост 230 км	в	3	0,1	51333	79333	78,2	2701	12,1	24,5	26,3	22,4
		п	3	0,1	33667	2137529	56,3	2173	35,4	21,5	26,2	29

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 5. Характеристика малодіяльних ділянок Львівської залізниці

№ з/п	Найменування ділянки	Довж. ділян., км	Кільк. поїздів, од.	Густота руху в т-км на 1км.		% про-бігу порож. ваг до загальн.	сер. вага поїзда брутто, т	Серед. кільк. вагонів в р.с., од.	Серед. швидкість		вага тари на вагон, т	
				нетто	брутто				дільн., км/год.	техн., км/год.		
1	2	3	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Тернопільський напрямок												
1	Бучач – Біла-Чертковська	в	29	0,3	52103	78759	18,8	496	6,5	28,5	30,6	24,2
		п	29	0,3	31379	56414	54,8	341	6,8	25,1	29,9	23,4
2	Вигнанка – Іване-Пусте	в	59	0,2	29458	49254	37,3	549	8,8	22,9	26,9	22,9
		п	59	0,1	27254	46186	46,9	427	9,1	24,5	25,9	22,8
3	Скала-Подольська – Тересин	в	14	0,1	16214	21143	48,9	231	2,7	24,3	24,3	23
		п	14	0,1	1500	7071	100	103	1,5	25,2	25,2	26
4	Ходоров – Березовица-Остров	в	115	0,2	15565	27035	39,3	406	7,4	27,3	30,1	23,6
		п	115	0,2	15226	25991	48,1	368	6,7	26,2	30,5	22,9
5	Потугори – Бережани	в	9	0,2	11556	19000	56,4	212	4,6	23,5	25,8	22,4
		п	9	0,2	10000	17111	58,8	196	1,3	24,7	24,7	64
6	Борки-Великі – Гримайлов	в	33	0,3	14242	47606	81,3	431	13,9	25,3	28,9	22,5
		п	33	0,3	82212	118364	17,3	951	12,4	28,7	28,7	22,9
Львівський напрямок												
7	Яворов – Затока	в	34	0,2	8265	13588	57,1	791	12,3	21,9	22,8	25,9
		п	34	0,1	6353	11912	62,5	728	14,6	21	22,8	23,6
Рівненський напрямок												
8	Камень-Каширський	в	51	0,1	1023	1629	87,2	678	15,1	26,3	49	28,1

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Продовження табл. 5

	– Вербка											
		п	51	0,1	745	1333	64,8	902	19,6	25,5	51	30
9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		п	3	0,5	69000	271333	90,9	1403	39,2	18,1	24,4	27,6
10	Голоби – Радошин	в	12	0,9	3833	167083	100	483	19,7	17,5	17,5	23,9
		п	12	1,1	367167	512750	2,8	1315	15,4	17,1	17,1	24,3
11	Мизоч – Озерни	в	9	0,1	357	556	87,5	278	4,6	18	18	22,3
		п	9	1,1	4889	6556	56,3	1311	22,2	22,5	22,5	15
12	Кременец – Камени-ца-Волинська	в	33	0,1	9576	21121	57,1	883	17,7	25,5	28,2	27,2
		п	33	0,1	15606	30879	50	949	20,5	24,4	25	22,9
Івано-Франківський напрямок												
13	Берегомет – Глибока Буковина	в	53	0,1	18472	28113	9,1	986	14,6	25,1	34,2	23,2
		п	53	0,1	2415	12321	95,5	435	15	18,4	31,1	23,9
14	Межиріччя – Карап-чів	в	19	0,1	13737	22053	71,4	817	13,6	27	27	22,6
		п	19	0,1	1947	13211	90	339	13,5	20	29,6	21,4
15	Вижниця – Завальє	в	39	0,1	26	77	89,1	37	1,1	24,8	26,1	21,9
		п	39	0,1	179	667	100	406	15,6	32	32	19
16	Лужани – Стефана-шти	в	34	0,1	47441	73735	11,4	1386	19,3	27,2	32,3	25,5
		п	34	0,1	8647	23971	76,2	709	17,8	28	35,5	24,8
17	Заставна – Веренча-нка	в	23	0,1	43	76	76,5	75	1,1	14,1	15,2	19,2
		п	23	0,1	43	83	68,9	83	1,2	12	12	21,3
18	Вигода – Долина	в	9	0,1	189	222	96,1	222	1,2	14,9	16,5	23,2
		п	9	0,1	109	165	87,2	128	1,1	15,2	17,6	22,9

Розробка комплексу заходів щодо покращення ефективності функціонування малодіяльних дільниць на сучасному етапі розвитку економічних відносин дозволить поліпшити фінансовий стан українських залізниць і буде значним внеском в розвиток національної економіки.

Вирішення питань підвищення ефективності роботи залізниць України проведено з використанням результатів аналізу сучасного стану залізничної мережі, технічних засобів транспорту, умов експлуатації малодіяльних ділянок, рівня транспортного обслуговування та рентабельності досліджуваних об'єктів.

З урахуванням виконаного аналізу соціально-економічних аспектів формування мережі залізниць, характеристики існуючих малодіяльних дільниць за залізницями, а також прогнозу вантажообігу залізничного транспорту та з метою розробки заходів з покращення ефективності функціонування малодіяльних дільниць, в майбутньому доцільно було б виконати прогноз транспортної роботи малодіяльних дільниць до 2020 року.

Висновки і пропозиції. Таким чином, з представленої характеристики малодіяльних дільниць видно, що на сьогодні є значний резерв провізної та пропускнуої спроможності. Має місце значне недовикористання виробничих потужностей. Основна причина полягає в тому, що на малодіяльних дільницях є потреба в розробці особливих, спрощених методів експлуатації, які дозволять значно знизити собівартість перевезень, рівень тарифу, що дозволить залучити більшу кількість споживачів залізничної транспортної продукції та наблизитися до рішення проблеми потенційної збитковості малодіяльних дільниць.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Статистичний щорічник України за 2004 р.* – К.: Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агенство», 2005. – 566 с.
2. *Статистичний щорічник України за 2014 р.* – К.: Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агенство», 2015. – 240 с.
3. *Україна у цифрах у 2014 році : стат. зб. / Державна служба статистики України.* – К. – 2015. – 239 с.

REFERENCES

1. *Statistical annual of Ukraine for 2004 p.* – K.: State enterprise «Information and analytical Agency», 2005. – 566 p.
2. *Statistical annual of Ukraine for 2014 p.* – K.: State enterprise «Information and analytical Agency», 2015. – 240 c.
3. *Ukraine in numbers in 2014 : stat. CG. / State statistics service of Ukraine.* – K – 2015. 239c.–3.

УДК 338.2:629.4

*Олена Пилипенко, к.е.н.
(доцент, професор кафедри «Економіка та підприємництво»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

*Евеліна Соколова, к.е.н.
(доцент кафедри «Фінанси і кредит»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ І ОПТИМІЗАЦІЇ СТРУКТУРИ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті на базі існуючих теорій структури капіталу підприємства та підходів до його оптимізації виконано аналіз структури пасивів і капіталу як засобу забезпечення фінансування операційної діяльності, капіталовкладень та стратегічних напрямів розвитку Укрзалізниці. На основі виконаного аналізу структури позикового капіталу Укрзалізниці за інструментами запозичення, валютою позики та термінами залучення складено висновок про недостатню диверсифікацію кредитного портфеля Укрзалізниці за вказаними напрямками, що провокує значні ризики неплатоспроможності підприємства.

Подано результати моделювання ефекту фінансового важеля (ЕФВ) як трифакторної мультиплікативної моделі та визначено чутливість результуючого показника до складових моделі. Визначено, що перевищення коефіцієнтом структури капіталу одиниці зумовлює зростання чутливості ЕФВ до збільшення частки позикових коштів порівняно із диференціалом фінансового важеля. Обґрунтовано висновок про обмеженість застосування ефекту фінансового важеля як критерію оптимізації структури капіталу та доцільність комплексного застосування критеріїв оптимізації.

Внесені уточнення у формулу визначення ЕФВ та запропоновано методика розрахунку цього показника при залученні валютних позик в умовах зміни валютних курсів. Подано результати розрахунку показника ефекту фінансового важеля та його складових у динаміці для Укрзалізниці.

Ключові слова: структура капіталу компанії, критерії оптимізації структури капіталу, структура кредитного портфеля, ефект фінансового важеля, моделювання фінансового левериджу, валютні запозичення, валютні ризики, методика розрахунку, диференціал фінансового важеля.

© Пилипенко О. В., Соколова Е. О., 2016

Елена Пилипенко, к.э.н.

(профессор кафедры «Экономика и предпринимательство»

Государственного экономико-технологического университета транспорта)

Эвелина Соколова, к.э.н., доцент

(доцент кафедры «Финансы и кредит»

Государственного экономико-технологического университета транспорта)

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ И ОПТИМИЗАЦИИ СТРУКТУРЫ КАПИТАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье на базе существующих теорий структуры капитала предприятия и подходов к его оптимизации выполнен анализ структуры пассивов и капитала как средства обеспечения финансирования операционной деятельности, капиталовложений и стратегических направлений развития Укрзалізничці. На основе выполненного анализа структуры заёмного капитала Укрзалізничці в разрезе инструментов кредитования, валюты и сроков заимствования сделан вывод о недостаточной диверсификации кредитного портфеля Укрзалізничці по указанным направлениям, что провоцирует значительные риски неплатёжеспособности предприятия.

Представлены результаты моделирования эффекта финансового рычага (ЭФР) как трёхфакторной мультипликативной модели и определена чувствительность результирующего показателя к составляющим модели. Определено, что превышение коэффициентом структуры капитала единицы вызывает рост чувствительности ЭФР к увеличению доли заёмных средств по сравнению с дифференциалом финансового рычага. Обоснован вывод об ограниченности применения эффекта финансового рычага в качестве критерия оптимизации структуры капитала и целесообразности комплексного применения критериев оптимизации.

Внесены уточнения в формулу определения ЭФР и представлена методика расчёта этого показателя при валютных займах в условиях изменения валютных курсов. Поданы результаты расчёта показателя эффекта финансового рычага и его составляющих в динамике для Укрзалізничці.

Ключевые слова: структура капитала компании, критерии оптимизации структуры капитала, структура кредитного портфеля, эффект финансового рычага, моделирование финансового левериджа, валютные заимствования, валютные риски, методика расчёта, дифференциал финансового рычага.

Olena Pylypenko, PhD

*(Professor of the department «Economics and Entrepreneurship»
of State Economy and Technology University of Transport)*

Evelina Sokolova, PhD

*(Associate professor of the department «Finance and Credit»
of State Economy and Technology University of Transport)*

**METHODICAL APPROACHES TO THE EVALUATION
AND OPTIMIZATION OF THE CAPITAL STRUCTURE
OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISE**

Analysis of the structure of the liabilities and of the capital as a means of providing finance operations, investments and strategic directions of Ukrzaliznytsia based on existing theories of capital structure and the company approaches its optimization is made in the article. Conclusion about insufficient diversification of the loan portfolio of Ukrzaliznytsia that provoking significant risks of insolvency is made on the basis of the analysis of Ukrzaliznytsia's debt capital structure for such directions as tools of borrowing, currency and terms of loans.

The results of modeling the degree of financial leverage (DFL) as three-factor multiplicative model are presented and the sensitivity of the resulting index to the model components is identified. The exceeding of the one by the capital structure ratio causes the increasing of sensitivity DFL to the growth of share of borrowings compared with the differential of financial leverage is determined in the article. The conclusions on the confines of application of the degree of the financial leverage as a criterion of optimization of capital structure and advisability of integrated application of optimization criteria are substantiated.

The formula of calculating DFL is specified and the method of determination of this indicator in terms of borrowing foreign currency loans and foreign exchange rate changes are proposed by the authors. The results of calculation of the degree of financial leverage and the components of the indicator in the dynamics for Ukrzaliznytsia are presented.

Keywords: structure of the capital company, capital structure optimization criteria, structure of the loan portfolio, the degree of financial leverage, financial leverage modeling, currency borrowing, currency risks, methods of calculation, differential of the financial leverage.

Постановка проблеми. Для підприємств, які змушені користуватись позиковими коштами для фінансування господарської діяльності та здійснення інвестиційних проєктів, важливим є визначення граничної межі ефективності залучення позикового капіталу (частки позикового капіталу), впливу умов залучення позикових коштів (таких як рівень позикового відсотка, наявність інших платежів, період залучення) на привабливість рішення про кредитування та його результати.

Крім того, окрему методичну проблему становить визначення ефекту фінансового важеля для довгострокових позик, залучених у іноземній валюті та обтяжених ризиками коливання валютних курсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Питанню розкриття методики та застосування фінансового важеля в оптимізації структури капіталу присвячено чимало праць таких вітчизняних та закордонних учених як І. О. Бланк [1], І. Я. Лукасевич [2], М. Д. Білик, О. В. Павловська [3], В. М. Суторміна [4], Г. В. Савицька [5], Л. А. Лахтіонова [6], Ю. Брігхем [7, 8], М. Едхардт [8] та інших.

У науковій літературі з питань управління капіталом [1, 2, 7, 8] докладно охарактеризовані існуючі теорії структури капіталу (традиційна, компромісна, сиг-

нальна та їх варіації) та описані критерії, що застосовуються для оцінки та оптимізації структури капіталу підприємства, такі як:

- 1) мінімізація рівня середньозваженої вартості капіталу підприємства $WACC$ у відсотках, що показує середній рівень плати за користування капіталом з усіх джерел формування пасивів;
- 2) максимізація прибутку на одну звичайну акцію (або вартість фірми);
- 3) позитивний ефект фінансового важеля, що, як відомо, полягає у зростанні рентабельності власного капіталу у зв'язку із залученням у структуру капіталу (пасивів) підприємства позикових коштів [1, 3, 5, 7-9].

Оптимальною структурою капіталу компанії Ю. Брігхем та М. Едхардт [8] називають таке співвідношення власного та позикового капіталу, яке дозволяє досягти максимальної вартості акцій фірми (або вартості фірми) за незмінного рівня інвестиційних можливостей (тобто доступності фінансових ресурсів) та досліджують фактори, що обумовлюють оптимальну структуру капіталу та впливають на вибір цільової структури капіталу (target capital structure) компанії.

Фінансовий важіль як інструмент оптимізації структури капіталу розглядається як складова традиційної теорії структури капіталу, теорії Модельяні-Міллера, компромісної теорії [1-2, 7-8].

Розрахунки впливу фінансового важеля на зміну фінансової стійкості (оптимізація структури капіталу за критерієм максимізації рівня прогнозованої фінансової рентабельності) виконані А. Г. Семеновим та О. В. Ярошевською, які визначають такі види фінансового важеля: фінансовий важіль фінансової структури капіталу та фінансовий важіль майнової структури капіталу (останній враховує співвідношення майна в грошовій і не грошовій його формах) [10]. Розрахунки виконані на базі емпіричних даних діяльності ВАТ «Запоріжсталь» з метою формування рекомендацій щодо оптимальної структури підприємства. Заслуговує на увагу запропоновано методичний підхід до формування оптимальної цільової структури капіталу підприємства шляхом досягнення суміщеного ефекту максимізації рівня рентабельності сукупного власного капіталу та рівня фінансової стійкості підприємства [10].

А. Г. Семеновим, О. О. Єропутовою та А. В. Єлькіним визначено ефективність структури капіталу ПАТ «Мотор-Січ» на основі вказаних вище класичних критеріїв, в т.ч. через розрахунок ефекта фінансового важеля [11].

Р. С. Сорока та Р. І. Рондяк намагаються для фіксованих кредитної ставки та рентабельності активів визначити оптимальний коефіцієнт структури капіталу (в межах певного діапазону), що забезпечує найвищий ефект фінансового важеля [12].

Т. В. Семенова та А. С. Шамрицька на основі емпіричних даних підприємства визначають шляхи подолання збитковості підприємства через оптимізацію структури його капіталу [13].

О. О. Сініцин, аналізуючи існуючі підходи до оптимізації структури капіталу слушно зазначає такі недоліки застосування ефекту фінансового важеля (за критерієм максимізації прогнозованої фінансової рентабельності власного капіталу) як критерію ефективності: це, по-перше, те, що у відомій формулі розрахунку показника нема поділу на довго- та короткострокові залучені кошти (а це важливо для врахування ефективності їх використання); окрім того, і власний і позиковий капітал можуть бути неоднорідними та мати внутрішню структуру, що також не враховується у розрахунках $E\Phi B$ [14].

Монографія Л. А. Лахтіонової, присвячена формуванню методики фінансового аналізу суб'єктів господарювання [6], виконана на основі ґрунтовних праць Савицької Г.В, на жаль, не позбавлена певних недоліків та помилок. Наприклад, у формулі (8.14) розрахунку *ЕФВ* [6, с. 297] частини рівняння не є тотожними, тож між ними не може стояти знак рівності. У сфері дослідження структури капіталу Л. А. Лахтіонова дотримується класичних підходів до оптимізації структури капіталу та виконаний нею факторний аналіз ефекта фінансового важеля в цілому повторює методичний підхід Г.В. Савицької. [5, с. 549-559].

Г. В. Сілакова та О. О. Сопіженко розглядають оптимізацію структури капіталу як модель вибору оптимальної стратегії на основі застосування низки критеріїв оптимізації (Гурвіца, Вальда та інших) в умовах невизначеності або напівневизначеності та роблять висновок щодо доцільності застосування теоретико-ігрового для формування оптимальної структури капіталу (тобто такої, яка забезпечить найефективніше його використання в певних ринкових умовах). [15].

Л. В. Домбровська розглядає оптимізацію структури капіталу як шлях зміцнення фінансової стійкості підприємства (за показниками діяльності АТ «ВО «КОНТІ») та вважає недоцільним застосування ефекту фінансового важеля як одиничного критерію оптимізації. На думку автора, найбільш раціональним є метод, який ґрунтується на одночасній максимізації зростання рентабельності власного капіталу та мінімізації середньозваженої вартості капіталу. В той же час автор вважає, що максимізація ефекту фінансового важеля призводить до «нестачі власних грошових коштів у підприємства» [16], з чим ми погодитись не можемо, оскільки зростання частки позикового капіталу не корелюється із зменшенням грошових коштів в активі балансу підприємства.

У деяких із зазначених праць [10-13, 16] виконані розрахунки на базі емпіричних даних залежності величини ефекту фінансового важеля від складових фінансового важеля. Але в літературі не визначено чутливість ефекту фінансового важеля до зміни окремих складових формули розрахунку. Крім того, запропоновані у літературі з фінансового менеджменту методики розрахунку, як правило, не охоплюють питання врахування зміни валютних курсів у розрахунку фінансового важеля під час користування підприємством валютною позикою, обмежуючись лише характеристикою валютних та курсових ризиків.

Мета статті. В цій роботі поставлено завдання за допомогою моделювання визначити вплив складових фінансового важеля на зміну його величини, а також дослідити зміну показника фінансового важеля на основі показників «Укрзалізниці». Виконання мети дослідження потребує розробки методики розрахунку величини ефекту фінансового важеля для підприємств, що здійснили валютні запозичення (позики) в ситуації, коли існує ймовірність зміни валютних курсів; запропонувати спосіб урахування валютних ризиків в розрахунку показника фінансового важеля.

Викладення основного матеріалу дослідження. Як свідчить офіційний сайт ПАТ «Укрзалізниця» протягом ряду років підприємством було залучено чимало позик на загальну суму 38 329,1 млн грн, з цієї суми 84 % запозичень виконано в іноземній валюті (з них, майже 82 % – у дол. США, та 2 % – у євро) (за оцінкою аудиторської компанії «Ернст енд Янг в Україні» на 30.06.2015 р.). Загальна сума заборгованості на 30.06.2015 р. становила 50 691,3 млн грн [17].

З цієї суми частина коштів є довгостроковою заборгованістю, а частина – поточною (табл. 1).

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 1. Структура пасивів Укрзалізниці за 2011-2015 рр.

Пасиви	Роки				
	2011	2012	2013	2014	2015 (I півріччя)
Джерела коштів, усього	100	100	100	100	100
У т.ч.:					
1. Власний капітал	58,9	58,1	57,9	37,7	31,2
2. Позикові кошти, всього	41,1	41,9	42,1	62,3	68,8
з них:					
2.1. Довгострокові зобов'язання	17,6	18,2	20,9	12,8	7,9
В т.ч. процентні позики та запозичення	10,2	12,6	16,5	7,8	3,3
2.2. Короткострокові зобов'язання	23,5	23,7	21,2	49,5	60,9
у т.ч.:					
- Процентні позики та запозичення	9,8	10,2	7,5	34,4	48,8
- Заборгованість кредиторська	4,0	10,0	9,8	8,3	8,6

*Тут і далі джерело даних: Складено за даними офіційного сайту ПАТ «Українська залізниця» [17].

Як бачимо, у 2014 р. відбулося стрімке зниження частки власного капіталу, тоді як частка залученого зросла до 62,3 % та майже до 70 % – у 2015 р. Слід врахувати, що вартості складових капіталу були визначені на 30. 06. 2015 р. за офіційним курсом 21,1 грн / USD [17]. Отже, подальше здешевлення національної валюти призведе до ще більшого росту частки позикових коштів, оскільки більша частина позик виконана в іноземній валюті, а отже, прогнозні показники фінансової стійкості погіршаться. Звертає на себе увагу значне зростання поточної заборгованості (у т.ч. поточних позик та запозичень) на кінець 2014 р. та у 2015 р., що породило серйозні проблеми із поточною ліквідністю та платоспроможністю та обумовило оголошення Укрзалізницею технічного дефолту (або «крос-дефолту» у травні 2015 р.) [18]. Такі зміни структури заборгованості викликані двома причинами: по-перше, довгострокові позики переходять у звітності у розряд поточних при настанні терміну повернення заборгованості (2014-2015 рр.), по-друге, нестача оборотних коштів, необхідних для виконання поточної господарської діяльності обумовила необхідність кредитування поточних потреб. В результаті, на 30.06.2015 р. майже половину джерел фінансування склали короткострокові процентні позики та запозичення, що обумовлює надзвичайно високі ризики згідно усіх існуючих теорій структури капіталу.

У табл. 2 подана структура та динаміка капіталу як засобу забезпечення фінансування операційної діяльності, капіталовкладень та стратегічних напрямів розвитку ДАЗТ «Укрзалізниця» у 2012-2015 рр.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 2. Динаміка складових капіталу Укрзалізниці, млн грн

Джерела капіталу	Роки			
	2012	2013	2014	2015 (I півріччя)
Усього капітал	62 663,8	62 848,7	60 233,4	60 483,9
У т. ч.:				
1. Власний капітал, у відсотках до підсумку, %	42 862,9 68,4	43 213,6 68,8	27 769,3 46,1	22 973,0 38,0
2. Чиста заборго- ваність, у % до підсумку	19 800,9 31,6	19 635,1 31,2	32 464,1 53,9	37 510,9 62,0
В т. ч.:				
2.1. Залучений капітал	20 096,5	20 281,7	34 502,1	41 117,0
- у т. ч. процентні кредити та запозичення, у % до підсумку	16 810,3 26,8	17 912,0 28,5	31 087,7 51,6	38 329,1 63,4
2.2. Грошові кошти та строкові депозити (вирахо- вуються)	(295,6)	(646,5)	(2 038,0)	(3 606,1)

У табл. 2 власний та позиковий капітал розглядаються як відповідні компоненти фінансування капіталу, а зміна їх величини та співвідношення є відображенням політики підприємства щодо управління капіталом, яка направлена на забезпечення та підтримку оптимальної структури капіталу з метою зменшення сукупних витрат на залучення капіталу і забезпечення гнучкості доступу до ринків капіталу, що покликано забезпечити в перспективі стабільне та довготривале функціонування підприємства [17]. Як витікає з даних табл. 2, загальна сума капіталу Групи на кінець аналізованого періоду незначно зменшилась (близько 3,5 %), при цьому обсяги власних джерел фінансування скоротились практично удвічі, а питома вага власного капіталу зменшилась з 68,8 % до 38 %. Натомість, майже удвічі (на 90 %) зросла величина чистої заборгованості (позиковий капітал за мінусом грошових коштів та строкових депозитів). Зростання залученого капіталу, сформованого разом довгостроковою та поточною заборгованістю, відбулося за рахунок росту банківських позик та запозичень, частка яких у величині капіталу зросла до 63,4 %. Така значна частка позик обумовлює значні витрати на формування капіталу підприємства та обслуговування боргів, за яких можуть зникнути переваги фінансового важеля.

Крім процентних банківських кредитів, починаючи з 2013 р. Укрзалізниця здійснювала запозичення у єврооблігаціях, розміщених на Ірландській фондовій біржі загальною вартістю 500 млн дол. США. У 2013 р. вартість єврооблігацій становила майже 4 млрд грн. за курсом 7,993 грн за USD на дату розміщення під 9,5 % річних з терміном погашення до 2018 р. Залучення коштів здійснювалось також залізницями через внутрішні облігації, розміщені на фондовому ринку України з відсотковою ставкою 14,5-19 % річних (у 2013 р.). У наступних роках відсоткова

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

ставка по гривневим облігаціям зросла (у 2014 р. була встановлена в межах 18-23,5 %).

У табл. 3 подано структуру позикових коштів (процентних кредитів та запозичень) за видами інструментів запозичення.

Таблиця 3. Структура кредитного портфеля ДАЗТ «Укрзалізниця», млн грн

Боргові інструменти	Роки			
	2012	2013	2014	2015 (I півріччя)
Всього процентні кредити та запозичення, з них:	16 810,3	17 912,0	31 087,7	38 329,1
1. Процентні банківські кредити	14 290,1	11 092,5	18 790,8	23 476,9
- у % до підсумку	85,0	61,9	60,4	61,3
2. Єврооблігації	-	4 038,9	7 966,4	10 615,2
- у % до підсумку	-	22,5	25,6	27,7
3. Внутрішні облігації	2 309,5	2 531,8	4 036,8	3 918,3
- у % до підсумку	13,7	14,1	13,0	10,2
4. Інші позики	210,8	248,7	293,7	318,8
- у % до підсумку	1,3	1,4	0,9	0,8

У табл. 3 загальна величина кредитного портфеля Укрзалізниці сформована довгостроковими та поточними банківськими кредитами разом. Як витікає з даних табл. 3, не зважаючи на те, що загальна сума банківських позик у кредитному портфелі зросла протягом аналізованого періоду на 64,3 %, їх частка у структурі запозичень дещо зменшилась – на 23,7 в.п.; на кінець аналізованого періоду вартість «єврооблігацій» зросла більше, ніж у 2,5 раза, їх частка – досягла 28 % вартості кредитного портфеля. «Єврооблігації», являючи собою залучення валютних коштів, у зв'язку із зміною курсу валют, обумовлюють ризики неплатоспроможності та створюють додатковий «валютний тиск».

Операційна діяльність Укрзалізниці, не зважаючи на несприятливу кон'юнктуру протягом 2014-2015 рр., залишається прибутковою, але падіння курсу гривні по відношенню до іноземних валют обумовило чисті збитки від курсових різниць, що й привело до чистого збитку як узагальнюючого фінансового результату.

У табл. 4 подано структуру заборгованості Укрзалізниці за валютою запозичення в перерахунку на національну валюту за офіційним курсом на дату подання звітності. З даних табл. 4 витікає, що на кінець аналізованого періоду особливо різко зростає обсяг та питома вага позик у доларах США з фіксованою відсотковою ставкою – у 7,3 раза порівняно з 2012 р. Якщо у 2012 р. більшу частку запозичень було зроблено у гривні – 60,6 %, то у 2015 р. частка гривневих запозичень становила трохи більше 16 % загальної суми позик. Оскільки доходи Укрзалізниця отримує в основному у гривні, а витрати по обслуговуванню боргів вимушена здійснювати в іноземній валюті, це викликає додаткові ризики неплатоспроможності. Таким чином, знецінення національної валюти обумовлює зростання суми заборгованості в абсолютному вимірі пропорційно залишку «тіла» кредиту в доларах та індексу зміни курсу валюти.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 4. Структура кредитного портфеля УЗ за валютою запозичення, млн грн

Валюта запозичення	Роки			
	2012	2013	2014	2015 (I півріччя)
Всього процентні кредити та запозичення	16 810,3	17 912,0	31 087,7	38 329,1
З них:				
1. Позики у доларах США, всього:	6 619,9	12 231,4	24 027,7	31 245,2
- у % до підсумку	39,4	68,3	77,3	81,5
у т. ч.:				
- з плаваючою ставкою LIBOR+%;	3 012,5	2 564,4	4 490,5	4985,6
у % до підсумку	17,9	14,3	14,4	13,0
- з фіксованою ставкою (9,8–12 %)	3 607,4	9 666,9	19 537,1	26 259,6
у % до підсумку	21,5	54,0	62,9	68,5
2. Позики у євро (плаваюча ставка EURIBOR + 6.55%),	-	-	766,8	871,8
у % до підсумку			2,5	2,3
3. Позики у гривні (фіксована ставка)	10 190	5 5680,6	6 293,2	6 212,1
у % до підсумку	60,6	31,7	20,2	16,2
З них:				
- довгострокова частина позик	9 310,2	12 337,9	5 729,7	2 403,3
у % до підсумку	55,4	68,9	18,4	6,3
- короткострокова частина позик	7500,1	5 574,0	25 358,0	35 925,8
у % до підсумку	44,6	31,1	81,6	93,7

Дані табл. 4 також дозволяють визначити зміни в структурі процентних позик і запозичень за терміном погашення. Якщо у 2012 р. співвідношення довгострокових кредитів до поточних позик становило 55 до 45 (55:45), то у 2015 р. ситуація кардинально змінилась – майже весь кредитний портфель (93,7 %) представлений поточними позиками, повертати які (як відсотки, так і «тіло» кредиту) потрібно в найближчій перспективі, що свідчить про низьку диверсифікованість портфеля за строками погашення та валютою запозичення, що практично для кожного підприємства може створювати проблеми з поточною платоспроможністю.

Сучасні теорії структури капіталу, що пропонуються економічною наукою, попереджають про негативні наслідки занадто великих обсягів запозичень. Навіть традиційна теорія, за якою вартість позикових коштів нижча (враховуючи ефект «податкового щита» [1, с. 268-269] і більш прогнозована (тому що встановлюється заздалегідь на відміну від вартості власного капіталу [3, 8]) зазначає зростання ризиків неплатоспроможності і, відповідно, падіння вартості фірми та привабливості боргових запозичень. Так, Ю. Брігхем зазначає: «...вартість фірми, що має боргові зобов'язання, спочатку росте, тому що вона замінює боргове зобов'язання на маржу, а потім досягає найвищої точки (піку) і в кінцевому результаті падає, тому що використання боргового зобов'язання стає надмірним» [7, с. 491]. Такі ефекти

пов'язані з необхідністю забезпечити високу доходність активів для залучення нових позик та зростанням вартості обслуговування боргу [1-3, 7, 8].

Класичні праці з фінансового менеджменту попереджають про зникнення переваг фінансового важеля у випадку перевищення коефіцієнтом структури капіталу певних критичних значень. Так, Т. В. Головка, С. В. Сагова критичним значенням коефіцієнта вважають одиницю, а перевищення одиниці розцінюють як фактор росту ризику [9].

Фактично, показник «ефект фінансового важеля» показує лише на скільки відсотків зміниться рентабельність власного капіталу підприємства при включенні в структуру капіталу позикових коштів. Розраховується за формулою:

$$E\Phi B = \frac{ЗК}{ВК} \cdot (ДА - ПК) \cdot (1 - П), \quad (1)$$

де $E\Phi B$ – ефект фінансового важеля, %;

$ВК$ – власний капітал, тис. грн; $ЗК$ – залучений капітал, тис. грн;

$ДА$ – рентабельність (доходність) інвестованого капіталу до сплати відсотків як відношення суми прибутку до середньої вартості інвестованого капіталу, %;

$ПК$ – рівень плати за користування кредитними коштами (охоплює не лише відсотки по кредиту, а й також різного роду комісії чи винагороди банку та плату за обслуговування кредитного рахунку, витрати на страхування заставного майна), %;

$П$ – ставка податку на прибуток, %;

Складовими розрахунку ефекту фінансового важеля є три складові:

$$\frac{ЗК}{ВК} \text{ – коефіцієнт структури капіталу.}$$

Нормативне значення коефіцієнту структури капіталу 0,33, а критичне – 1. В той же час слід зазначити, що оптимальні значення коефіцієнту структури капіталу суттєво залежать від галузі та специфіки діяльності підприємства, уміння керівництва підприємства ефективно розпоряджатися власними та залученими коштами, інших факторів і тому рекомендовані значення не можуть сприйматися як беззаперечна догма. Серед факторів, що обумовлюють структуру капіталу, Брігхем та Едхард вказують галузеві ризики діяльності, рівень оподаткування прибутків (компанії та акціонерів), структуру операційних витрат (операційний важіль), структуру активів компанії (значна частка матеріальних активів зумовлює збільшення частки позикових коштів, а компаніям, значна частка активів яких є нематеріальними та/або гудвілом варто зменшити частку позикового фінансування), потребу у забезпеченні гнучкого фінансування та доступних джерел коштів і навіть стиль менеджменту. Названі дослідники зазначають, що збільшення фінансового левериджа (важеля) зумовлює як позитивні наслідки (зростання рентабельності власного капіталу або ріст прибутку на одну звичайну акцію), так і негативні – зростання ризику власників, що може призвести до падіння вартості акцій та зменшення вартості компанії. [8].

1) Диференціал фінансового важеля – різниця ($ДА - ПК$), від його величини залежить від'ємне або додатне значення усього показника. Якщо рентабельність

активів підприємства *ДА* перевищує рівень плати за користування кредитними коштами, то залучення довгострокових позик вигідне підприємству і зумовить ріст рентабельності власного капіталу та позитивне значення показника *ЕФВ*. У випадку, якщо протягом користування позиковими коштами рівень рентабельності активів впаде нижче рівня відсотків за кредит, *ЕФВ* набуде від'ємного значення і вказуватиме на падіння рівня рентабельності власного капіталу.

2) Податковий коректор (*I-II*) відображає ступінь впливу рівня оподаткування прибутку підприємства на величину ефекта фінансового важеля та впливає як понижуючий коефіцієнт. На сьогодні, за умови застосування базової ставки оподаткування прибутку підприємства 18 % величина податкового коректора у частках (*I-II*) становить 0,82. Якщо рівень оподаткування не змінюється, податковий коректор не впливає на зміну величини *ЕФВ*.

Отже, формула (1) є трифакторною мультиплікативною моделлю, на основі якої можна дослідити вплив факторів структури капіталу та диференціалу фінансового важеля на зміну *ЕФВ* шляхом моделювання.

Якщо частка залученого капіталу становить 1 % в загальній сумі джерел коштів, то коефіцієнт структури капіталу становитиме 0,01 (1:99), а якщо залучений капітал становитиме 75 % усіх джерел фінансування, вказаний коефіцієнт дорівнюватиме 3 (75:25). Нами розраховано ефект фінансового важеля в семи діапазонах змін коефіцієнта структури капіталу від 0,01 до 3, обраних довільно (див. табл. 5). Вважаємо, що для підприємства перевищення коефіцієнтом значення 3 несе надмірні ризики, а тому є недоцільним; з цих причин моделювання показника *ЕФВ* при значенні коефіцієнта вище 3 нами не здійснювалось.

Ставка 18 % є базовою ставкою оподаткування прибутку для 2015-2016 рр., тому цей фактор залишаємо незмінним.

Диференціал фінансового важеля обраний в межах від -10 % до +25 %. Адже для визначення впливу мають значення не конкретні показники рентабельності та умови залучення позики, а саме різниця рівнів між ними. Перевищення значень диференціалу за значення обраного діапазону вважаємо недоцільним та необґрунтованим для отримання позики (нижче -10 %) та малоймовірним для залізничного транспорту (вище +25 %). Таким чином, обраний діапазон вважається нами найбільш вірогідним.

Результати моделювання зібрані у табл. 5.

Виконане нами моделювання фінансового важеля зі зміною структури капіталу на 1 % при заданому рівні диференціалу фінансового важеля (табл. 5) довело такі залежності:

1) Зростання абсолютної величини диференціалу фінансового важеля (по модулю) викликає збільшення абсолютної величини ефекта фінансового важеля при однаковій зміні коефіцієнта структури капіталу на 0,01 (гр. 9);

2) Еластичність ефекту фінансового важеля за коефіцієнтом структури капіталу є вищою, ніж за диференціалом фінансового важеля;

Чутливість показника рентабельності власного капіталу (*ЕФВ*) до зміни диференціалу фінансового важеля при зростанні коефіцієнта структури капіталу зростає. Допоки залучений капітал не перевищує величину власного, а коефіцієнт структури капіталу не перевищує 1, цей коефіцієнт працює як понижуючий і зменшує вплив фінансового диференціалу. При перевищенні позикового капіталу над власним, (коефіцієнт структури капіталу перевищує одиницю), останній спрацьовує як мультиплікатор і посилює дію диференціалу фінансового важеля.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 5. Результати аналізу чутливості ЕФВ, %

Диференціал фінансового важеля, %	Діапазони значень коефіцієнта структури капіталу							Приріст ЕФВ (по модулю), %
	0,01 – 0,24	0,25 – 0,49	0,50 – 0,99	1,0 – 1,49	1,50 – 1,99	2,0 – 2,33	2,34 – 3,0	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
-10	-0,08 ... -1,97	-2,05... -4,02	-4,10... -8,12	-8,20... -12,22	-12,3... -16,32	-16,40... -19,11	-19,19... -24,60	0,08
-7	-0,06 ... -1,38	-1,44-2,81	-2,87-5,68	-5,74 ... -8,55	-8,61... -11,42	-11,48-13,37	-13,43 ... -17,22	0,06
-5	-0,04 ... 0,98	-1,03-2,01	-2,05... -4,06	-4,10 ... -6,11	-6,15 ... -8,16	-8,20 ... -9,55	-9,59 ... -12,30	0,04
-3	-0,02 ... -0,59	-0,62-1,21	-1,23-2,44	-2,46 ... -3,67	-3,69 ... -4,90	...-4,92-5,73	-5,76 ... -7,38	0,02-0,03
+2	0,02 ... 0,39	0,41 ... 0,80	0,821,62	1,64 ... 2,44	2,46 ... 3,26	3,28 ... 3,82	3,84 ... 4,32	0,01-0,02
+5	0,040,98	1,032,01	2,054,06	4,10 ... 6,11	6,15 ... 8,16	8,209,55	9,59 ... 12,30	0,04
+8	0,07 ... 1,57	1,64 ... 3,21	3,28... 6,49	6,56 ... 9,77	9,84 ... 13,05	13,12 ... 15,28	15,35 ... 19,68	0,06-0,07
+11	0,09 ... 2,16	2,26 ... 4,42	4,518,93	9,02 ... 13,44	13,5317,95	18,0421,02	від 21,11 до 27,06	0,09
+15	0,12 ... 2,95	3,08 ... 6,03	6,15... 12,18	12,3018,33	18,4524,48	24,60 ... 28,66	від 28,78 до 36,90	0,12-0,13
+20	0,16 ... 3,94	4,10 ... 8,04	8,20... 16,24	16,40... 24,44	24,6032,64	32,80 ... 38,21	від 38,38 до 49,20	0,16-0,17
+25	0,21 ... 4,92	5,13...1 0,05	10,25... 20,30	20,5030,55	30,75... 40,80	41,00 ... 47,77	від 47,97 до 61,50	0,20-0,21

Таким чином, результати моделювання ЕФВ, подані у табл. 5, підтверджують доцільність застосування позикових коштів для зростання рентабельності капіталу компанії (модель Модельяні-Міллера із врахуванням податку на корпорації) за позитивних значень диференціалу фінансового важеля. В той же час, сигнальна модель Гордона-Дональдсона та теорія асиметричної інформації [8, с. 665-681] показують, чому зникають переваги фінансового важеля при занадто великих обсягах позикових коштів і як це негативно впливає на фінансову стійкість акціонерної компанії.

Однак, оскільки модель фінансового важеля не враховує зміну вартості акцій компанії, результати аналізу чутливості ЕФВ у табл. 5 не показують негативного наслідку збільшення частки залучених коштів на вартість компанії. Таким чином, для визначення оптимальної структури капіталу підприємства слід застосовувати не тільки ефект фінансового важеля, але й показник WACC, який враховує зміну вартості акцій компанії на фондовому ринку, та динаміку показника прибутковості звичайних акцій (які при великих обсягах залучених позик та симетричності інформації, найімовірніше, знизяться).

У сучасних умовах формула (1) розрахунку ефекту фінансового важеля потребує певних уточнень. Так, вважаємо за потрібне вживати замість рівня позикового від-

сотка ПК рівень плати за користування позикою, що враховує не тільки відсоток, передбачений кредитною угодою, а також додаткові комісії та винагороди банку (за наявності), платежі за ведення кредитного рахунку (кредитної лінії, овердрафту), страхові внески, інші види явних та прихованих платежів, пов'язаних із залученням позики, що приводять до удорожчання користування позиковими коштами.

Зазначимо, що залучення позикового капіталу на вигідних для підприємства умовах (тобто, за умови, що рівень плати за користування кредитом не перевищує рентабельності активів підприємства) завжди забезпечуватиме зростання рентабельності власного капіталу швидшими темпами, ніж ріст загальної рентабельності підприємства (його активів). Пересвідчитись у цьому досить легко, варто лише поглянути на формули розрахунку цих показників рентабельності. Так, рентабельність активів $R_{акт}$ визначається розрахунком:

$$R_{акт} = \frac{\overline{\text{Чистий прибуток}}}{\overline{\text{Активи}}} = \frac{\overline{\text{Чистий прибуток}}}{\overline{BK} + \overline{ЗК}} \cdot 100\%; \quad (2)$$

де \overline{BK} і $\overline{ЗК}$ – середньорічна вартість відповідно власного та залученого капіталу, тис. грн.

Рентабельність власного капіталу R_{BK} визначається за формулою:

$$R_{BK} = \frac{\overline{\text{Чистий прибуток}}}{\overline{BK}} \cdot 100 \%$$

Як видно з наведених формул, рентабельність власного капіталу завжди буде вищою, оскільки знаменник у цій формулі менший, ніж у попередній (за винятком випадків, коли підприємство немає абсолютно ніяких запозичень, навіть поточної заборгованості і фінансує свою діяльність виключно за рахунок власного капіталу).

Перевагою використання позик, як показує низка дослідників [1-9], є те, що позики відіграють роль так званого «податкового щита». Дія цього «щита» полягає у тому, що витрати на сплату відсотків та обслуговування боргу збільшують витрати звичайної діяльності підприємства, тим самим зменшуючи суму прибутку до оподаткування. Суми сплаченого податку на прибуток підприємствами, що користуються позикою, будуть меншими порівняно з тими, у яких нема довгострокового залученого капіталу (за інших рівних умов). Зрозуміло, що сплачені з прибутку суми (включаючи відсотки за кредитом) загалом будуть більшими у підприємств, що користуються позиками, але ж позики дають можливість отримувати додаткові кошти для розвитку.

Укрзалізниця залучила валютні кошти під відносно невеликі відсотки (значно нижчі, ніж в українських комерційних банках), але недоліком їх залучення є те, що доходи Укрзалізниці отримує у гривні, а відсотки по кредитах вимушена сплачувати в іноземній валюті. За різкого послаблення гривні та валютних коливань ризики очевидні, але яким чином їх відобразити у величині ефекту фінансового важеля? Нами пропонується така методика розрахунку показника $E\Phi B$ в умовах зміни валютних курсів:

1) Для розрахунку коефіцієнта структури капіталу необхідно знайти співвідношення між залученим та власним капіталом перерахувавши валютні запо-

зичення в національну валюту за діючим валютним курсом. Частка залученого капіталу, представленого у вигляді валютних позик (залишку основної суми та відсотків), таким чином збільшиться пропорційно до знецінення національної валюти, отже, коефіцієнт структури капіталу зросте;

2) Хоча рівень позикового відсотку в абсолютному вираженні не зміниться, рівень плати за користування позиковими коштами може зрости в тому випадку, якщо валютні кошти в момент отримання підприємством були продані за існуючим на той момент курсом або вкладені у матеріальні чи нематеріальні активи. (Щоправда, ми не враховуємо зміну цін або вартості активів та можливі доходи, отримані підприємством від їх використання у господарській діяльності). У такому разі рівень плати за користування позикою зросте пропорційно до зростання курсу інвалюти по відношенню до курсу гривні на дату платежу за кредитом;

3) Рентабельність активів (інвестованого капіталу), розрахована як відношення чистого прибутку до суми усіх джерел фінансування (2) знизиться з урахуванням таких факторів:

- по-перше, зменшення величини прибутку до оподаткування через збитки від курсових різниць та, відповідно, зменшення чистого прибутку;
- по-друге, вартість пасивів збільшиться у зв'язку із збільшенням в абсолютному значенні валютних позик через перерахунок їх за офіційним курсом на дату складання балансу.

Враховуючи зазначене, рентабельність активів, найімовірніше, знизиться.

Якщо базова ставка оподаткування прибутку не зміниться, з урахуванням запропонованих коригувань при обчисленні ефекту фінансового важеля в умовах зміни валютних курсів формула (1) буде скоригована таким чином:

$$EФВ = \frac{3K^{грн} + K^{БК} \cdot 3K^{ін.вал.}}{BK} \cdot \left(\frac{ЧП - 3б^{курс}}{BK + 3K^{грн} + K^{БК} \cdot 3K^{ін.вал.}} - ПК \right) \cdot (1 - П),$$

де $3K^{грн}$ та $3K^{ін.вал.}$ – відповідно залучений капітал у гривнях та іноземній валюті;

$K^{БК}$ – коефіцієнт зміни валютних курсів (знецінення гривні);

$3б^{курс}$ – збитки від курсових різниць.

Розрахунки за даними табл. 6 показують від'ємну величину фінансового важеля за показниками Укрзалізниці. Від'ємний рівень ЕФВ підтверджується також динамікою показників рентабельності активів і власного капіталу Укрзалізниці.

У табл. 6 ефект фінансового важеля визначений непрямим методом (виходячи із змісту показника) як приріст рентабельності власного капіталу порівняно з рентабельністю активів. Розрахувати ефект фінансового важеля через трифакторну модель (1) досить складно у зв'язку з тим, що в українській звітності відсутній показник прибутку до вирахування відсотків, а показник операційного прибутку за складом не тотожний прибутку до вирахування відсотків. Це ускладнює розрахунок рентабельності інвестованого капіталу (ROE). Таким чином, рівень позикового відсотку розрахований як середньозважена за даними табл. 4.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

*Таблиця 6. Динаміка рівня фінансового важеля за даними «Укрзалізниці»**

Складові фінансового важеля	Роки				
	2011	2012	2013	2014	2015 (I півріччя)
1. Коефіцієнт структури капіталу	0,6978	0,7212	0,7271	1,6702	2,2051
2. Середньозважений рівень позикового відсотку, %	16,28	15,87	13,35	11,75	12,06
3. Рентабельність активів, %	2,91	1,13	0,75	-20,91	-6,39
4. Рентабельність власного капіталу, %	4,95	1,95	1,29	-55,48	-7,18
5. Операційний прибуток, млн грн	6 976,3	5 254,7	4 962,3	3 215,1	6 656,2
6. Прибуток (збиток) від курсових різниць, млн грн	(38,6)	(30,2)	128,0	(14 243,4)	(8 738,0)
7. Чистий прибуток (збиток), млн грн	2 127,2	833,8	557,6	(15 407,0)	(4 707,2)
8. Ефект фінансового важеля, %	+2,04	+0,82	+0,54	-34,57	-0,79

Розраховано за даними офіційного сайту Укрзалізниці.

Джерело: http://uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ_6m2015_UKR_v15_final.pdf [17].

Як бачимо з даних табл. 6, ефект фінансового важеля у 2011-2013 рр. був позитивним, але спостерігалась негативна тенденція зниження приросту рентабельності власного капіталу, що свідчило про зниження ефективності залучення позикових коштів у структуру фінансування капіталу. У 2014 р. через значні збитки від курсових різниць відбулося різке падіння ефективності залучення позикових коштів, що виразилось у від'ємному значенні показника ЕФВ. Звітність за перше півріччя 2015 р. показує зменшення від'ємного значення ефекту фінансового важеля, що пояснюється попереднім (неповним) підрахунком усіх витрат та, відповідно, фінансових результатів.

Висновки і пропозиції. Сучасна економічна наука в якості критеріїв оптимізації структури капіталу пропонує такі показники як позитивний ефект фінансового важеля, середньозважену вартість капіталу, величину прибутку на одну звичайну акцію (вартість компанії). Крім того, оптимальна структура джерел фінансування підприємства потребує врахування як рентабельності власної діяльності, так і умов можливого залучення додаткових фінансових ресурсів. Зростання частки позикового капіталу зумовлює збільшення показника середньозваженої вартості капіталу WACC, зниження вартості фірми (акцій компанії) та вимагає високої рентабельності операційної діяльності задля уникнення (чи зниження) ризику неплатоспроможності. Дослідження структури пасивів та кредитного портфелю «Укрзалізниці» в динаміці дозволяє скласти висновки про низький рівень диверсифікації позикових коштів компанії за інструментами, термінами та валютою запозичення, що за відносно низької рентабельності операційної діяльності провокує ризики неплатоспроможності та нездатність повертати валютні кредити, тобто є прямими передумовами «технічного» дефолту («крос-дефолту») Укрзалізниці.

Моделювання показника ефекту фінансового важеля (*ЕФВ*) дозволяє скласти висновки про чутливість результативного показника до складових моделі та визначає такі залежності між ефектом фінансового важеля (тобто приростом рентабельності власного капіталу залежно від частки позикового капіталу) та складовими моделі:

1) Високі значення диференціалу фінансового важеля мають більший вплив на ефект фінансового важеля, ніж низькі за однакових змін у структурі капіталу;

2) Еластичність ефекту фінансового важелю за коефіцієнтом структури капіталу є вищою, ніж за диференціалом фінансового важелю;

3) Перевищення коефіцієнтом структури капіталу одиниці є критичним з точки зору впливу на результуючий показник, тому що посилює дію диференціалу фінансового важелю як мультиплікатор.

Модель фінансового важеля не враховує зміну вартості акцій компанії, середньозважену вартість капіталу, а тому для визначення оптимальної структури капіталу підприємства слід застосовувати не тільки ефект фінансового важеля, але й показник *WACC* та показник прибутковості звичайних акцій, тобто критерії оптимізації структури капіталу в комплексі, та вивчати динаміку їх змін.

Залучення значної частки позикових коштів в іноземній валюті за умови слабкості національної зумовлює необхідність враховувати зміну валютних курсів та наявності збитків від курсових різниць у формулі розрахунку показника *ЕФВ*. Запропонована методика розрахунку показника *ЕФВ* в умовах зміни валютних курсів та визначена негативна динаміка показника *ЕФВ* за вихідними даними Укрзалізниці.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бланк И. А. Финансовый менеджмент: Учеб. курс. – 2-е изд., перераб. и доп. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2007. – 521 с.
2. Лукасевич И. Я. Финансовый менеджмент : учебник / И. Я. Лукасевич. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Эксмо, 2010. – 768 с.
3. Суторміна В. М. Фінанси зарубіжних корпорацій: навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисципліни / [В. М. Суторміна та ін.]; 2-ге вид., доповн. і переробл. – Київ : КНЕУ, 2008. – 219 с.
4. Фінансовий аналіз : навч. посіб. / М. Д. Білик, О. В. Павловська, Н. М. Притуляк, Н. Ю. Невмержицька ; – Київ : КНЕУ, 2009. – 588 с.
5. Економічний аналіз діяльності підприємства: Навч. посіб. – 3-тє вид., випр. і доп. / Савицька Г. В. – К., 2007. – 668 с.
6. Лахтіонова Л. А. Фінансовий аналіз суб'єктів господарювання: Монографія. – К.: КНЕУ, 2001. – 378 с.
7. Бригхем Ю., Эрхардт М. Финансовый менеджмент: 10-е изд./ Пер. с англ. под ред. к.э.н. Е. А. Дорофеева. – СПб.: Питер, 2009. – 960 с.
8. Бригхем С.Ф. Основы финансового менеджмента: Пер. з англ. – Київ: Молодь, 1997. – 1000 с.
9. Головка Т. В., Сагова С. В. Стратегічний аналіз: Навч.-метод. посібник для самост. вивч. дисц. / За ред. д-ра екон. наук, проф. М. В. Кужельного. – К.: КНЕУ, 2002. – 198 с.
10. Семенов Г. А. Оптимізація структури капіталу підприємства за критерієм максимізації його рентабельності на базі даних ВАТ «Запоріжсталь» / Г. А. Семенов, О. В. Ярошевська // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2014, № 5 (80). – С. 117-128.
11. Семенов Г.А. Оцінка ефективності структури капіталу акціонерного товариства / Г. А. Семенов, О. О. Єропутова, А. В. Єлькін [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ier.donetsk.ua/publish/sbor/all_text/b2012/7.pdf
12. Сорока Р.С. Оптимізація структури капіталу за критерієм максимізації рівня фінансової рентабельності / Сорока Р.С., Рондяк Р.І. // Науковий вісник НЛТУ. – 2013. – С. 353-357.
13. Семенова Т. В., Шамрицька А. С. Оптимізація структури капіталу підприємства / Молодий вчений : науковий журнал. – 2014. – № 6. – С. 32-34.

14. Сініцин, О. О. Характеристика методів регулювання та оптимізації структури капіталу корпорації [Текст] / О. О. Сініцин // Ефективна економіка: Електронне наукове фахове видання. – 2014. – № 4. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2927>
15. Сілакова, Г. В. Оптимізація структури капіталу підприємства на основі використання теоретико-ігрового підходу / Г. В. Сілакова, О. О. Сопіженко // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу : науковий економічний журнал. – Донецьк : Видавництво та друк ТОВ «Юго-Восток, ЛТД», 2013. – Вип. 4 (24). – С. 114-119.
16. Домбровська, Л. В. Зміцнення фінансової стійкості підприємства шляхом оптимізації структури капіталу // Ефективна економіка: Електронне наукове фахове видання. – 2014. – № 2. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2731>
17. Фінансові показники: Офіційний сайт Укрзалізниці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ_6m2015_UKR_v15_final.pdf.
18. «Укрзалізниця» оголосила технічний дефолт / 12.05.2015 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/transport/1076917-ukrzaliznitsya-ogolosila-tehnichny-defolt.html>.

REFERENCES

1. Blank I. A. *Finansovyy menedzhment* [Financial management: Training Course] / 2nd ed., revised and enlarged extra // Kiev, «Elga, Nika-Center» Publ., 2007, 521 p. [in Russian].
2. Lukasevich I. Ya. *Finansovyy menedzhment* [Financial management: the textbook] / I. Ya. Lukasevich, 2nd ed., revised and enlarged extra, Moskva, «Eksmo» Publ., 2010, 768 p. [in Russian].
3. Sutormina V. M. *Finansy zarubizhnykh korporatsii* [Finance of foreign corporations: Teach. method. manual for self. learn. Discipline] / V. M. Sutormina and others, 2nd ed., revised and enlarged extra, Kyiv, Kyiv National Economic University named after V. Hetman, 2008, 219 p. [in Ukrainian].
4. *Finanovyi analiz* [Financial Analysis: Training Manual] / M. D. Bilyk, O. V. Pavlovska, N. M. Prytuliak, N. Yu. Nevmerzhytska, Kyiv, KNEU after V. Hetman, 2009, 588 p. [in Ukrainian].
5. *Ekonomichnyi analiz diialnosti pidpriemstva: Navch. Posib.* [Economic analysis of activity of enterprise: Textbook. 3rd ed., corrected and supplemented] / G. V. Savytska, Kyiv, «Znannia» Publ., 2007, 668 p. [in Ukrainian].
6. *Lakhtionova L. A. Finansovyi analiz subiektiv hospodariuvannia: Monohrafiia* [Financial analysis of economic entities: Monograph.], Kyiv, KNEU after V. Hetman, 2001, 378 p. [in Ukrainian].
7. Brigham E. F. *Osnovy finansovoho menedzhmentu* [Fundamentals of Financial Management: Translated from English], Kyiv, «Molod» Publ., 1997, 1000 p. [in Ukrainian].
8. Brigham E., Erhardt M. *Finansovyy menedzhment* [Financial management: 10th ed. Translated from English / Under the editorship of Ph.D. E. A. Dorofeyev], SPb., Peter Publ., 2009, 960 p. [in Russian].
9. Golovko T. V., Sagova S. V. *Stratehichnyy analiz* [Strategic analysis: Teaching methodical manual for self-study discipline / Under the General editorship of Prof. M. V. Kuzhelnyi], Kyiv: KNEU, 2002, 198 p. [in Ukrainian].
10. Semenov, G. A. *Optyimizatsiya struktury kapitalu pidpriyemstva za kryteriyem maksymizatsiyi yoho rentabel'nosti na bazi danykh VAT «Zaporizhstal'»* [Optimization of capital structure for the company to maximize its profitability criteria based on the data of JSC «Zaporizhstal»] / G. A. Semenov, O. V. Yaroshevska // The state and the regions journal. Series: Economics and Business, 2014, № 5 (80), P. 117–128. [in Ukrainian].
11. Semenov, G. A. *Otsinka efektyvnosti struktury kapitalu aktsionernoho tovarystva* [Evaluation of the effectiveness of capital structure of Joint Stock Company] / G. A. Semenov, A. A. Yeropotova, A. V. Elkin. [Electronic resource]. – Access mode: http://iep.donetsk.ua/publish/sbor/all_text/b2012/7.pdf [in Ukrainian].
12. Soroka R. S. *Optyimizatsiya struktury kapitalu za kryteriyem maksymizatsiyi rivnya finansovoyi rentabel'nosti* [Optimization of capital structure by the criterion of maximizing the level of financial profitability] / R. S. Soroka, R. I. Rondyak // Scientific Herald NLTU, 2013, P. 353-357. [in Ukrainian].
13. Semenova T. V., Shamrytska A. S. *Optyimizatsiya struktury kapitalu pidpriyemstva* [Optimization of the capital structure of the enterprise] / Young scientist: scientific journal, 2014, No. 6, P. 32-34. [in Ukrainian].
14. Sinitsyn, O. O. *Kharakterystyka metodiv rehuliuвання ta optyimizatsii struktury kapitalu korporatsii* [Characteristics of methods of regulation and optimization of capital structure of the Corporation] [Text] / O. O. Sinitsyn // «Efektyvna ekonomika» [Efficient economy]: Electronic scientific edition, 2014, No. 4. [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2927>.

15. Silakova, G. V. *Optimizatsiia struktury kapitalu pidpriemstva na osnovi vykorystannia teoretyko-ihrovoho pidkhodu* [Optimization of the capital structure on basis of game-theoretic approach] / G. V. Silakova, O. O. Sopizhenko // Bulletin Berdyansk University of Management and Business, Economic Research Journal, Donetsk: Publishing and printing of «Yugo-Vostok, Ltd.», 2013, Vol. 4 (24), P. 114-119. [in Ukrainian].
16. Dombrovska, L. V. *Zmitsnennia finansovoyi stiykosti shliakhom optymizatsiyi struktury kapitalu* [Strengthening the financial sustainability of the enterprise by optimizing the the capital structure] «Efektyvna ekonomika» [Effective economy]: Electronic scientific edition, 2014, No. 2. [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2731>. [in Ukrainian].
17. *Financial indicators*: Official website of Ukrzaliznytsia. [Electronic resource]. – Access mode: http://uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ_6m2015_UKR_v15_final.pdf. [in Ukrainian].
18. «Ukrzaliznytsya» *oholosyla tekhnichnyy defolt* / 12.05.2015 // [«Ukrzaliznytsya» announced a technical default 12.05.2015 [Electronic resource]. – Access mode: <http://economics.unian.ua/transport/1076917-ukrzaliznytsya-ogolosila-tehnichnyy-defolt.html>. [in Ukrainian].

УДК 656.2:658.152

*Світлана Пінчук, доцент
(доцент кафедри «Фінанси і кредит»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

*Анастасія Ясінська, студентка
(магістр гр.1ФК
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

ФІНАНСУВАННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Стаття присвячена питанням фінансування оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту в умовах нестабільної економічної і політичної ситуації в країні, актуальність яких підсилюється в період трансформаційних процесів, що відбуваються сьогодні в галузі. Розглянута економічна сутність основних засобів підприємства та наведена класифікація основних засобів залізничних підприємств згідно із Методологічними рекомендаціями П(С)БО 7 «Основні засоби». В статті подається оцінка наявних технічних можливостей підприємств залізничного транспорту, достатність їх фінансування для ефективного функціонування, задоволення потреб споживачів транспортної продукції. Розглядається роль, місце і значення проведення аналізу стану та ефективності використання основних засобів підприємств залізничного транспорту в загальній оцінці їх фінансово-економічної діяльності, вплив ефективності використання основних засобів на результативність та економічний розвиток виробничих підрозділів і основні показники діяльності. Теоретично обґрунтована необхідність врахування основних чинників для раціонального варіанта фінансування основних засобів підприємств, а саме, їх оновлення. В проведеному дослідженні вказується на недостатність власних коштів для повного відновлення основних засобів підприємств, і тому виникає необхідність постійної аналітичної роботи щодо пошуку нових оптимальних джерел фінансування.

Ключові слова: основні засоби, оновлення, ефективне використання, джерела фінансування, модернізація, підприємства залізничного транспорту.

© Пінчук С.С., Ясінська А.О., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Светлана Пинчук, доцент
(доцент кафедры «Финансы и кредит»
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

*Анастасия Ясинская, студентка
(студентка группы 1 ФК маг.
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

ФИНАНСИРОВАНИЕ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Статья посвящена вопросам финансирования обновления основных средств предприятий железнодорожного транспорта в условиях нестабильной экономической и политической ситуации в стране, актуальность которых усиливается в период трансформационных процессов, происходящих сегодня в отрасли. Рассмотрена экономическая сущность основных средств предприятия и приведена классификация основных средств железнодорожных предприятий в соответствии с Методологическими рекомендациями П(С)БУ 7 «Основные средства». В статье проведена оценка имеющихся технических возможностей предприятий железнодорожного транспорта, достаточность их финансирования для эффективного функционирования, удовлетворение потребностей потребителей транспортной продукции. Рассматривается роль, место и значение проведения анализа состояния и эффективности использования основных средств предприятий железнодорожного транспорта в общей оценке их финансово-экономической деятельности, влияние эффективности использования основных средств на результативность и экономическое развитие производственных подразделений и основные показатели деятельности. Теоретически обоснована необходимость учета основных факторов для рационального варианта финансирования основных средств предприятий, а именно, их обновления. В проведенном исследовании указывается на недостаточность собственных средств для полного восстановления основных средств предприятий, и поэтому возникает необходимость постоянной аналитической работы поиска новых оптимальных источников финансирования.

Ключевые слова: основные средства, обновления, эффективное использование, источники финансирования, модернизация, предприятия железнодорожного транспорта.

*Svetlana Pinchuk
(Associate Professor of «Finance»),*

*State economy and technology university of transport)
Anastasiia Yasinska
(Student group FC 1 mag., State economy and technology university of transport)*

**FINANCING FIXED ASSETS RAIL INDUSTRY IN MODERN
CONDITIONS**

Article is devoted to finance fixed assets of rail transport in an unstable economic and political situation in the country, the relevance of which is amplified during the transformation processes taking place today in the industry. The economic nature of fixed assets and the classification of fixed assets railway undertakings according to the Methodological Recommendations P (S) 7 «Fixed Assets». The paper is fed assessment of available technical capacity of rail transport, the adequacy of funding for effective functioning, customer satisfaction transport products. The role, place and importance of analyzing the status and effectiveness of the basic means of rail transport in the overall assessment of their financial and economic activities, the impact of the efficiency of fixed assets for economic development and performance of production units and key performance indicators. Theoretically the necessity of taking into account key factors for sustainable alternative financing fixed assets, namely their updates. As of the research points to the lack of own funds for full restoration of fixed assets, and therefore there is a need for continued analytical work on finding new optimal funding.

Keywords: basic tools, updates, efficient use, sources of financing, modernization of railway undertakings.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України є складним виробничо-технічним комплексом, має важливе соціально-економічне значення для країни й суспільства загалом. Разом з тим, підприємства залізничного транспорту мають високу частку морального та фізичного зносу основних засобів, що, у свою чергу, вимагає значних витрат на їх обслуговування та ремонт, впливає на фінансові результати діяльності підприємств і, як наслідок, на можливості залучення коштів для їх фінансування. Тому, саме в сучасних умовах реформування галузі, постає питання про недостатність фінансових ресурсів та складність їх залучення, а особливої актуальності набуває проблема визначення джерел їх формування, що з часом тільки загострюється. Існуюча практика фінансування залізничної галузі України недостатньо покриває її потреби на оновлення та модернізацію основних засобів підприємств, їх ефективне функціонування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам зношеності та пошуку джерел і напрямів оновлення основних засобів підприємств залізничного транспорту постійно приділяється значна увага у науковій літературі, ці питання розглядались у працях таких вчених-економістів як: Макаренко М. В., Базавлук А. В., Богомолова Н. І., Дикань В.Л., Чебанова Н. В., Сич С. М., Ільчук В.П., Демченко М.А., Ярмоліцька О. В. [1–7] тощо. Проте, приймаючи до уваги значну кількість публікацій та проведених досліджень в залізничній галузі, в складних економічних умовах, питання щодо пошуку оптимальних джерел для оновлення основних засобів галузі залишається відкритим і вимагає подальшої розробки.

Метою статті є систематизація теоретичних основ фінансування основних засобів підприємств залізничного транспорту, оцінка їх стану, наявності та фінансового забезпечення для ефективної роботи в умовах трансформації галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт України є основним складовим елементом транспортного комплексу та невід'ємною части-

ною ритмічної роботи підприємств всіх галузей країни, що сприяє забезпеченню статусу транзитної держави та відповідає підвищенню її економічної безпеки й обороноздатності.

Основними завданнями функціонування залізничних підприємств є забезпечення попиту виробників та населення в повному обсязі, при наявності достатньо високого рівня безпеки та якості транспортного виробництва, що є можливим за умови наявності та ефективного використання основних засобів. Тому, вивчаючи данні аспекти та основні проблеми залізничного транспорту, слід звернути увагу на наявність, стан основних засобів, частку їх зношення та можливості оновлення [9].

Основні засоби підприємства – це матеріальні активи, що використовуються в господарській діяльності підприємства більш ніж один рік та вартість яких поступово зменшується у зв'язку з фізичним або моральним зносом. Виробничі основні засоби беруть участь у виробничому процесі, вартість яких поступово переноситься на вартість виробленої продукції, а відтворення відбувається за рахунок коштів, що визначаються величиною нарахованого зносу і надходять у складі виручки за реалізовану продукцію [6]. Класифікація основних засобів підприємств залізничного транспорту (рис. 1) представлена згідно із Методологічними рекомендаціями П(С)БО 7 «Основні засоби» [12].

Сьогодні залізнична галузь переживає складні часи: резерви технічних потужностей відповідних підприємств майже вичерпані, що є загрозою для задоволення потреб суспільства в наданні послуг перевезення пасажирів та вантажу, недостатні обсяги інвестицій в залізничну галузь, відсутність необхідного інноваційного розвитку, постійне зростання вартості обладнання та матеріалів, які вимагають значних витрат, недостатня державна підтримка тощо.

Так, щорічна потреба залізниці в коштах на ремонт основних засобів та їх модернізацію, електропостачання дорівнює приблизно 1,5 млрд грн: у 2012 р. – 1,85 млрд грн, а вже в період з 2013 р. по 2017 р. така потреба складе 1,55 млрд грн щорічно, а з них 200 – 250 млн грн потрібні на поточні планові ремонти електропостачання, тому від 1,3 млрд грн до 1,8 млрд грн залізниці потребують на оновлення та модернізацію пристроїв електрифікації щорічно. Проте коштів, що закладені фінансовим планом держави, іноді не вистачає навіть на поточний ремонт. Через недофінансування та значне подорожчання матеріалів і обладнання темпи їх старіння перевищують темпи оновлення та модернізації – кількість електрифікованих ліній та обладнання, що працює понаднормативний термін, постійно збільшується. Наприклад, експлуатаційна довжина електрифікованих ліній, що експлуатуються понад нормативний термін – 40 років – зросла з 52% (5012 км) у 2007 р. до 61% (6175 км) у 2012 р., а на початок 2017 р. ця цифра складе 67% або 6820 км [11].

Аналіз стану та ефективності використання основних засобів підприємств залізничного транспорту має першочергове значення в загальній оцінці їх фінансово-економічної діяльності, ефективність використання саме основних засобів здійснює прямий вплив на результативність та економічний розвиток виробничих підрозділів і безпосередньо впливає на основні показники ефективного функціонування залізничного транспорту в цілому, а саме: обсяги перевезень; собівартість запропонованих послуг; чистий прибуток; продуктивність транспортного виробництва; рентабельність функціонування галузі; фінансову стабільність тощо. Основною метою визначеного аналізу є формування резервів для підвищення ефективності використання основних засобів підприємств, пошук джерел для оновлення та розширення

технічної бази, обґрунтування необхідності інвестицій в техніко-технологічне переоснащення та капітальних вкладень.



Рис. 1. Класифікація основних засобів підприємств залізничного транспорту України

Джерело: Методологічні рекомендації по застосуванню основних засобів на підприємствах залізничного транспорту П (С) БО 7 «Основні засоби»

Отже, за ефективного функціонування залізничної галузі потрібен постійний пошук нових шляхів оновлення рухомого складу. В сучасних умовах залізничний транспорт працює з основними засобами, знос яких у середньому дорівнює приблизно 78%, за останні 13 років він зріс на 32 пункти (з 46%). Особливо критичний рівень зношеності на залізниці має саме рухомий склад: пасажирські та вантажні вагони, локомотиви давно відпрацювали свій встановлений нормативний термін корисної дії, що безпосередньо негативно впливає на умови, обсяги перевезення та фінансові результати діяльності підприємств.

Однак з для покращення даної ситуації залізничні підприємства хоча і мають можливість використовувати різні джерела фінансування: власні, кредити банків та міжнародних організацій, доходи від спільної діяльності, лізинг, бюджетні інвестиції, але не завжди спроможні їх залучити. Залізничний транспорт, як провідна га-

лузь економіки, потребує значних інвестицій належного рівня для забезпечення здорового та надійного функціонування даної галузі. Тому потрібно впровадити активну інноваційну та інвестиційну діяльність, що стане головною складовою у досягненні позитивних, довготривалих темпів економічного зростання як реального сектора економіки.

Одним із фінансових механізмів, що сприяв би подоланню критичного стану, в якому перебуває сьогодні галузь, є залучення довгострокових кредитів від вітчизняних банків за прийнятною відсотковою ставкою.

Для вибору раціонального варіанта фінансування основних засобів підприємств, а саме, їх оновлення потрібно враховувати такі основні чинники:

- співвідношення використання позикового та власного капіталу, що відповідно визначає рівень фінансової стійкості та стабільності підприємства;
- вартість довгострокового кредиту в порівнянні з рівнем прибутку, що наперед залежить від оновлення саме основних засобів;
- забезпеченість підприємства власними фінансовими ресурсами для стабільного економічного розвитку галузі в перспективному періоді;
- доступність для підприємства довгострокового кредитування.

На сучасному етапі основними джерелами фінансування залізничного транспорту в Україні є власні внутрішні джерела галузі, а саме – амортизаційні відрахування та прибуток, проте одним із головних питань галузі залишається проведення переоцінки основних засобів для збільшення суми амортизаційних відрахувань як джерела інвестицій в оновлення об'єктів залізниці.

Важливим джерелом фінансування підприємств при акціонуванні є залучення коштів шляхом випуску акцій, серед переваг якого є: безстрокове їх залучення; відсутність забезпечення під емісію акцій; відсутність зобов'язань емітента щодо погашення вартості акцій тощо [14].

У фінансуванні залізничної галузі велику роль відіграє позиковий капітал. За офіційними даними, за червень 2014 року у кредитному портфелі Укрзалізниці найбільшу частку склали кредити, розмір яких складає 57 % (16,4 млрд грн), євробонди становлять 21 % (6 млрд грн), фінансовий лізинг має частку у 12 % (3,6 млрд грн), а облігації – 10 % (3 млрд грн) [6].

Отже, найбільш важливими серед джерел фінансування галузі є банківські кредити. Досвід країн з ринковою економікою свідчить на користь використання банківських кредитів для фінансування діяльності галузі, саме, банки, що виступають у ролі активних інвесторів, дають змогу зосередити значні обсяги залучених фінансових ресурсів, але сьогодні можливості банківської системи в Україні декілька обмежені. З одного боку, це високі відсоткові ставки по кредиту, а з іншого – низький рівень рентабельності діяльності підприємств залізничного транспорту, а тому залучення банківських кредитів є сумнівним. Проте в Україні поширилась альтернативна форма фінансування, така як фінансова оренда – лізинг, однак, за допомогою цього виду фінансування неможливе будівництво нових колій залізниці, електрифікація діючих залізниць, впровадження автоматизованих систем управління тощо [7]. Слід приділити увагу корпоративним облігаціям та єврооблігаціям. Перевагами використання корпоративних облігацій для інвестора можуть бути такі: одержання запланованого доходу і дострокового погашення облігацій; зменшення ризику порівняно з акціями; власник облігацій має першочергові переваги в разі банкрутства емітента при задоволенні претензій. Наявні значні переваги для

емітента: емісія облігацій не призводить до втрати контролю над підприємством (на відміну від акцій); дозволяє залучити більш дешеві ресурси тощо [8].

Висновки і пропозиції. Отже, залізнична галузь, виступаючи однією із головних економічних галузей економіки України, забезпечує її обороноздатність як соціальну, політичну та безпосередньо економічну. Для ефективного функціонування галузі потрібно постійно слідкувати за станом основних засобів та їх модернізацією, оновленням рухомого складу та колійного господарства, здійснювати поточний та капітальний ремонт основних засобів, вишукуючи оптимальні джерела фінансування.

Оновлення рухомого складу залізниці за рахунок коштів державного бюджету здійснюється не в повному обсязі, тому необхідним є залучення коштів з інших фінансових джерел. До таких можна віднести як власні кошти, кредитні ресурси, акції, облігації, лізингові ресурси та інші.

ЛІТЕРАТУРА

1. Макаренко М. Удосконалення умов функціонування залізничного транспорту в умовах реформування / М. Макаренко, А. Стукало // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. – 2014. – Вип. 29. – С. 115–119.
2. Богомолова Н. І. Підходи до фінансування інвестиційної діяльності залізниць / Н. І. Богомолова, Я. Дегтярьова // Збір. наук. пр. ДЕДУТ. – 2012. – Вип. 19. – С. 154-160.
3. Дикань В. Л. Регулювання економічної діяльності підприємств залізничної галузі / Дикань В.Л., Чебанова Н. В. – Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 25. – 2009. – С. 111.
4. Сич С. М. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту: підручник / С.М.Сич, В.П.Пльчук. – К. : Логос, 2007. – 256 с.
5. Демченко М.А. Фінансовий механізм ефективного відновлення основних фондів колійного господарства / Демченко М.А. / Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 14. – ДЕДУТ, 2012. – 340 с.
6. Ярмоліцька О.В. Методика оцінки стану, ефективності використання основних засобів залізниць та процесів їх відтворення / О. В. Ярмоліцька // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління. – 2013. – Вип. 23-24. – С. 217-225.
7. Фінансові аспекти поліпшення стану основних засобів залізниць України в умовах реформування / І. М. Ломтева, М. П. Сначов, М. Ф. Стрюковатська // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. – 2011. – Вип. 2. – С. 84-88. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnuzt_pet_2011_2_17
8. Інвесторська презентація : Фінансові результати 1п 2014 року. Операційні результати 2014 року [Електронний ресурс] / Укрзалізниця. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua/about/investors>.
9. Базавлук А. В. Інвестиційний розвиток транспортної компанії та його фінансове забезпечення [Електронний ресурс] / А. В. Базавлук // Бізнес Інформ. – 2012. – № 9. – С. 157-162. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/jpdf/binf_2012_9_31.pdf.
10. Петренко І. П. Корпоративні облігації як джерело фінансування інвестиційних проєктів / І. П. Петренко // Вісник кредитно-економічного факультету Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана. – Київ, 2011. – Вип. 1. – С. 84-87.
11. Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=23>
12. Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» Редакція від 24.07.2015 року, Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00>
13. Урядовий портал «Щорічно на модернізацію Укрзалізниці потрібно близько 1,5 млрд грн» Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=245778695
14. Шелехов, К. В. Переваги первинного публічного розміщення акцій (ІРО) як інвестиційного інструменту залучення капіталу виробничим підприємством / К. В. Шелехов, А. О. Тарасенко // Ефективна економіка. – Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет – 2012, № 3. режим доступу: [tp://www.economy.nayka.com.ua/?operation=1&iid=1019](http://www.economy.nayka.com.ua/?operation=1&iid=1019).

REFERENCES

1. Makarenko M. Udoskonalennya umov funktsionuvannya zaliznichnogo transportu v umovah reformuvannya / M. Makarenko, A. Stukalo // ZbІrnik naukovih prats Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo unІversitetu transportu. Ser. : Ekonomika I upravlinnya. – 2014. – Vip. 29. – S. 115–119.
2. Bogomolova N. I. Pidhodi do finansuvannya InvestitsiynoYi dІyalnosti zaliznits / N. I. Bogomolova, Ya. Degtyarova // ZbІr. nauk. pr. DETUT. – 2012. – Vip. 19. – S. 154-160.
3. Dikan V. L. Regulyuvannya ekonomichnoYi dІyalnosti pІdpriemstv zaliznichnoYi galuzi /Dikan V. L., Chebanova N. V. – VІsник ekonomiki transportu I promislivostI#25, 2009, s. 111.
4. Sich S. M. Innovatsiyno-Investitsiyniy rozvitok zaliznichnogo transportu: pІdruchnik/E. M. Sich. V. P. Ilchuk. –K. .Logos, 2007.–256 s.
5. Demchenko M.A. Finansoviy mehanizm effektivnogo vІdnovlennya osnovnih fondІv kollіynogo gospodarstva / Demchenko M.A. / ZbІrnik naukovih prats Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo unІversitetu transportu: SerIya «Ekonomika I upravlinnya» . – VІt. 14. –DETUT, 2012. – 340s.
6. Yarmolitska O.V. Metodika otsІnki stanu, effektivnosti vikoristannya osnovnih zasobІv zaliznits ta protsesІv Yih vІdtvorennya / O. V. Yarmolitska // ZbІrnik naukovih prats Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo unІversitetu transportu. Ser. : Ekonomika I upravlinnya. – 2013. – Vip. 23-24. – S. 217-225.
7. FinansovІ aspekti polІshennya stanu osnovnih zasobІv zaliznits UkraYini v umovah reformuvannya / I. M. LomtEva, M. P. Snachov, M. F. Stryukovatska //ZbІrnik naukovih prats DnІpropetrovskogo natsionalnogo unІversitetu zaliznichnogo transportu ImenІ akademika V. Lazaryana. Problemi ekonomiki transportu. – 2011. – Vip. 2. – S. 84-88. – Rezhim dostupu: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpdnuzt_pet_2011_2_17
8. Investorska prezentatsIya : FinansovІ rezultati Іp 2014 roku. OperatsiynІ rezultati 2014 roku [Elektronniy resurs] / Ukrzaliznitsya. – Rezhim dostupa : <http://www.uz.gov.ua/about/investors>.
9. Bazavluk A. V. Investitsiyniy rozvitok transportnoYi kompaniYi ta yogo finansove zabezpechennya [Elektronniy resurs] / A. V. Bazavluk // BІznes Inform. – 2012. – # 9. – S. 157-162. – Rezhim dostupa : http://nbuv.gov.ua/jpdf/binf_2012_9_31.pdf.
10. Petrenko I. P. KorporativnІ obІlgatsiYi yak dzherelo finansuvannya Investitsiynih proektІv / I. P. Petrenko // VІsник kreditno-ekonomichnogo fakultetu KiYivskogo natsionalnogo ekonomichnogo unІversitetu ImenІ Vadima Getmana. – KiYiv, 2011. – Vip. 1. – S. 84-87.
11. Strategichniy plan rozvitku zaliznichnogo transportu na period do 2020 roku. Rezhim dostupa: <http://mtu.gov.ua/projects/view.php?P=23>
12. Pro zatverdzhennya Polozhennya (standartu) buhgalterskogo obІlku 7 «OsnovnІ zasobi» RedaktsIya vІd 24.07.2015 roku, Rezhim dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00>
13. Uryadoviy portal «SchorІchno na modernizatsiyu UkrzaliznitsI potrІbno blizko 1,5 mlrd. grn» Rezhim dostupu : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=245778695
14. Shelehov, K. V. Perevagi pervinnogo publіchnogo rozmschennya aktsiy (IPO) yak Investitsiynogo Instrumentu zaluchennya kapitalu virobnichim pІdpriemstvom/ K. V. Shelehov, A. O. Tarasenko// Efektivna ekonomika, – DnІpropetrovskiy derzhavniy agrarno-ekonomichniy unІversitet – 2012, # 3. rezhim dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?operation=1&iid=1019>.

УДК 334.02

*Ольга Приймук, к.е.н, доц.
(професор кафедри «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Аня Безитанько
(магістр спеціальності «Економіка підприємства»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

УЗАГАЛЬНЕННЯ ОСНОВНИХ НАПРЯМІВ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЛОКОМОТИВНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

Представлена робота присвячена вдосконаленню теоретичних і практичних підходів щодо вдосконалення системи управління локомотивним господарством.

В якості об'єкта дослідження виступає система управління локомотивним господарством в умовах реструктуризації залізничного транспорту. Робота полягає у поглибленні існуючих теоретичних положень по вдосконаленню системи управління локомотивним господарством, а також аналізу рекомендацій щодо ефективного управління локомотивним господарством.

Аналіз світового досвіду господарювання показує, що для ефективного функціонування економіки країни необхідна розвинена інфраструктура, яка є потужним каталізатором ринкових перетворень. Це зумовлює суттєве зростання ролі галузей, які створюють необхідні та достатні умови для технічного переоснащення і модернізації виробничої і невиробничої сфер діяльності. Однією з найважливіших галузей такої діяльності виступає залізничний транспорт, який впливає і, разом з тим, відбиває рівень розвитку суспільного виробництва.

За таких обставин зростання ролі залізничного транспорту вимагає удосконалення системи управління локомотивним господарством. Основним напрямком трансформації стає процес оновлення рухомого складу і модернізації. Це обумовлює необхідність приділяти значну увагу питанням удосконалення системи управління локомотивного господарства.

Ключові слова:, удосконалення системи управління, локомотивне господарство.

© Приймук О.Р., Безитанько А.О., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Ольга Приймук, к.э.н., доц.
(профессор кафедры «Экономика и предпринимательство»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Аня Безштанько
(магистр специальности «Экономика предприятия»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОБОБЩЕНИЕ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА

Представленная работа посвящена совершенствованию теоретических и практических подходов по усовершенствованию системы управления локомотивным хозяйством.

В качестве объекта исследования выступает система управления локомотивным хозяйством в условиях реструктуризации железнодорожного транспорта. Работа заключается в углублении существующих теоретических положений по совершенствованию системы управления локомотивным хозяйством, а также анализа рекомендаций по эффективному управлению локомотивным хозяйством.

Анализ мирового опыта хозяйствования показывает, что для эффективного функционирования экономики страны необходима развитая инфраструктура, которая является мощным катализатором рыночных преобразований. Это приводит существенный рост роли отраслей, которые создают необходимые и достаточные условия для технического перевооружения и модернизации производственной и непроизводственной сфер деятельности. Одной из важнейших отраслей такой деятельности выступает железнодорожный транспорт, который влияет и, вместе с тем, отражает уровень развития общественного производства.

В этих обстоятельствах возрастание роли железнодорожного транспорта требует совершенствования системы управления локомотивным хозяйством. Основным направлением трансформации становится процесс обновления подвижного состава и модернизации. Это обуславливает необходимость уделять значительное внимание вопросам совершенствования системы управления локомотивного хозяйства.

Ключевые слова: совершенствование системы управления, локомотивное хозяйство.

*Olha Pryimuk, Ph.D., docent,
(professor of the department «Economy and Business»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Ania Bezshtanko
(Master's specialty «Economy of the enterprise»,
State Economy and Technology University of Transport)*

**SUMMARY OF GUIDELINES FOR IMPROVEMENT OF
MANAGEMENT LOCOMOTIVE ECONOMY**

This work is dedicated to improving the theoretical and practical approaches to improve the management of a locomotive economy.

As the object of research is the control system of locomotive economy in terms of restructuring the railway transport. The work is to deepen the existing theoretical propositions to improve the management of a locomotive economy, as well as analysis of the recommendations for the effective management of a locomotive economy.

Analysis of international experience shows management that the effective functioning of the economy requires infrastructure, which is a powerful catalyst for market reforms. This causes a significant increase in the role of industries that create the necessary and sufficient conditions for technical re-equipment and modernization of production and non-production areas. One of the most important branches of such acts rail, affecting , yet reflects the level of social production.

In these circumstances, the increasing role of rail transport requires improving the system of locomotive economy .The main focus is the transformation process of renewal of rolling stock and modernization. This necessitates considerable attention to improving the system of locomotive economy .

Keywords: improvement of the management system, locomotive hazyaystvo.

Постановка проблеми. Однією з найважливіших базових галузей економіки країни є залізничний транспорт України. Укрзалізниця, в умовах переходу економіки країни до ринкових відносин, прагне підвищити ефективність роботи залізниць, закріпити їх роль на транспортному ринку, при цьому використовуючи права господарської самостійності. Проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті України прискорить темпи євроінтеграції, сприятиме налагодженню більш тісного економічного співробітництва та підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг. Для успішного функціонування суб'єктам господарської діяльності необхідно постійно підтримувати свою конкурентоспроможність, вивчаючи попит і потреби споживачів, пропозицію конкурентів і вміло обирати стратегію своєї діяльності з урахуванням особливостей ринку. Отже, вміле врахування внутрішніх можливостей підприємства та факторів зовнішнього оточення дає можливість отримати конкурентні переваги, а отже, збільшити прибуток. Забезпечення безперервного перевізного процесу здійснюється за допомогою локомотивного парку, враховуючи важливість всіх заходів, що виконує локомотивне депо, слід серйозно підійти до проблеми організації ефективної роботи структурних підрозділів, а також розглянути проблему адаптації до умов ринку, вона стоїть ще більш гостро. Тому напрями удосконалення роботи, підвищення ефективності діяльності локомотивного господарства в умовах ринкового середовища є актуальним на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланнями на джерела. Велика кількість як вітчизняних, так і зарубіжних науковців і спеціалістів приділяли увагу у своїх роботах аспектам розвитку та удосконалення роботи локомотивного господарства і локомотивних депо як їх важливої складової. Окремі завдання ефективного розвитку локомотивного господарства та обґрунтування необхідності їх вирішення визначаються у працях таких науковців і спеціалістів, як

М. М. Сергієнко, О. Б. Бабанін, М. Г. Равлюк, В. Г. Равлюк, М. А. Ніколенко та інших, праці яких спрямовані переважно на потреби вдосконалення техніко-економічних показників розвитку господарства. Босов А. А., Капіца М. І., Мухіна Н. А., Калабухін Ю. Є. у своїх роботах пропонували шляхи вирішення проблем залізничної галузі через оновлення тягового рухомого складу та модернізацію існуючого з подовженням терміну його експлуатації. Проте через велику кількість негативних факторів, які стримують розвиток локомотивного господарства, дана проблема залишається актуальною і потребує подальшого дослідження.

Мета статті – розгляд теоретичних підходів підвищення ефективності удосконалення системи управління локомотивним господарством.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основні напрями підвищення ефективності виробництва в локомотивному господарстві випливають з вимог, що висувуються народним господарством до роботи залізниць. Необхідно обирати пріоритети та виробляти стратегію, що найбільше відповідає тенденціям розвитку ситуації на ринку та оптимально використовує існуючі переваги. Автори [1] визначають шість основних напрямів удосконалення системи управління локомотивним господарством України (рис. 1).

Авторський колектив стверджує, що проведення перетворень у господарстві повинно ставити за мету: повне задоволення потреби в тяговому рухомому складі; знаходження джерел інвестицій та забезпечення сприятливих умов для їх залучення; підвищення ефективності роботи підгалузі; забезпечення конкурентного середовища в сфері ефективного обслуговування, ремонту та створення нових типів тягового рухомого складу; забезпечення державної підтримки розвитку тягового рухомого складу; приведення організаційної структури локомотивного господарства у відповідність до ринкових умов.

У локомотивному господарстві впроваджуються нові потужні локомотиви, прогресивна технологія, нове високовиробниче обладнання, скорочується частка ручної праці в результаті механізації та автоматизації виробничих процесів, поліпшуються умови праці працівників.

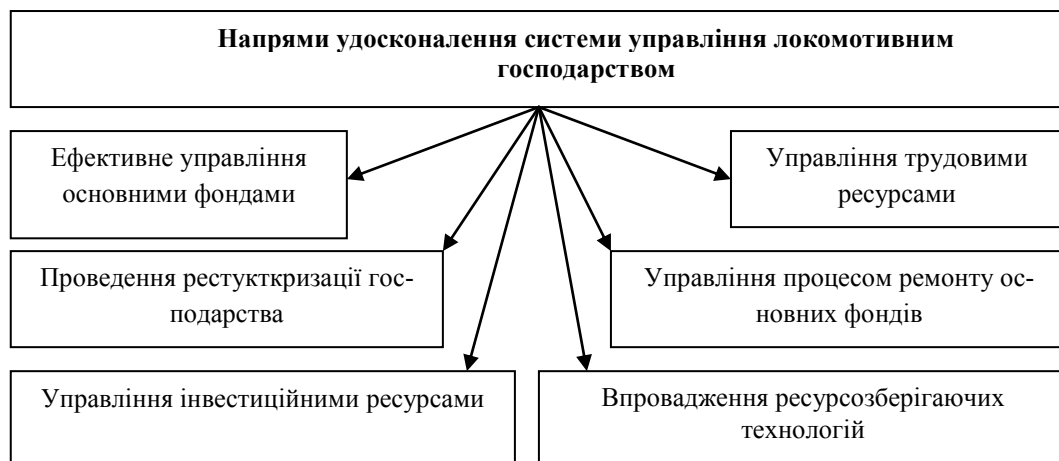


Рис. 1. Напрями удосконалення системи управління локомотивним господарством

Управління трудовими ресурсами перш за все характеризуються застосуванням соціально-психологічних методів управління. Під такими методами слід розуміти сукупність специфічних методів дії на особисті стосунки і зв'язки між працівниками, а також на соціальні процеси в організації [2; 3]. Автор [4] зауважує, що завдяки соціально-психологічному управлінню вдається досягти відповідальності працівників за робочим процесом, стійкості, стабільності, підтримувати основні параметри, забезпечувати якісний цілеспрямований розвиток підприємства.

На нашу думку, впровадження ресурсозберігаючих технологій і техніки що спрямовані на скорочення експлуатаційних витрат і поліпшення фінансового стану кожного підприємства та галузі в цілому, повинно враховувати наступні заходи,

- впровадження принципово нових методів нормування й організації праці на основі поопераційних карток технологічного процесу;
- зниження питомої ваги паливно-енергетичних і матеріальних ресурсів у загальних витратах залізниць;
- впровадження ресурсозберігаючих технологій із організації перевезень, утримання й ремонту технічних засобів;
- нормування всіх видів ресурсів на основі категорійності ліній і еталонування виробничих об'єктів із урахуванням фактичних обсягів роботи;
- кардинальне поліпшення системи планування, спрямоване на зниження техніко-економічних показників на нормативній основі;
- оптимізація управління всіма видами ресурсів у галузі.

Також реалізація планів реформування вимагає більше широкого застосування інноваційно-інвестиційної діяльності. Для цього залізницям необхідно вести пошук альтернативних джерел фінансування (кредити, лізинг, облігації). При цьому основними економічними факторами, які впливають на ефективність інвестицій, є: розмір доходів, експлуатаційні витрати, розмір амортизаційних відрахувань, система оподаткування, а також умови кредиту, розмір інвестицій і їхній розподіл у часі. Оптимізація всіх названих факторів приведе до одержання максимальної віддачі від реалізації інвестиційного проекту. Крім того, у сучасних умовах особлива увага необхідно приділяти поточним витратам, у тому числі порядку нарахування амортизації, оскільки її величина визначає збільшення частки власних засобів у джерелах інвестицій, дозволяє зменшити податкове навантаження на прибуток і майно, що сприяє збільшенню розмірів чистого доходу. Розробка методичних підходів до оцінки ефективності інвестиційних проектів стане критерієм визначення ефективності виробництва в локомотивному господарстві галузі [29].

Зростання ефективності суспільного виробництва передбачає більш раціональне використання основних і оборотних виробничих фондів. Ефективність функціонування локомотивного господарства більшою мірою залежить від гнучкого та оперативного реагування на економічні процеси, що складаються в країні. Підвищенням ефективності функціонування локомотивного господарства в умовах ринку може бути використання нових прогресивних технологій і матеріалів при ремонті локомотивів, що виконуються в депо власними силами. При існуючій системі планових ремонтів, коли такі заходи проводяться через визначений термін або залежно від пройденої відстані, не враховуються особливості конкретних елементів деталей, що призводить до необхідності скорочення міжремонтних інтервалів, підвищення трудових і матеріальних витрат, а іноді навіть до зниження рівня безпеки руху. Якщо визнати низьку ефективність такого підходу, то необхідно впровадити комп'ютерні системи обстеження стану локомотива та автоматизованого

планування ремонтних робіт. Це дозволить ретельніше оцінити фактичний стан локомотива, його знос, і на підставі цього планувати роботи з ремонту. Такий підхід дозволить вести індивідуальний облік параметрів локомотива, диференційовано будувати прогноз розвитку зносу локомотивів і планувати необхідні ремонтні роботи. дасть можливість контролювати якість ремонтних робіт, стимулювати використання нової технології матеріалів, що використовують при ремонті, подовжити міжремонтний термін.

Серед господарств Укрзалізниці локомотивне є одним із найбільш витратних. Ефективним процесом розвитку локомотивного господарства виступає управління витратами, оскільки. Управління витратами має також велике значення для ефектної діяльності підприємства, оскільки дозволяє: – перевірити обґрунтованість прийнятих управлінських рішень щодо витрат підприємства; – оцінити прийняття рішень, під час якої виявляють відхилення фактичних витрат від планових (нормативних); – оцінити тенденції зміни витрат підприємства з метою оптимізації процесів діяльності підприємства; – дослідити причини відхилення фактичних витрат від планових чи витрат попередніх періодів; – виявити резерви зниження витрат підприємства та розробити заходи щодо їхньої мобілізації [2].

Вдосконалення планування на транспорті в сучасних умовах припускає розвиток економічних методів управління, підвищення наукової обґрунтованості показників, норм і нормативів, забезпечення збалансування планів перевезень з планами роботи рухомого складу, усунення витрат транспортних ресурсів і вантажів, підвищення ефективності та якості роботи.

Досвід свідчить, що раціональні пропозиції покращують організацію та технологію виробництва, у більшості випадків дають високий ефект, а планові показники чітко орієнтуються на високі кінцеві результати.

Висновки і пропозиції. На сьогоднішній день стан залізничного транспорту не відповідає вимогам, котрі висуває світова спільнота до сучасних транспортних систем. Локомотивне господарство не в змозі на достатньому рівні забезпечити якісний рівень перевезення через старіння рухомого складу та недостатній рівень технологічного забезпечення. Втілення проаналізованих вище пропозицій в життя сприятиме підвищенню ефективності роботи як локомотивних депо, так і залізничного транспорту в цілому, а також створить передумови для впровадження міжгалузевої конкуренції відповідно до вимог сучасних процесів реструктуризації, що розпочалися та тривають на залізничному транспорті.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Сергиенко Н.И.* Подвижной состав железных дорог Украины: состояние и перспективы. [Текст]. / Н.И. Сергиенко // Вагонный парк, 2011. – С. 11 – 22.
2. *Калабухін Ю. Є.* Сучасні напрями покращення роботи локомотивного господарства України [Текст] / Ю.Є. Калабухін // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – № 35. – С. 64-66.
3. *Ломтєва, І. М.* Управління фінансовими ресурсами при капітальному ремонті основних засобів залізничного транспорту в процесі його реформування / І. М. Ломтєва, М. П. Сначов, О. М. Шалений // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Д., 2012. – Вип. 42. – С. 269-273.
4. *Макаренко М.В.* Формування механізму управління ефективним функціонуванням підприємства // Актуальні проблеми економіки. – 2005. – №1. – С. 126-135.
5. *Хануков Е. Д.* Экономика железнодорожного транспорта: учебник / Е.Д. Хануков. – М.: Мысль, 1969. – 240 с.

REFERENCES

1. Serhyenko N.Y. Podvyzhnoi sostav zheleznykh doroh Ukrainy: sostoianye u perspektivy. [Tekst]. /N.Y. Serhyenko.//Vahonnyi park6, 2011. – s.11 – 22.
2. Kalabukhin Iu. Ie. Suchasni napriamy pokrashchennia roboty lokomotyvnoho hospodarstva Ukrainy [Tekst] / Iu.Ie. Kalabukhin // Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti. – Kharkiv: UkrDAZT, 2011. – № 35. – S. 64-66.
3. Lomtjeva, I. M. Upravlinnia finansovymy resursamy pry kapitalnomu remonti osnovnykh zasobiv zaliznychnoho transportu v protsesi yoho reformuvannia / I. M. Lomtjeva, M. P. Snachov, O. M. Shalenyi // Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. – D., 2012. – Vyp. 42. – S. 269-273.
4. Makarenko M.V. Formuvannia mekhanizmu upravlinnia efektyvnyim funktsionuvanniam pidpriemstva // Aktualni problemy ekonomiky. – 2005. – №1. – S. 126-135. 5
5. Khanukov E. D. Экономыка zheleznodorozhnoho transporta: uchebnyk / E.D. Khanukov. – M.: Мыsl, 1969. – 240 s.

УДК 330.322.7

*Олексій Фомін, к.т.н., доцент
(доцент кафедри «Вагони та вагонне господарство»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Аліна Стукало, к.е.н.
(доцент кафедри «Вагони та вагонне господарство»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ УДОСКОНАЛЕНИХ КОНСТРУКЦІЙ З УРАХУВАННЯМ МУЛЬТИПЛІКАТИВНОГО ЕФЕКТУ ДЛЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Стаття присвячена питанням висвітлення результатів та особливостей оцінки ефективності використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій з урахуванням мультиплікативного ефекту для України, а саме, підвищення фінансових надходжень до її бюджету за рахунок поліпшення конкурентоспроможності вітчизняних вагонобудівників та залізничних транспортних компаній на ринку транспортних послуг, а також зменшення сукупних народногосподарських витрат на оновлення парку вантажних вагонів та залізничні вантажоперевезення. Проведено аналіз вантажоперевезень залізничним транспортом, дефіцит основних типів вантажних вагонів, використання металопродукції на вагонобудування та ремонт вагонів. Досліджується загальна економічна ефективність від створення вагонів покращених конструкцій з урахуванням мультиплікативного ефекту. Як приклад застосування запропонованого методу подано розрахунок прогнозованого економічного ефекту від удосконалення напіввагонів, критих вагонів та вагонів-платформ за рахунок впровадження у їхні несучі системи елементів із круглих труб. При цьому до основних складових підвищення ефективності використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій належить зменшення тари з відповідним підвищенням вантажопідйомності для напіввагона – на 1100 кг, для критого вагона – на 1050 кг, для вагона-платформи – на 540 кг та зменшення собівартості за рахунок зменшення тари та використання спеціалізованих вагонних профілів на 7%.

Ключові слова: вантажні вагони, мультиплікативний ефект, економічна ефективність, собівартість, удосконалені конструкції.

© Фомін О.В., Стукало А.В., 2016

*Алексей Фомин, к.т.н., доцент
(доцент кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Алина Стукало, к.э.н.
(доцент кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫХ КОНСТРУКЦИЙ С УЧЕТОМ МУЛЬТИПЛИКАТИВНОГО ЭФФЕКТА ДЛЯ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ

Статья посвящена результатам и особенностям оценки эффективности использования грузовых вагонов усовершенствованных конструкций с учетом мультипликативного эффекта для Украины, а именно, повышение финансовых поступлений в ее бюджет за счет улучшения конкурентоспособности отечественных вагоностроителей и железнодорожных транспортных компаний на рынке транспортных услуг, а также уменьшение совокупных народнохозяйственных затрат на обновление парка грузовых вагонов и железнодорожные грузоперевозки. Проведен анализ грузоперевозок железнодорожным транспортом, дефицит основных типов грузовых вагонов, использование металлопродукции на вагоностроение и ремонт вагонов. Исследуется общая экономическая эффективность от создания вагонов улучшенных конструкций с учетом мультипликативного эффекта. В качестве примера применения предложенного метода представлен расчет прогнозируемого экономического эффекта от совершенствования полувагонов, крытых вагонов и вагонов-платформ за счет внедрения в их несущие системы элементов из круглых труб. При этом к основным составляющим повышения эффективности использования грузовых вагонов усовершенствованных конструкций относятся уменьшение тары с соответствующим повышением грузоподъемности для полувагона – на 1100 кг, для крытого вагона – на 1050 кг, для вагона-платформы – на 540 кг и уменьшения себестоимости за счет уменьшения тары и использования специализированных вагонных профилей на 7%.

Ключевые слова: грузовые вагоны, мультипликативный эффект, экономическая эффективность, себестоимость, совершенствование конструкции.

*Alexei Fomin, Ph.D., docent
(docent of «Cars and carriage facilities»
State Economy and Technology University of Transport)*

*Alina Stukalo, Ph.D.
(docent of «Cars and carriage facilities»
State Economy and Technology University of Transport)*

EVALUATION OF USE FREIGHT CARS IMPROVED STRUCTURES WITH MULTIPLIER EFFECT FOR THE ECONOMY UKRAINE

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

Article is devoted to highlighting results and features assess of efficiency of freight cars improved designs. wich based the multiplier effect for Ukraine, namely the increase of financial revenue to its budget by improving the competitiveness of domestic wagon and railway companies on the transport market and reduce total national economic cost for renewal of freight cars and railway freight. Autors analyse freight transportation by rail, shortage of basic types of freight cars, the use of steel in car building and repairing cars. We study the overall economic efficiency of cars create superior designs taking into account the multiplier effect. As an example application of the proposed method presents the calculation of the projected economic benefits of improving gondola, covered wagons and wagons platforms through implementation of the supporting system elements with round tubes In this case the main components of improving the efficiency of freight cars improved designs include reducing packaging with a corresponding increase capacity for gondola – 1100 kg for the covered wagon – the 1050kh for car platform – the 540kh and reduce cost by reducing the use of specialized containers and railway sections 7%.

Keywords: freight cars, a multiplier effect, economic efficiency, cost, improving the design.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт займає лідируюче місце в пасажирських та вантажних перевезеннях України. Щільність залізничних шляхів в Україні становить 0,04 км колії/км² території, в той час в Росії цей показник становить 0,01 км колії/км² території, а в США – 0,02 км колії/км² території. За часткою залізничного транспорту в пасажирообігу Україна займає лідируюче місце – 40% (Росія – 18%, США – 1%, Німеччина – 9%). Щодо вантажообігу, то в Україні на залізничний транспорт припадає 54%, в порівнянні з Росією (42%), США (38%), Німеччиною (17%) цей показник є набагато вищим.

Однак технічний стан основних виробничих фондів залізничного транспорту сьогодні перебуває у вкрай важкому стані, що обумовлено дефіцитом інвестиційних засобів, обмеженістю бюджетного фінансування та амортизаційних відрахувань. Це стало головною причиною кризового стану залізничного транспорту, наростаючого його технічного та технологічного відставання, яке стримує подальший економічний розвиток держави, її європейську інтеграцію, призводить до залежності зовнішньої торгівлі України від іноземного транспорту та втрати конкурентоспроможності вітчизняного транспорту, росту аварійності й екологічного навантаження. Усе це створює загрозу національній та економічній безпеці України, що вимагає вжити термінових заходів у державному масштабі і, в першу чергу, в галузі залізничного транспорту [3].

Варто також відмітити, що в результаті відсутності останнім часом систематичного оновлення парку вантажних вагонів і збільшення потреби у деповському і капітальному їх ремонтах, призвело до різкого старіння парку вантажних вагонів і дефіциту найбільш інтенсивно використаних вагонів, в першу чергу – напіввагонів. Це передбачає необхідність приділити вагонному господарству і його ремонтній базі особливу увагу, враховуючи вкрай високий ступінь фізичного зносу всього парку вантажних вагонів і низькі темпи оновлення цього парку новими вантажними вагонами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми методології та теоретичного обґрунтування питань, пов'язаних з удосконаленням використання рухомого складу знайшли відображення у наукових працях таких учених, як Н.З.Криворучко,

В.П.Бугаєв, В.І.Сенько, В.Д.Станпаков, В.В.Пігунов, М.Б.Кельріх, Б.К.Спиридонов, В.К.Лобастов, І.Ф.Пастухов, Ю.С.Бараш, Є.Г.Родзевич, З.Г.Єфремова та ін. [5]. Питанням мультиплікативних ефектів та застосування системного підходу в дослідженні макроекономічних процесів приділяли увагу такі вчені, як А.Г.Аганбегян, М.М.Албегов, Е.Д.Баранів, В.Д.Белкін, А.Г.Гранберг і ін. Проте врахування саме мультиплікативного ефекту при визначенні загальної економічної ефективності від створення вагонів нового покоління не є на сьогодні досконалим та вимагає провести дослідження у цьому напрямку.

Метою даної статті є висвітлення результатів та особливостей оцінки ефективності використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій з урахуванням мультиплікативного ефекту для України, а саме, підвищення фінансових надходжень до її бюджету за рахунок поліпшення конкурентоспроможності вітчизняних вагонобудівників та залізничних транспортних компаній на ринку транспортних послуг, а також зменшення сукупних народногосподарських витрат на оновлення парку вантажних вагонів та залізничні вантажоперевезення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Підвищення ефективності використання вітчизняних вантажних вагонів, як пріоритетний напрям розвитку транспорту України, зазначено у основних положеннях низки Державних програм, таких як:

- Транспортної стратегії України на період до 2020 року, яка була затверджена на засіданні Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року,
- Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, яку схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року №1555-р.,
- Комплексної програми оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 жовтня 2008 року № 1259.

Розглядаючи напрями розвитку транспорту України, а саме, підвищення ефективності використання вантажних вагонів, варто розглянути та проаналізувати фінансові результати залізниць за 2 роки (табл. 1) та проблеми інвестування галузі.

Аналізуючи фінансові результати за видами економічної діяльності (табл. 1), можна зробити висновок, що, попри збиткові пасажирські перевезення, фінансовий результат залізниць є позитивним і становить 2,768 млрд грн, що на 0,393 млрд грн більше порівняно з 2013 роком.

Таблиця 1. Фінансові результати залізниць за видами економічної діяльності за 2013 та 2014 роки

Показник, млрд грн	2013 р.	2014 р.
Далекі пасажирські перевезення	- 3,202	- 4,188
Приміські перевезення	- 3,645	- 3,745
Вантажні перевезення	+ 9,113	+ 10,497
Інші види діяльності	+ 0,94	+ 0,204
Всього	+ 2,375	+ 2,768

Проте дані показники фінансових результатів недостатні для забезпечення галузі необхідними інвестиціями. Фактичний середньорічний рівень інвестицій в галузь становить 8463 млрд грн, що в 3 рази менше необхідних інвестицій, які становлять в середньому 26923 млрд грн і розділяються наступним чином: 9692 млрд грн (36%) – інфраструктура, 8346 млрд грн (31%) – локомотивний парк, 6462 млрд грн

(24%) – парк вантажних вагонів, 1615 млрд грн (6%) – вагони далекого сполучення, 808 млрд грн (5%) – вагони приміського сполучення. Отже, дані показники є незадовільними для залізничного транспорту та вагонного господарства, а відтермінування інвестиційних вкладень щороку призводить до накопичення необхідних інвестицій в наступному.

Вантажний вагон для економіки України відіграє важливу роль як засіб транспортування вантажів, а також як кінцевий продукт машинобудування. На сьогодні в Україні функціонує більше 15 підприємств, які займаються будівництвом вантажних вагонів та понад 20 підприємств, які спеціалізуються на виготовленні окремих складових для них, на яких у сукупності працює біля 100 тис. працездатного населення. Серед зазначених підприємств можна виділити таких вагонобудівників як: ПАТ «Азовмаш», ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Стахановський вагонобудівний завод», ПАТ «Днепрвагонмаш», перепрофільовані ВРЗ (ДП «Укрспецвагон», ДП «ДВРЗ», ОДО «ПВРЗ», ДП «СВРЗ»), ПАТ «Полтавахіммаш», ТОВ «Трансмаш», ПАТ «Дизельний завод» та підприємства, які виготовляють складові для вагонів: ПрАТ «Азовелектросталь», ПАТ «Інтерпайп-НТЗ», ПАТ «Харківський підшипниковий завод», ПАТ «Кременчуцький сталеливарний завод», ПАТ «Дніпровський металургійний комбінат», ТОВ «Укртранспневматика», ДП ХМЗ «ФЕД», ТОВ «АрмаПром», МП «Дніпродзержинський сталеливарний завод», ПАТ «Лебединський МДЕЗ «Гемп», ПУАТ «Нововолинський ливарний завод», ДП «Завод ім. Малишева», ТОВ «Укрзалізпром» та ін.

Після розпаду Радянського Союзу Україна отримала велику вагонобудівну базу, посідаючи на сьогоднішній день друге місце за виробничими потужностями по вагонобудуванню серед країн-учасниць СНД (рис. 2).

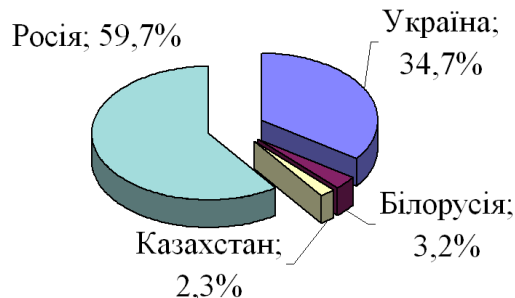


Рис.2. Виробничі вагонобудівні можливості країн-учасниць СНД

[за даними Виступу Саакаяна Ю.З. – Генерального директора Інституту проблем природних монополій РФ на конференції «Подвижной состав XXI века: Инновации в грузовом вагоностроении» (25-26 червня 2014 р., м. Санкт-Петербург) на тему: «Грузовое вагоностроение в «Стратегии развития транспортного машиностроения до 2030 года». Состояние и перспективы»]

Проте на сьогодні питання оновлення вантажного рухомого складу залишається вкрай важким. Потенціал України з продажу вантажних вагонів не реалізується, що перешкоджає надходженню коштів у бюджет країни. Вантажні вагони не є конкурентоспроможними на ринку транспортних послуг як України, так і інших країн, що призводить до нереалізації потенціалу із завантаження робочих місць і таких галузей економіки, як гірничодобувна, металургійна. Причинами, що заважають отримувати позитивний економічний результат, є:

- нереалізація потенціалу зі зниження тари вантажних вагонів;
 - нереалізація потенціалу з підвищення вантажопідйомності вантажних вагонів;
 - використання необґрунтовано дорогих матеріалів та комплектуючих у конструкціях вантажних вагонів;
 - недостатньо ефективні схеми використання вітчизняного вантажного парку.
- Перспективними шляхами вирішення цих проблем можуть стати такі:
- розроблення та впровадження в конструкції вантажних вагонів перспективних технічних рішень;
 - розроблення методів пошуку та реалізації ресурсозберігаючих виконань конструкцій вантажних вагонів;
 - пошук у конструкціях вантажних вагонів місць з недостатніми та надлишковими запасами міцності;
 - пошук більш ефективних схем використання вантажних вагонів.

За даними Комплексної програми оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки, яку затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 жовтня 2008 року № 1259 [9] в подальшому планується підвищення вантажоперевезень залізничним транспортом (рис. 3).

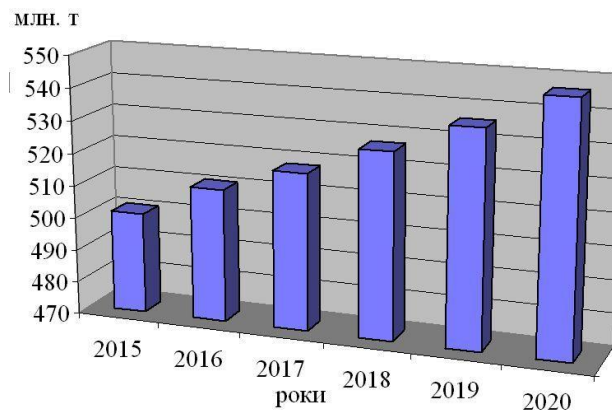


Рис. 3. Прогноз вантажоперевезень залізничним транспортом
[за даними Комплексної програми оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки]

Для того щоб забезпечити перевезення вантажів залізничним транспортом, потрібно мати необхідну кількість вантажного рухомого складу. Виробничі потужності вагонобудівних заводів не забезпечать дану необхідність, враховуючи ступінь зносу вантажних вагонів та їх критичний технічний стан (рис. 4, 5).

На сьогоднішній день, за даними Головного інформаційно-обчислювального центру Укрзалізниці, парк вантажних вагонів України складається із 173 407 вагонів, переважна більшість яких (89,6%) експлуатується на межі призначеного терміну служби. Їх ремонтами займається більше 30 вітчизняних вагоноремонтних депо. Дефіцит основних типів вантажних вагонів за роками представлено на рис.6.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

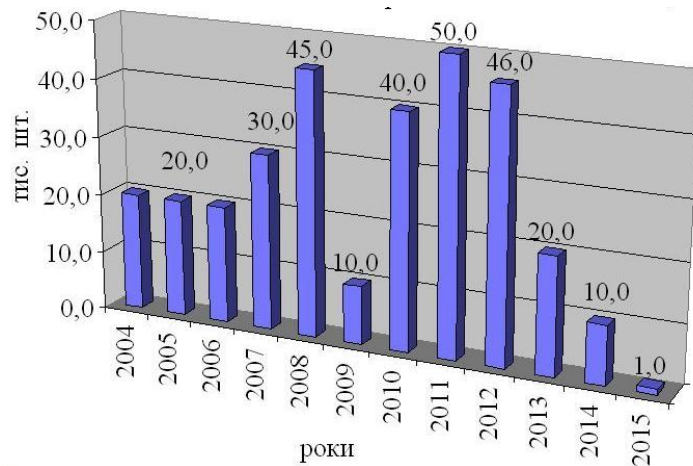


Рис. 4. Виготовлення вантажних вагонів вагонобудівниками України
[розроблено автором]

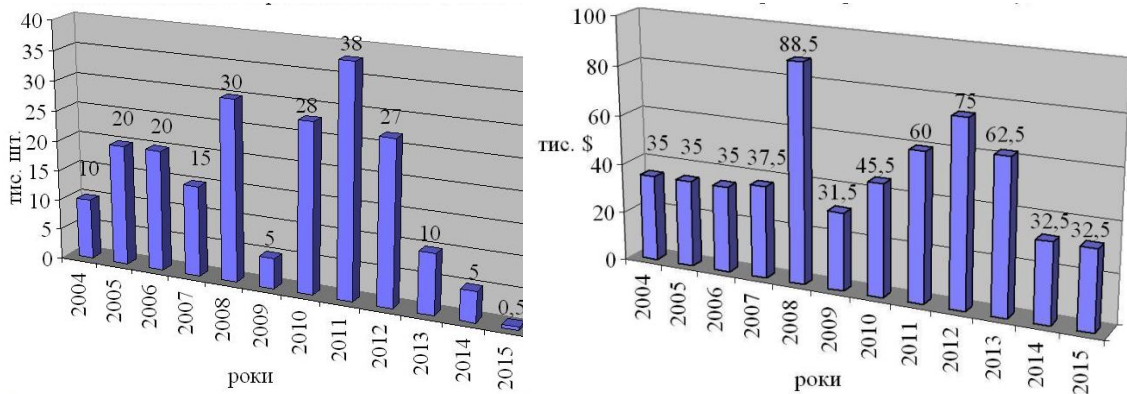


Рис. 5. Виготовлення напіввагонів вагонобудівниками України та їх середня вартість
[розроблено автором]

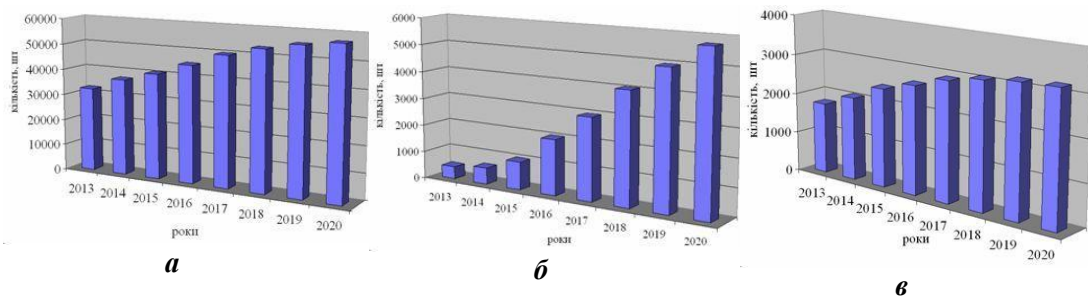


Рис. 6. Дефіцит основних типів вантажних вагонів за роками
а – напіввагони, б – криті вагони, в – вагони-платформи
[за даними Комплексної програми оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки]

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Виготовлення вантажних вагонів та їх ремонт є суттєвим споживачем вітчизняної металопродукції (рис. 7).

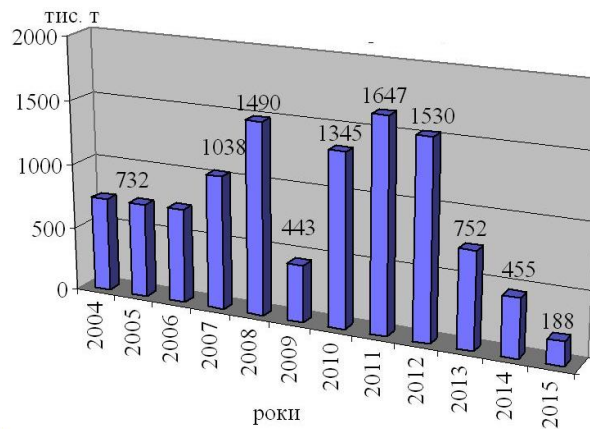


Рис. 7. Використання металопродукції на вагонобудування та вагоноремонт, тис.

[розроблено автором]

При виробництві, використанні та обслуговуванні вантажних вагонів, а також інших галузях промисловості, які безпосередньо беруть участь у забезпеченні перевізного процесу, зайнято понад 500 тис. працездатного населення України (рис.8).

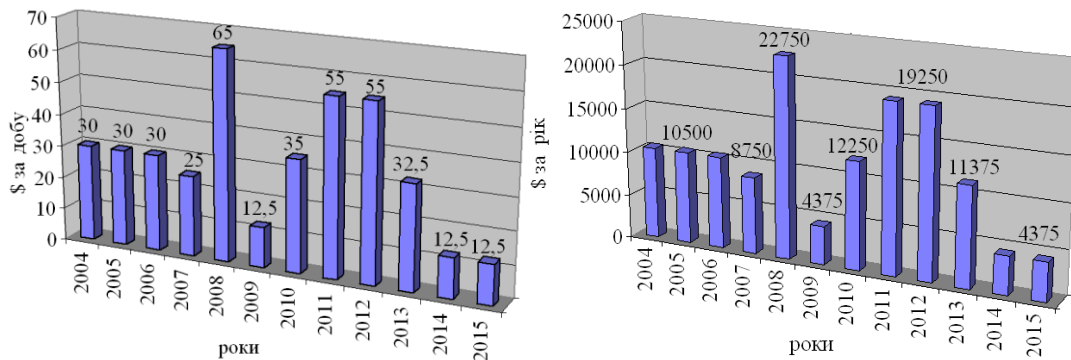


Рис. 8. Середня доходна ставка від напіввагона за добу та робочий рік

[розроблено автором]

Отже, проаналізувавши дані показники, варто дослідити загальну економічну ефективність від створення вагонів покращених конструкцій з урахуванням мультиплікативного ефекту.

У загальному виді мультиплікативний ефект – це сукупний результат, що виникає в економічній системі за рахунок впливу (зміни) в одному з її елементів. Розмір впливу на сам елемент приймається за прямий ефект, а співвідношення між розміром прямого ефекту й сукупного (мультиплікативного) ефекту називається мультиплікатором. Мультиплікатор (у макроекономіці) – чисельний коефіцієнт, що показує, у скільки разів зміняться підсумкові показники розвитку економіки при рості інвестицій або виробництва в аналізованому виді діяльності [8].

Мультиплікативний ефект – добуток мультиплікатора на зміну обсягу виробництва, інвестицій і інших характеристик галузі, який відбиває ефект від збільшення показників в аналізованому виді діяльності з урахуванням його внеску в економічну динаміку.

Сутність мультиплікатора сформульована в такий спосіб: збільшення кожного з компонентів автономних витрат приводить до збільшення національного доходу суспільства, причому на величину більшу, ніж первісні витрати. Він показує залежність приросту національного доходу від приросту інвестицій.

Проте місце і роль інвестицій у транспортну інфраструктуру мають найбільш характерний народногосподарський ефект, який характеризується не тільки мультиплікатором інвестицій, а й утворює мультиплікативний ефект від діяльності залізничного транспорту, оскільки економічний добробут економіки багато в чому залежить від вигід, які одержує залізнична галузь. До них належить: поліпшення транспортної доступності, зменшення часу транспортування, ріст обсягів перевезень, зниження рівня викидів шкідливих речовин, ріст інтермодальних перевезень. Інвестиції у вантажну транспортну інфраструктуру характеризуються економічним ефектом, який приводить до зниження вартості перевезення вантажів і росту можливостей до доступу на різні товарні ринки; росту експортних можливостей, що веде до зростання виробництва, росту продажів, реструктуризації виробничої лінійки компаній, зниженню собівартості продукції [8].

Як приклад застосування запропонованого методу подано розрахунок прогнозованого економічного ефекту від удосконалення напіввагонів, критих вагонів та вагонів-платформ за рахунок впровадження у їхні несучі системи елементів із круглих труб (рис. 9). При цьому до основних складових підвищення ефективності використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій, які дозволять поліпшити конкурентоспроможність вітчизняних вагонобудівників та залізничних транспортних компаній на ринку транспортних послуг, а також зменшити сукупні народногосподарські витрати на оновлення парку вантажних вагонів та залізничні вантажоперевезення віднесено [1, 2]:

1. Зменшення тари з відповідним підвищенням вантажопідйомності для напіввагона – на 1100 кг, для критого вагона – на 1050 кг, для вагона-платформи – на 540 кг;
2. Зменшення собівартості за рахунок зменшення тари та використання спеціалізованих вагонних профілів на 7%

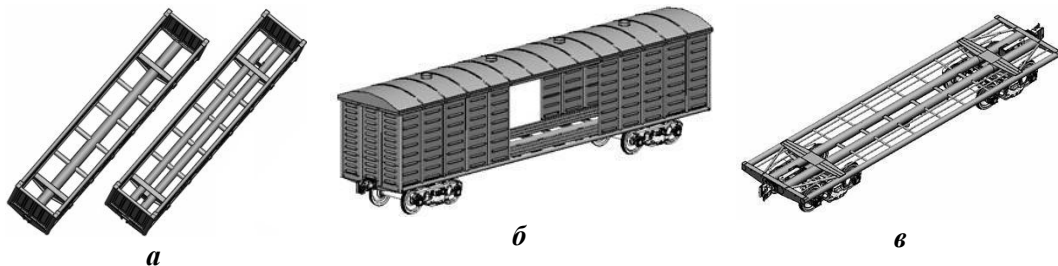


Рис. 9. Комп'ютерні моделі прототипів напіввагонів, критих вагонів та вагонів-платформ з несучими системами із круглих труб
а – напіввагон, б – критий вагон, в – вагон-платформа
[розроблено автором]

Прогнозований загальний економічний ефект від використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій буде складатись із таких компонентів [4]:

- надходження до бюджету України від продажів напіввагонів, критих вагонів, вагонів-платформ вітчизняними вагонобудівниками;
- кошти, які будуть зекономлені при купівлі напіввагонів, критих вагонів, вагонів-платформ за рахунок держбюджету за рахунок зменшеної вартості на 7%;
- надходження до бюджету України від експлуатації напіввагонів, критих вагонів, вагонів-платформ за рахунок відрахувань від доходної ставки;
- кошти, які будуть зекономлені від експлуатації напіввагонів, критих вагонів, вагонів-платформ за рахунок перевезення більшої маси вантажу у складі поїзда.

В загальному вигляді економічний ефект від використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій з урахуванням мультиплікативного ефекту для економіки України можна представити у вигляді вигляді [6]:

$$E_{\text{заг}} = m \cdot \sum_{i=1}^n E_i \quad (1)$$

де $E_{\text{заг}}$ – загальний економічний ефект від використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій;

m – мультиплікатор, що враховує, у скільки разів зміняться підсумкові показники при зміні показників економічної ефективності від використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій;

E_i – i -тий показник надходжень, що економляться при використанні вагонів удосконалених конструкцій.

Враховуючи всі компоненти, які входять в даному випадку до загального економічного ефекту, формулу 1 можна записати наступним чином:

$$E_{\text{заг}} = m \cdot (E_{\text{уз}} + E_{\text{експл}} + E_{\text{бюд}} + E_{\text{мас}}) \quad (2)$$

де $E_{\text{уз}}$ – кошти, які будуть зекономлені при купівлі напіввагонів, критих вагонів, вагонів-платформ за рахунок держбюджету за рахунок зменшеної вартості на 7%;

$E_{\text{експл}}$ – надходження до бюджету України від експлуатації напіввагонів, критих вагонів, вагонів-платформ за рахунок відрахувань від доходної ставки;

$E_{\text{бюд}}$ – надходження до бюджету України від продажів напіввагонів, критих вагонів, вагонів-платформ вітчизняними вагонобудівниками;

$E_{\text{мас}}$ – кошти, які будуть зекономлені від експлуатації напіввагонів, критих вагонів, вагонів-платформ за рахунок перевезення більшої маси вантажу у складі поїзда.

Надходження у вигляді податків, які надходять у бюджет України від підприємств залізничного транспорту, таких як податок на прибуток від основної та неосновної діяльності (18%), податок на дивіденди (5%), єдиний податок (20% мінімальної заробітної плати – 243,60 грн), податок на додану вартість (20%), амортизаційні відрахування (10%) приблизно можна визначити як половину від рентабельності. Наприклад, якщо вартість вантажного вагона становить у середньому 700 тис. грн з рентабельністю 30%, то до бюджету України надійде 105 тис. грн. Якщо враховувати план закупівлі рухомого складу, затверджений Програмою оновлення рухомого складу [9] то, закупаючи необхідну кількість вагонів поліпшених конструкцій, щорічно можна зекономити та додатково отримати в бюджет України додаткові кошти, які в подальшому можна використати як інвестиції для оновлення парку вантажних вагонів (табл. 2).

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 2. Кошти, які можна зекономити при використанні вагонів поліпшених конструкцій

Тип вагона	Рік	План закупівлі нових вагонів	Вартість, млн грн	Зекономлені кошти, млн грн
Напіввагон	2015	4200	1268	190,2
	2016	4100	1238	185,7
	2017	4000	1208	181,2
	2018	3600	1087	163,05
	2019	2300	695	104,25
	2020	1100	332	49,8
Разом		19300	5828	874,2
Критий вагон	2015	920	292	43,8
	2016	1000	317	47,55
	2017	950	301	45,15
	2018	1080	342	51,3
	2019	900	285	42,75
	2020	780	247	37,05
Разом		5630	1784	267,6
Вагон-платформа	2015	380	101	15,15
	2016	230	61	9,15
	2017	260	69	10,35
	2018	150	40	6
	2019	100	27	4,05
	2020	60	16	2,4
Разом		1180	314	47,1

Надходження до бюджету України від експлуатації напіввагонів, критих вагонів, вагонів-платформ за рахунок відрахувань від доходної ставки можна визначити, виходячи з рис. 8, де середня доходна ставка від напіввагона за робочий рік становить 4375 \$. Отже, якщо враховувати, що доходна ставка не буде зменшуватись і взяти за основу 2015 рік, а також враховуючи те, що напіввагон покращеної конструкції за рахунок зменшення тари на 70 т зможе перевозити на 1,5% більше вантажів, то надходження до бюджету становитимуть: $(4375 \cdot 1,015) - 4375 = 65,62\$$, а враховуючи план закупівлі нових вагонів можна зробити висновок, що за 6 років від експлуатації напіввагонів до бюджету надійде наступна сума коштів:

$$65,62 \$ \cdot 19300 \cdot 25 = 31\,661\,650 \text{ грн}$$

Висновки та пропозиції. Розглянувши прогнозований мультиплікативний економічний ефект від удосконалення напіввагонів, критих вагонів та вагонів-платформ за рахунок впровадження у їхні несучі системи елементів із круглих труб, можна зробити висновок, що при оцінці ефективності використання вантажних вагонів удосконалених конструкцій варто враховувати вплив показників на підвищення фінансових надходжень до бюджету країни за рахунок поліпшення конкурентоспроможності вітчизняних вагонобудівників і залізничних транспортних компаній на ринку транспортних послуг, а також зменшення сукупних народногосподарських витрат на оновлення парку вантажних вагонів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Фомін, О.В. Оптимізаційне проектування елементів кузовів залізничних напіввагонів та організація їх виробництва: монографія / О.В.Фомін. – Донецьк: ДонІЗТ УкрДАЗТ, 2013. – 251 с.
2. Фомін, О.В. Дослідження дефектів та пошкоджень несучих систем залізничних напіввагонів: монографія / О. В. Фомін. – Київ: ДЕДУТ, 2014. – 299 с.
3. Стукало А. В. Глобалізація транспортного ринку і сталий розвиток економіки залізничного транспорту України: Монографія. – К.: ДЕДУТ, 2013. – 139 с.
4. Макаренко, М.В. Комплексний аналіз економічного ефекту від життєвого циклу сучасного напіввагона [Текст] / М.В. Макаренко, М.Б. Кельріх, О.В. Фомін // Науково-практичний журнал «Залізничний транспорт України». – Київ: ДНДЦ УЗ, 2014. – № 5 (107). – С. 47-59.
5. Научная библиотека диссертаций и авторефератов disserCat <http://www.dissercat.com/content/razrabotka-metodiki-otsenki-nesushchei-sposobnosti-nadezhnosti-svarnykh-soedinenii-shkvorn#ixzz3rFjID7ab>
6. Экономическая теория: Курс лекций, часть 2. Под общей ред. акад. Деминой М.П. [Текст] / М.П. Демина. – Иркутск: ИГЭА, 1995. – 92 с.
7. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние [Текст] / Ю. А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. – №3 (2), 2011. – С. 65 - 78
8. Широкова О.М., Челядінова Н.Г. Мультиплікативний ефект від діяльності залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості № 40, 2012. – С. 79-82.
9. Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки. – Укрзалізниця, 2009. – 300 с.

REFERENCES

1. Fomin, O.V. *Optymizatsiine proektuvannia elementiv kuzoviv zaliznychnykh napivvahoniv ta orhanizatsiia yikh vyrobnytstva: monohrafiia* [Optimization design of elements gondola bodies and organization of production] / O.V.Fomin. – Donetsk: DonIZT UkrDAZT, 2013. – 251s.
2. Fomin, O.V. *Doslidzhennia defektiv ta poskodzhen nesuchykh system zaliznychnykh napivvahoniv: monohrafiia* [Investigation of defects and damage bearing systems of gondola]/ O. V. Fomin. – Kyiv: DETUT, 2014. – 299 s.
3. Stukalo A. V. *Hlobalizatsiia transportnoho rynku i stalii rozvytok ekonomiky zaliznychnoho transportu Ukrainy: Monohrafiia* [The globalization of the transport market and sustainable economic development of Railway Transport of Ukraine] – K.: DETUT, 2013. – 139
4. Makarenko, M.V. *Kompleksnyi analiz ekonomichnoho efektu vid zhyttievoho tsyклу suchasnoho napivvahonu* [Comprehensive analysis of the economic impact of the life cycle of a modern gondola]/ M.V. Makarenko, M.B. Kelrikh, O.V. Fomin // Naukovo-praktychnyi zhurnal «Zaliznychnyi transport Ukrainy». – Kyiv: DNDTs UZ, 2014. – № 5 (107). – S. 47-59.
5. *Nauchnaia byblyoteka dyssertatsyi y avtoreferatov* [Scientific Library and abstract] disserCat <http://www.dissercat.com/content/razrabotka-metodiki-otsenki-nesushchei-sposobnosti-nadezhnosti-svarnykh-soedinenii-shkvorn#ixzz3rFjID7ab>
6. *Ekonomycheskaia teoryia: Kurs lektsyi, chast 2. Pod obshchei red. Akad. Demynoi M.P.* [Economic Theory] / M.P. Demyna – Yrkutsk: YHЭА, 1995h. – 92 s.
7. Shcherbanyn Iu.A. *Transport y ekonomicheskyi rost: vzaymosviaz y vlyianie* [Transport and economic growth: the relationship and the influence] / Iu. A. Shcherbanyn // *Evrazyiskaia ekonomicheskaiia yntehratsyia*. – №3 (2), 2011. – S. 65- 78
8. Shyrokova O.M., Cheliadinova N.H. *Multyplikatyvnyi efekt vid diialnosti zaliznychnoho transportu.* [Multiplicative effect on the activity of rail transport] *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti* № 40, 2012 r. s. 79-82.
9. *Kompleksna prohrama onovlennia zaliznychnoho rukhomoho skladu Ukrainy na 2008-2020 roky.* [Integrated program of update Ukraine railway rolling stock in 2008-2020 years] – Ukrzaliznytsia, 2009. – 300 s.

УДК 341.94

*Олексій Александров, к.ю.н.
(доцент кафедри екології і безпеки життєдіяльності
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

КОЛІЗІЙНІ НОРМИ В ТРУДОВИХ ПРАВОВІДНОСИНАХ, УСКЛАДНЕНИХ ІНОЗЕМНИМ ЕЛЕМЕНТОМ

Стаття присвячена вирішенню конфлікту колізій у трудових правовідносинах, ускладнених іноземним елементом при виборі права (закону) країни сторонами трудового договору.

Визначена специфіка і складність колізійної норми, що міститься в колізійній прив'язці, від якої залежить правильність вибору застосовуваного права сторонами трудового договору з ускладненим іноземним елементом в разі виникнення трудового конфлікту. Встановлені типи колізійних прив'язок і визначена їх роль у міжнародному приватному праві в разі виникнення конфлікту.

Установлено, що в країнах Євросоюзу підсудність справ з трудових відносин, ускладнених іноземним елементом, дозволяється відповідно до Брюссельської конференції 1968 р. (у редакції 1989 р.). Ця Конвенція встановлює єдину підсудність для всіх спорів, які впливають із трудових відносин, за місцем роботи.

Зроблені висновки щодо подолання труднощів у сфері трудових правовідносин, ускладнених іноземним елементом при виборі права країни.

Ключові слова: міжнародне приватне право, іноземний елемент, колізійна норма, матеріально-правова норма, колізійна прив'язка, вибір права, регламент.

*Алексей Александров, к.ю.н.
(доцент кафедри экологии и безопасности жизнедеятельности
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

КОЛЛИЗИОННЫЕ НОРМЫ В ТРУДОВЫХ ПРАВООТНОШЕНИЯХ, УСЛОЖНЕННЫХ ИНОСТРАННЫМ ЭЛЕМЕНТОМ

Статья посвящена решению конфликта коллизий в трудовых правоотношениях, усложненных иностранным элементом при выборе права (закона) страны сторонами трудового договора.

Определена специфика и сложность коллизионной нормы, которая находится в коллизионной привязке, от которой зависит правильность выбора

© Александров О.В., 2016

применяемого права сторонами трудового договора с усложненным иностранным элементом в случае возникновения трудового конфликта.

Установлено, что в странах Евросоюза подсудность дел по трудовым отношениям, усложненным иностранным элементом разрешается в соответствии с Брюссельской конвенцией 1968 г. (в редакции 1989 г.). Данная Конвенция устанавливает единую подсудность для всех споров, вытекающих из трудовых отношений, по месту выполнения работы.

Сделаны выводы о преодолении сложностей в сфере трудовых правоотношений, усложненных иностранным элементом при выборе права страны.

Ключевые слова: международное частное право, иностранный элемент, коллизионная норма, материально-правовая норма, коллизионная привязка, выбор права, регламент.

Oleksii Alexandrov, PhD

*(Associate Professor of Ecology and Life Safety
State Technological and Economics University of Transport)*

RULES OF CONFLICT LAWS IN LABOR RELATIONS COMPLICATED BY A FOREIGN ELEMENT

The article is devoted to resolution of rules of conflict laws in labor relations complicated by a foreign element while choosing the justice (law) country parties to the labor contract.

We determined the specificity and complexity of the rules of conflict laws contained in the point of contact, which depends on the right choice of applicable law by the parties of the labor contract with a foreign element in the complicated case of a labor dispute. We established types of point of contact and defined their role in private international law in case of conflict.

It is found that in Europe the jurisdiction of cases of labor relations complicated by a foreign element, permitted under Brussels Convention 1968 (as amended in 1989). The Convention establishes a single jurisdiction for all disputes arising out of labor relations in the workplace.

We complicated conclusions to overcome difficulties in the labor relations by a foreign element while choosing the law of country.

Key words: private international law, a foreign element, rules of conflict laws, substantive rules, point of contact, choice of law, standing order.

Постановка проблеми та її актуальність. Нині важливо встановити юридичну правову природу вибору права належного правопорядку конкретної країни в разі вирішення трудових конфліктів законів, ускладнених іноземним елементом. Тому визначення вибору права країни національного або іноземного, на наш погляд, дає можливість з'ясувати не тільки теоретичну, а й практичну сторону трудових відносин, ускладнених іноземним елементом.

Аналіз досліджень і публікацій. Цю проблематику вивчали В. П. Звеків, О. О. Мережко, В. П. Жушман і І. А. Шуміло, З. М. Мнушко, М. В. Чмихало,

С. Б. Крилова, М. М. Богуславський, І. Я. Кисельов, В. В. Васильченко, О. М. Садікова, А. С. Довгерт, О. В. Довжук, А. А. Рубанов, В. М. Коссак, С. М. Сергєєва та ін. Аналіз останніх наукових праць з проблем колізійного регулювання конфліктів трудових законів з іноземним елементом свідчить про те, що науковці приділяють увагу як теоретичним, так і практичним питанням. Але у зв'язку з деякими змінами чинного законодавства та уточненням певних проблем при виборі сторонами права Країни виникають конфлікти в трудових відносинах, ускладнених іноземним елементом.

Мета даної статті: з'ясувати деякі проблеми вибору права країни при вирішенні трудових конфліктів законів з іноземним елементом та визначити шляхи їх подолання.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сучасному етапі розвитку формування відкритого міжнародного співробітництва в Україні здійснюються економічні реформи, а також зростають міжнародні, політичні, економічні та інші контакти. Тому, на наш погляд, вивчення світового досвіду у сфері правового регулювання праці дає змогу вдосконалювати національне законодавство у всіх сферах суспільного життя, зокрема у сфері трудових правовідносин з іноземним елементом у вирішенні деяких трудових конфліктів.

Кожна держава з метою захисту власних національних інтересів встановлює певну процедуру (правила) в'їзду на територію іноземних громадян. Багато країн світу обмежує в'їзд іноземних громадян, встановлюючи певні правила, зокрема одержання спеціального дозволу на отримання роботи (такі дозволи вимагають за законодавством Німеччини, Франції, Великої Британії, США, Австрії та інших держав) [20, с. 219–220]. Зокрема, у ст. 341–4 Трудового права Франції зазначено: «Іноземець не може займатися професійною діяльністю за наймом у Франції без попереднього отримання дозволу на роботу» [26, с. 69]. Крім цього, деякі країни встановлюють щорічні квоти на в'їзд іноземних громадян з метою працевлаштування (США, Австрія, Швеція та ін.) або запроваджують додаткове спеціальне законодавство, що регулює трудові правовідносини на спільних підприємствах та у вільних економічних зонах (закон КНР про спільні підприємства з китайським та іноземним капіталом) [20, с. 220].

Однією з головних проблем регулювання міжнародних трудових відносин є колізійна і матеріально-правова проблема. У більшості країн Міжнародне приватне право містить у собі колізійні норми, які розробляються на національному і міжнародному рівнях, крім цього, воно містить і колізійні прив'язки, які регулюють різного роду трудові відносини з іноземним елементом. В. П. Звєков дійшов висновку про те, що система норм, яка впливає на трудові правовідносини з іноземним елементом, формує МПП – підгалузь міжнародного приватного трудового права, що складається з матеріально-правових і колізійних норм [17, с. 410]. Як зазначає О. О. Мережко, «матеріально-правова норма... безпосередньо регулює поведінку суб'єктів міжнародного приватного права, колізійна норма в міжнародному приватному праві не визначає змісту прав та обов'язків цих суб'єктів, а лише вказує на компетентний матеріально-правовий закон, який підлягає застосуванню в разі конфлікту (колізії) цивільного законодавства різних країн» [27, с. 156]. Тому при виникненні трудових відносин з іноземним елементом потрібно звертатися не тільки до основних колізійних правил, а й до спеціальних правил, тобто до правил правового режиму іноземців в галузі трудової діяльності, які мають юридичний зв'язок із правопорядками двох і більше держав, внаслідок чого, як зазначають дослідники

В. П. Журман і І. А. Шуміло «під час їх регулювання виникає так звана колізія правових систем держав, з якими пов'язані суб'єкти чи об'єкти правовідносин або ж юридичні факти, що вплинули на їхнє виникнення, зміну чи припинення. При цьому правове регулювання тих самих правовідносин у країнах світу настільки відрізняється, що юридичні наслідки застосування того чи іншого правопорядку можуть призвести до прямо протилежних наслідків» [20, с. 15].

На думку С. Б. Крилова, «дійсне міжнародне приватне право» створює договірні відносини, предметом яких є безпосереднє правове регулювання, а що стосується «колізійного характеру регулювання», то ці норми також мають міжнародно-правовий характер, «оскільки з приводу тієї або іншої норми встановлюються відносини держав і в основі колізійної норми нерідко буває віками сформований міжнародний звичай» [24, с. 7]. М. М. Богуславський влучно помітив, що в класичній англійській доктрині під загальним поняттям «private international law» або «conflict of law» традиційно розуміють, по-перше, проблему юрисдикції вітчизняних судів по справах, які стосуються галузі міжнародного приватного права, по-друге, проблему вибору права, по-третє, проблему визнання і виконання іноземних рішень [24, с. 11]. Тому, на наш погляд, вибір правової норми є однією з важливих і складних проблем у міжнародному приватному праві (далі МПП – *O. A.*) різних країн світу. Також слід зауважити, що в більшості випадків за допомогою колізійних норм здійснюються правила вибору належного правопорядку щодо регулювання трудових відносин з іноземним елементом до матеріального права конкретної держави. При вирішенні колізійного питання здійснюється вибір права щонайменш двома країнами, коли закони двох держав претендують на регулювання і розв'язання тих само приватноправових відносин з іноземним елементом за допомогою внутрішнього національного законодавства та інших спеціальних правил, які визнані доктриною та законодавством з МПП майже всіма країнами світу. Як зазначає І. Я. Кисельов, для «вирішення спірного питання у зв'язку з конфліктом законів різних країн необхідно застосовувати не тільки колізійні норми, а й матеріально-правові правила» [18, с. 178]. В. В. Васильченко підкреслює, що колізійні норми належать до відсильних норм, «вони регулюють правовідносини не самостійно, безпосередньо, а в сукупності з матеріальними нормами тієї правової системи до якій вони відсилають» [16, с. 3]. О. М. Садіков зауважує, що в процесі застосування колізійних норм при розгляді різних правових систем країн, необхідно при виборі правової норми включати дві чітко відокремлені, різні за своїми правовими компонентами стадії. На першій стадії потрібно з'ясувати, чи застосовується колізійна норма взагалі, яка саме і до права якої країни воно відсилає. Друга стадія – це вже застосування не самої колізійної норми, а норм матеріального права – національного чи іноземного [19, с. 450]. Процес застосування колізійних норм і його особливості у сфері правозастосовної діяльності залежать від принципу взаємності. На думку О. М. Садікова, принцип взаємності складається з двох видів: матеріальної і формальної. Першій передбачає рівні або схожі обсяги повноважень, другий – надає іноземцям повноваження, які передбачені для власних громадян і організацій [19, с. 451]. Тобто в даному разі лише регламентується механізм дії взаємності у випадках застосування іноземного права.

Для практики судів і доктрини країн Заходу характерні спроби розділити застосування права до трудових відносин за питаннями приватного і публічного права. Одні автори (А. Батиффоль і ін.) відповідно до національної концепції намагаються застосувати до трудових угод загальні колізійні принципи зобов'язального

права (вибір права сторонами на підставі автономії волі сторін, застосування місця укладання угоди та ін.). Інші (Нибуайе та ін.) ставлять на перший план питання публічно-правового характеру, щодо яких не може застосовуватись іноземне публічне право, а завжди підлягає застосуванню правило країни місця роботи [15, с. 464]. Тобто трудові правовідносини на Заході розглядаються шляхом поєднання приватного і публічного права, де переважають приватноправові норми.

На думку І. Я. Кисельова, у трудових правовідносинах для розв'язання колізійних проблем при конфліктах національних правових законів у країнах Заходу найчастіше застосовуються три колізійні формули:

- закон за домовленістю (автономія волі – «*lex voluntatis*»);
- закон місця роботи (*lex loci laboris*) [18, с. 179]; А. С. Довгерт додатковою прив'язкою вважає «закон місця бізнесу наймача» [22, с. 557],
- найбільш придатний для кожного конкретного випадку (трудоного договору) – «принцип найтіснішого зв'язку» [18, с. 179]. А. С. Довгерт вважає резервним, що застосовується в разі множинності випадків міжнародної праці [22, с. 557]. Спеціальні колізійні правила для трудових відносин почали складатися порівняно недавно. Раніше конфлікти законів у цій сфері якщо і вирішувалися, то за допомогою юридичної аналогії [22, с. 556].

У сфері трудових правовідносин у МПП використовується колізійний метод регулювання. Однією із основних колізійних прив'язок є закон місця виконання роботи (*lex loci laboris*). Зокрема, в абзаці 1 ст. 121 Федерального закону Швейцарії «Про міжнародне приватне право» 1987 р. зазначається: «До трудового договору застосовується право країни, у якому робітник виконує звичайні трудові обов'язки» [6]. В абзаці 1 § 44 в Австрійському законі «Про міжнародне приватне право» 1978 р. зазначено, що трудові договори «регулюються відповідно до права країни, у якій працівник виконує свою звичайну роботу. Це право залишається остаточним, коли працівник направлений на яке-небудь робоче місце в яку-небудь іншу країну» [3]. У деяких випадках, коли робота виконується на території кількох країн, до трудових правовідносин з іноземним елементом застосовується особистий закон роботодавця. Зокрема, в абзаці 1 § 52 Указу Угорщини № 13 «Про міжнародне приватне право» 1979 р. вказано: «Якщо відповідно до трудового договору робота виконується на території декількох країн, то трудові правовідносини регулюються особистим законом роботодавця» [7]. Особистий закон місця виконання роботи застосовується, коли працівник виконує роботу за кордоном під час відрядження. В абзаці 2 § 52 цього Указу зазначено: «Якщо працівник угорського роботодавця виконує роботу, перебуваючи за кордоном у відрядженні або в період тривалого перебування за кордоном, трудові правовідносини регулюються угорським правом» [7]. Таким чином, виклад колізійних прив'язок у кожній країні має свої особливості.

Зокрема, ст. 52 Закону України про МПП регулює колізійний принцип (*lex loci laboris*) і містить у собі загальне правило, яке регламентує питання визначення права, що застосовується до міжнародних трудових відносин з іноземним елементом: «До трудових відносин застосовується право держави, у якій виконується робота» (*lex loci laboris*) [16], [21]. Такий тип колізійної прив'язки закріплений у національних законодавствах Австрії, Албанії, Іспанії, Угорщини, Швейцарії, прецедентному праві Бразилії, Нідерландів тощо. Цього ж правила дотримується внутрішнє законодавство України, яка містить у собі колізійні і матеріально-правові норми. Так, ст. 8 Кодексу законів про працю України від 10 грудня 1971 р. вказує: трудові відносини громадян України, які працюють за її межами, а також трудові відносини

іноземних громадян, які працюють на підприємствах, в установах, організаціях України, регулюються законодавством держави, в якій здійснюється працевлаштування (наймання) працівника, та міжнародними договорами України» [10], а якщо міжнародним договором (угодою) України, в яких бере участь Україна, встановлені інші правила, ніж ті, що містить національне законодавство України про працю, то застосовуються правила міжнародного договору (угоди) зазначені в ст. 8-1 цього ж Кодексу [10]. Цього ж правила дотримується ст. 8 Закону України від 5 листопада 2015 року «Про зовнішню трудову міграцію», яка визначає права трудових мігрантів, зокрема звертає увагу на те, що належні умови праці, винагорода, відпочинок і соціальний захист регулюються законодавством держави перебування (*lex loci laboris*) [1]. Ст. 15 цього Закону визначає право трудових мігрантів на відшкодування шкоди, заподіяної під час трудової діяльності в державі перебування (каліцтво, професійне захворювання або інше ушкодження здоров'я), що регулюється законодавством держави перебування [1], тобто застосовується колізійна прив'язка закону країни праці (*lex loci laboris*) та/або умовами трудового договору (контракту) застосовується закон країни укладення угоди про найм (*lex loci delegationis*) [1]. Слід зауважити, що винятки із правил (*lex loci laboris*) визначені у ст. 52 Закону «Про міжнародне приватне право» де чітко зазначено: «...якщо інше не передбачено законом або міжнародним договором України» [16], [21].

На думку А. С. Довгерта і О. В. Довжук, теоретичною підставою застосування колізійного правила (*lex loci laboris*) як основного у сфері праці є такі аргументи: 1) ця прив'язка стосується більшості відносин, що регулюються трудовим правом, зокрема індивідуальних і колективних відносин; 2) праця виконує свої економічні та інші функції головним чином у країні, у якій вона здійснюється; 3) звичайно, саме в місці роботи працівник інтегрується в трудовий колектив, і звернення до закону цього місця дозволяє, з одного боку, створити рівні умови праці для всіх працівників одного підприємства, а з іншого – забезпечити цілісну та послідовну систему правового регулювання, враховуючи дію імперативних правил праці в даному місці; 4) місце роботи часто є також і місцем судового розгляду конфліктів; 5) сторони трудового договору краще ознайомлені з діючим правом місця роботи; 6) для застосування даної прив'язки має значення також і те, що в даному місці відбувається виникнення трудового договору: роботодавець видає накази, а працівник здійснює свої права [21, с. 224]. Цього основного принципу (*lex loci laboris*) дотримуються Австрія, Іспанія, Канада, Ліхтенштейн, Румунія, Туніс, Угорщина, Швейцарія тощо [16, с. 133]. Як основна формула прикріплення *lex loci laboris* використовується в більшості правових системах країн світу, зокрема цього принципу дотримується і Римська конвенція 1980 р. [9].

Крім «закону держави місця роботи» (*lex loci laboris*), у сфері трудових відносин в МПП в країнах Заходу переважає цивільно-правовий підхід, застосовується колізійна прив'язка як закон «автономія волі» – *lex voluntatis*. Зокрема, ст. 32 МПП Польщі зазначає, що «сторони можуть підпорядкувати трудові відносини обраному ними праву, якщо він має взаємозв'язок з цими правовідносинами» [5]. Як наголосив А. А. Рубанов, принцип «автономія волі» принципово відрізняється від звичайної колізійної норми тим, що в правилах про «автономію волі» мова йде про особливу угоду – про згоду сторін, предметом якої є питання про вибір закону [19, с. 175]. Принцип автономії волі сторін у сфері міжнародного приватного права трансформується в чітко визначене колізійне правило, за допомогою якого здійснюється вибір компетентного правопорядку.

У законодавствах деяких країн є обмеження «автономії волі» сторін при виборі прав, які встановлені з метою захисту слабкої сторони трудового договору. Зокрема, у ст. 8 Регламенту Європейського Парламенту та Ради союзу (ЄС) № 593/2008 від 17 червня 2008 року про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Рим I) зазначено: «Індивідуальний трудовий договір регулюється правом, обраним сторонами відповідно до статті 3. Проте цей вибір не може спричинити позбавлення працівника захисту, який йому надається положеннями, від яких не дозволяється відступати з допомогою угоди» [14]. В абзаці (34) цього Регламенту зазначено: «Норма по відношенню до індивідуального трудового договору не повинна зашкоджувати застосуванню імперативних положень країни, куди був відкомандирований робітник відповідно до Директиви Європейського Парламенту та Ради 96/71/ЄС від 16 грудня 1996 року про відкомандирування робітників в рамках надання послуг» [14]. Ця норма в трудовому праві отримала назву принципу *in favorem* (на їх користь), відповідно до якого згода сторін може тільки покращити становище працівників порівняно із законодавством.

У більшості країн, зокрема в США, Великобританії, Італії, ФРН, Канаді, Швеції застосовується колізійна прив'язка «закон автономії волі», тобто пріоритет вибору права надається національній системі права сторонами трудового договору [18, с. 179]. В абзаці 3 ст. 48 Закону Ліхтенштейн 1996 р. «Про міжнародне приватне право» наголошується: «Вибір права береться до уваги тільки тоді, коли він здійснений прямо вираженим чином» [4]. Це означає, що сторони, укладаючи трудовий контракт, можуть самостійно обирати право країни, якому підпорядкують свої трудові правовідносини. Тому при виборі правової норми з регулювання трудових відносин з іноземним елементом необхідно з'ясувати їх характер, законодавством якої країни вони регулюються.

Ст. 43 Закону України від 23 червня 2005 року «Про міжнародне приватне право» містить загальне колізійне правило щодо вибору права сторонами договору за їхньою згодою, де «сторони договору можуть обирати право, що застосовується до договору, крім випадків, коли вибір права прямо заборонено законами України» [16], [21]. Зокрема, у сфері договірної права (*lex voluntatis*) ефективно втілюються колізійні норми про право щодо застосування трудових відносин, які визначені в договорах України з іноземними державами про правову допомогу [11], [12]. Також зауважується: «Якщо вибір законодавства не здійснено, укладення, зміна, скасування і закінчення трудових стосунків, а також вимоги, що впливають з них, регулюються законодавством тієї Договірної Сторони, на території якої робота є, була або мала бути виконана. Якщо працівник виконує роботу на території однієї Договірної Сторони, на підставі трудових відносин, які пов'язують його з головним підприємством на території іншої держави, укладення, зміна і закінчення трудових відносин, а також вимоги, що впливають з них, регулюються законодавством тієї Договірної сторони» (п. 2 ст. 42 Договорів про правову допомогу з Молдовою і Польщею) [11], [12].

Також слід звернути увагу на те, що цивільні кодекси окремих країн можуть містити правові норми трудового права. Така норма закріплена в Увідному законі 1896 р. до Цивільного укладення Німеччини, де вказується, що «в разі відсутності вибору права трудові договори і трудові відносини підпорядковуються праву тієї країни, у якій працівник при виконанні договору звичайно виконує свою роботу, навіть якщо він тимчасово направлений в яку-небудь іншу країну, чи в якій перебуває комерційне обзаведення найманого працівника, якщо він виконує свою звичай-

ну роботу не в одній і тій же країні...» (абз. 2 ст. 30) [2], тобто в даному разі також застосовується колізійна прив'язка закону місця знаходження роботодавця. Подібна норма закріплена в абзаці 2 § 44 Австрійського закону «Про міжнародне приватне право» 1978 р., де зазначено: «Якщо працівник виконує свою роботу в кількох країнах і якщо він не має звичайного місця роботи, то визначається право тієї країни, в якій роботодавець має звичайне місце перебування» [3]. Таким чином, дана правова норма вносить до правового становища працівника певну стабільність, гарантію. В абзаці 2 ст. 121 Федерального закону Швейцарії «Про міжнародне приватне право» 1987 р. зазначено: «Якщо працівник звичайно виконує свої трудові обов'язки в кількох державах, до трудового договору застосовується право місця ділового обзаведення або, в разі відсутності такого, право місця проживання чи звичайного перебування наймача» [6]. У Законі Ліхтенштейна 1996 р. «Про міжнародне приватне право» зазначено: «Якщо працівник звичайно виконує свою роботу в більш ніж одній країні або якщо він не має звичайного місця роботи, то визначальним є право тієї країни, у якій роботодавець має своє звичайне місце перебування» [4]. У ч. 2 ст. 8 Регламенту Європейського парламенту та ради (ЄС) № 593/2008 від 17 червня 2008 року про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Рим I) вказується: «За відсутності вибору сторонами права, що підлягає застосуванню до індивідуального трудового договору, цей договір регулюється правом країни, в якій – або, за відсутності такої, – країни, з якої працівник на виконання договору звичайно виконує свою роботу. Країна, в якій зазвичай виконується робота, не вважається такою, що була змінена, якщо працівник тимчасово виконує свою роботу в іншій країні» [14]. Ч. 3 цього Регламенту зазначає: «Якщо право, що підлягає застосуванню, не може бути визначене на підставі частини 2 то договір регулюється правом країни, де знаходиться установа, що найняла працівника, то застосовується право цій другій країні» [14]. У ч. 4 ст. 8 цього Регламенту зазначено: «У разі, якщо з усіх обставин справи витікає, що договір явно має більш тісний зв'язок з іншою країною, ніж та, що вказана у частині 2 або 3, то застосовується право цієї іншої країни» [14]. У першому випадку використовується відсилання до закону місця звичайного виконання роботи, у другому – відсилання до закону місця знаходження керівної установи, що найняла працівника.

У практиці в деяких країнах при регулюванні трудових відносин застосовується колізійна прив'язка «принцип найтіснішого зв'язку». Вона використовується в разі множинності випадків міжнародної праці. Ця прив'язка може враховувати комплекс чинників чи один домінуючий чинник, який дає змогу з'єднати трудовий договір з конкретною країною. І. Я. Кисельов такими «зв'язувальними чинниками» вважає: місце знаходження роботи, керівництва підприємства, спільне громадянство сторін трудового договору, джерело отримання робітником виробничих інструкцій, джерело виплати заробітної плати і її валюти, мову трудового договору тощо) [18, с. 179]. Так, ст. 22 з назвою «Держави з більш ніж однією правовою системою» Регламенту Європейського парламенту та ради (ЄС) № 593/2008 від 17 червня 2008 року про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Рим I) в частині 1 цього Регламенту, зазначає: «Якщо держава складається з декількох територіальних одиниць, кожна із яких має свої власні норми права у сфері договірних зобов'язань, то кожна територіальна одиниця розглядається як країна з метою визначення права, що підлягає застосуванню відповідно до цього Регламенту» [14]. У ч. 2 цього Регламенту вказано: «Держава-член, у якій різні територіальні одиниці мають свої власні норми права в сфері договірних зобов'язань, не зобов'язана за-

стосовувати цей Регламент до колізій, що торкаються виключно законів цих територіальних одиниць» [14]. У цьому разі кумулятивні колізійні норми містять прив'язки і різні колізійні рішення, де необхідно знайти загальне правило щодо застосування правової системи, з котрою дані правовідносини найбільш тісно зв'язані. С. М. Сергєєва вважає, що вживання «гнучкої колізійної формули найтіснішого зв'язку не уявляється переважним рішенням колізійного питання в цей час. Ця формула, будучи універсальною не тільки для трудових відносин з іноземним елементом, але і для всього предмету МПП, створює лише видимість уніфікації, оскільки поняття «найтісніший зв'язок» є суб'єктивним і потребує тлумачення, однозначність якого забезпечити неможливо» [25, с. 11].

У країнах Євросоюзу підсудність справ з конфліктів із трудових законів розглядається шляхом застосування Брюссельської конвенції 1968 р. про юрисдикцію і виконання судових рішень по цивільних і комерційних справах (у редакції 1989 р.), яка встановлює, суди якої держави мають юрисдикцію з цивільних і трудових справ за участю іноземного елемента. Дана конвенція встановлює єдину підсудність для всіх спорів з трудових відносин за місцем виконання роботи (п. 1 ст. 5). Відповідно до п. 1 ст. 4 Регламенту № 44/2001 Ради ЄС «Про юрисдикцію, визнання і виконання судових рішень у цивільних і комерційних справах» від 22 грудня 2000 р. зазначено: «Якщо відповідач не має постійного місця проживання в країні-члені ЄС, юрисдикція судів кожної з країн-членів ЄС відповідно до статей 22 і 23 теперішнього Регламенту визначається відповідно до законодавства цих країн-членів ЄС» [13]. П. 2. ст. 18 цього Регламенту зазначає: «Коли працівник укладає індивідуальний трудовий договір з роботодавцем, котрий не має постійного місця знаходження в країні-члені ЄС, але має філіал, представництво чи іншу установу в одній із країн-членів ЄС, роботодавець буде розглядатися, як такий, що має постійне місце знаходження в цій країні по справах, які впливають із діяльності філіалів, представництв, установ» [13]. У даному разі суд обирається за місцем знаходження діяльності, філіалів, представництв, установ. В абзаці 1 ст. 115 Федерального закону Швейцарії «Про міжнародне приватне право» 1987 р. зазначено: «Позови з трудового договору розглядаються швейцарським судом за місцем мешкання відповідача або за місцем звичайного виконання працівником своїх трудових обов'язків» [6], у абзаці 2 ст. 115 цього Федерального закону вказано, що «Працівник також має право подати позов за місцем мешкання або звичайного перебування в Швейцарії» [6], таким чином позови розглядаються і подаються за місцем мешкання (перебування) відповідача або місця виконання трудових обов'язків і основним критерієм у виборі підсудності є місце проживання відповідача.

Висновки і пропозиції. Таким чином, одними з основних проблем міжнародного приватного права у сфері трудових відносин з іноземним елементом є колізійна і матеріально-правова. Проблема вибору правової норми між національними іноземними законодавствами держав і цей вибір права залежить від правопорядків різних країн світу. Для українських громадян, які працюють за кордоном з іноземним наймачем, національне колізійне право переважно використовує колізійну прив'язку до права країни працевлаштування. Отже, трудові відносини українських громадян за кордоном залежать від політики іноземної держави у сфері працевлаштування, тобто приймаючої конкретної сторони Держави працевлаштування. Слід зауважити: щоб подолати труднощі у сфері трудових правовідносин з іноземним елементом при виборі правопорядку, потрібно досягнути згоди про визнан-

ня і прийняття загальних принципів, на яких встановлена межа законодавчої компетенції країн. У правозастосовній практиці подолання колізії нормативних актів може здійснюватися шляхом правотворчим, тобто прийняттям нового або скасуванням старого правового акта, внесенням змін і доповнень до чинного правового акта.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України від 5 листопада 2015 року № 761-VIII «Про зовнішню трудову міграцію» / ВВР України. – 2015. – № 49–50. – Ст. 46.
2. Вводный закон 1896 г. к Гражданскому уложению Германии (на русском языке, выдержки) // Международное частное право: Иностранное законодательство / Предисл. А.Л. Маковского; сост. и научн. ред. А. Н. Жильцов, А. И. Муранов. – М.: «Статут», 2000. – С. 268–287.
3. Закон Австрии 1979 г. о международном частном праве (на русском языке) // Международное частное право: Иностранное законодательство / Предисл. А. Л. Маковского; сост. и научн. ред. А. Н. Жильцов, А. И. Муранов. М.: «Статут», 2000. – 892 с. С. 156–180.
4. Закон Лихтенштейна 1996 г. о международном частном праве (на русском языке) // Международное частное право: Иностранное законодательство / Предисл. А. Л. Маковского; сост. и научн. ред. А. Н. Жильцов, А. И. Муранов. М.: «Статут», 2000. – С. 404–421.
5. Закон Польши о международном частном праве 1965 г. (на русском языке). Режим доступа: <https://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/041101>
6. Закон Швейцарии 1987 о международном частном праве (на русском языке) // Иностранное законодательство / Предисл. А. Л. Маковского; сост. и научн. ред. А. Н. Жильцов, А. И. Муранов. М.: «Статут», 2000. – С. 628–673.
7. Указ Венгрии 1979 г. о международном частном праве (на русском языке) // Международное частное право: Иностранное законодательство / Предисл. А. Л. Маковского; сост. и научн. ред. А. Н. Жильцов, А. И. Муранов. М.: «Статут», 2000. – С. 228–249.
8. Конвенция о юрисдикции и приведении в исполнение судебных решений по гражданским и коммерческим делам (Лугано, 16 сентября 1988 года). Режим доступа: uristu.com/library/konvensii/konvensiy_594/
9. Конвенция о праве, применимом к договорным обязательствам (Рим, 19 июня 1980 года). Режим доступа: uristinfo.net/.../2509-konvensija-o-prave-primenimom-k-dogovornym-...
10. Кодекс законів про працю України: Науково-практичний коментар / [І. В. Арістова, В. В. Безусий, С. О. Бондар та ін.] за ред. О. О. Погрібного, М. І. Іншина, І. М. Шопіної. – К.: Правова єдність, 2009. – 456 с.
11. Договір між Україною і Республікою Польща про правову допомогу та правові відносини у цивільних і кримінальних справах від 24 травня 1993 року.
12. Договір між Україною і Республікою Молдова про правову допомогу та правові відносини у цивільних і кримінальних справах від 13 грудня 1993 року.
13. Регламент № 44/2001 Совета ЕС о юрисдикции, признании и исполнении судебных решений по гражданским и коммерческим делам (Брюссель, 22 декабря 2000 года) Режим доступа: zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_a84
14. Регламент Европейского парламенту та ради (ЕС) № 593/2008 від 17 червня 2008 року про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Рим-І). Режим доступа: old.minjust.gov.ua/file/31424
15. Богуславский М. М. Международное частное право: учебник / М. М. Богуславский. – М.: Юрист, 2006. – С. 462–483.
16. Васильченко В. В. Науково-практичний коментар Закону України «Про міжнародне приватне право». – К.: Істина, 2007. – 200 с.
17. Звеков В. П. Международное частное право [Текст]: курс лекций / В. П. Звеков. – М.: Норма: Ифра-М, 1999. – 686 с.
18. Киселев И. Я. Зарубежное трудовое право. Учебник для вузов. – М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА М, 1998. – 263 с.
19. Международное частное право: современные проблемы / Афанасьева Л. А., Бабаев М. Х., Барятян Н. Р., Бардина М. П., и др.; Отв. ред. Богуславский М. М. – М.: ТЕИС, 1994. – 507 с.
20. Міжнародне приватне право: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / за ред. проф. В. П. Жушмана та доц. І. А. Шуміло. – Х.: Право, 2011. – 320 с.

21. *Міжнародне приватне право*. Науково практичний коментар Закону / За ред. доктора юрид. наук, проф. А. Довгерта. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2008. – 352 с.
22. *Міжнародне приватне право*: підручник / за ред. А. С. Довгерта і В. С. Кисіля. – 2-ге видання, – К.: Алерта, 2014. – 656 с.
23. *Мнушко З. Н., Чмыхало Н. В.* Трудовое право в условиях рыночной экономики: Учеб. пособ. для студ. вузов. – Х.: Изд-во НФАУ; Золотые страницы, 2002. – 184 с.
24. *Проблемы современного международного частного права*. Сборник обзоров. – М. – 1988. – 254 с.
25. *Сергеева С. М.* Нормативно-правове регулювання трудових відносин, ускладнених іноземним елементом. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня к.ю.н. за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право та цивільний процес сімейне право; міжнародне приватне право. Одеса, 2004. – 20 с.
26. *Трудовое право Франции*: Сборник нормативных актов. / Сост., отв. ред. и автор вступн. статьи Н. А. Муцинова. – М.: Изд-во УДН, 1985 – 120 с.
27. *Юридична енциклопедія*: В 6 т. /Редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. – К.: «Укр. енцикл.», 1998. – Т. 2: Д–Й. – 1999. – 744 с; – К.: «Укр. енцикл.», 2001. – Т. 3: К–М. – 2001. – 792 с.

REFERENCES

1. Zakon Ukrainy vid 5 lystopada 2015 roku № 761-VIII «Pro zovnishniu trudovu mihratsiiu» / VVR Ukrainy. – 2015. – № 49–50. – St. 46.
2. Vvodnyi zakon 1896 h. k Hrazhdanskomu ulozheniyu Hermanyy (na russkom yazyke, vyderzhky) // *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Ynostrannoe zakonodatelstvo* / Predysl. A.L. Makovskoho; sost. y nauchn. red. A. N. Zhyltsov, A. Y. Muranov. – M.: «Statut», 2000. – S. 268–287.
3. Zakon Avstryi 1979 h. o mezhdunarodnom chastnom prave (na russkom yazyke) // *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Ynostrannoe zakonodatelstvo* / Predysl. A. L. Makovskoho; sost. y nauchn. red. A. N. Zhyltsov, A. Y. Muranov. M.: «Statut», 2000. – 892 s. S. 156–180.
4. Zakon Lykhtenshteina 1996 h. o mezhdunarodnom chastnom prave (na russkom yazyke) // *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Ynostrannoe zakonodatelstvo* / Predysl. A. L. Makovskoho; sost. y nauchn. red. A. N. Zhyltsov, A. Y. Muranov. M.: «Statut», 2000. – S. 404–421.
5. Zakon Polshy o mezhdunarodnom chastnom prave 1965 h. (na russkom yazyke). Rezhym dostupu: <https://pravo.hse.ru/intprilaw>
6. Zakon Shveysaryi 1987 o mezhdunarodnom chastnom prave (na russkom yazyke) // *Ynostrannoe zakonodatelstvo* / Predysl. A. L. Makovskoho; sost. y nauchn. red. A. N. Zhyltsov, A. Y. Muranov. M.: «Statut», 2000. – S. 628–673.
7. Ukaz Venhryi 1979 h. o mezhdunarodnom chastnom prave (na russkom yazyke) // *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Ynostrannoe zakonodatelstvo* / Predysl. A. L. Makovskoho; sost. y nauchn. red. A. N. Zhyltsov, A. Y. Muranov. M.: «Statut», 2000. – S. 228–249.
8. Konventsiya o yurysdyktsyy y pryvedenyi v yspolnenye sudebnykh resheniy po hrazhdanskym y kommercheskym delam (Luhano, 16 sentiabria 1988 hoda). Rezhym dostupu: uristu.com/library/konventsii/konvencyi_594/
9. Konventsiya o prave, pryrenomom k dohovornym obiazatelstvam (Rym, 19 yiunia 1980 hoda). Rezhym dostupu: uristinfo.net/..../2509-konventsiya-o-prave-primenimom-k-dogovornym-...
10. Kodeks zakoniv pro pratsiu Ukrainy: Naukovo-praktychnyi komentar / [I. V. Aristova, V. V. Bezusyi, S. O. Bondar ta in.] za red. O. O. Pohribnoho, M. I. Inshyna, I. M. Shopinoi. – K.: Pravova yednist, 2009. – 456 s.
11. Dohovir mizh Ukrainoiu i Respublikoiu Polshcha pro pravovu dopomohu ta pravovi vidnosyny u tsyvilnykh i kryminalnykh spravakh vid 24 travnia 1993 roku.
12. Dohovir mizh Ukrainoiu i Respublikoiu Moldova pro pravovu dopomohu ta pravovi vidnosyny u tsyvilnykh i kryminalnykh spravakh vid 13 hrudnia 1993 roku.
13. Rehlament № 44/2001 Soveta ES o yurysdyktsyy, pryznanyi y yspolneny sudebnykh resheniy po hrazhdanskym y kommercheskym delam (Briussel, 22 dekabria 2000 hoda) Rezhym dostupu: zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_a84
14. Rehlament Yevropeiskoho parlamentu ta rady (IeS) № 593/2008 vid 17 chervnia 2008 roku pro pravo, shcho zastosovuietsia do dohovirnykh zobov'язan (Rym-I). Rezhym dostupu: old.minjust.gov.ua/file/31424
15. Bohuslavskiy M. M. *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: uchebnyk* / M. M. Bohuslavskiy. – M.: Yuryst, 2006. – S. 462–483.
16. Vasylychenko V. V. *Naukovo-praktychnyi komentar Zakonu Ukrainy «Pro mizhnarodne pryvatne pravo»*. – K.: Istyna, 2007. – 200 s.

17. Zvekov V. P. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo [Tekst]: kurs lektsyi / V. P. Zvekov. – M.: Norma: Yfra-M, 1999. – 686 s.
18. Kyselev Y. Ia. Zarubezhnoe trudovoe pravo. Uchebnyk dlia vuzov. – M.: Yzdatskaia hruppa NORMA-YNFRA M, 1998. – 263 s.
19. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: sovremennye problemy / Afanaseva L. A., Babaev M. Kh., Baratiants N. R., Bardyna M. P., y dr.; Otv. red. Bohuslavskiy M. M. – M.: TEYS, 1994. – 507 s.
20. Mizhnarodne pryvatne pravo: pidruch. dlia stud. vyshch. navch. zakl. / za red.. prof. V. P. Zhushmana ta dots. I. A. Shumilo. – Kh.: Pravo, 2011. – 320 s.
21. Mizhnarodne pryvatne pravo. Naukovo praktychnyi komentar Zakonu / Za red. doktora yuryd. nauk, prof. A. Dovherta. – Kh.: TOV «Odisei», 2008. – 352 s.
22. Mizhnarodne pryvatne pravo: pidruchnyk / za red. A. S. Dovherta i V. S. Kysilia. – 2-he vydannia, – K.: Alerta, 2014. – 656 s.
23. Mnushko Z. N., Chmykhalo N. V. Trudovoe pravo v uslovyakh gymochnoi ekonomyky: Ucheb. posob. dlia stud. vuzov. – Kh.: Yzd-vo NFAU; Zolotyie stranytsy, 2002. – 184 s.
24. Problemy sovremennoho mezhdunarodnoho chastnoho prava. Sbornyk obzorov. – M. – 1988. – 254 s.
25. Serhieieva S. M. Normatyvno-pravove rehuliuвання trudovykh vidnosyn, uskladnennykh inozemnym elementom. Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovoho stupenia k.i.u.n. za spetsialnistiu 12.00.03 – tsyv. ilne pravo ta tsyvilnyi protses simeine pravo; mizhnarodne pryvatne pravo. Odesa, 2004. – 20 s.
26. Trudovoe pravo Frantsyy: Sbornyk normatyvnykh aktov. / Sost., otv. red. y avtor vstupn. staty N. A. Mutsynova. – M.: Yzd-vo UDN, 1985 – 120 s.
27. Yurydychna entsyklopediia: V 6 t. /Redkol.: Iu. S. Shemshuchenko (holova redkol.) ta in. – K.: «Ukr. entsykl.», 1998. – T. 2: D–I. – 1999. – 744 s.; – K.: «Ukr. entsykl.», 2001. – T. 3: K–M. – 2001. – 792 s.

УДК 338.47:67.012.8

Олексій Ананченко

*(аспірант факультету транспортних та інноваційних технологій,
Національний транспортний університет)*

ПИТАННЯ БЕЗПЕКИ ПРИ ВИКОРИСТАННІ РЕСУРСІВ КОРПОРАТИВНИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ

З кожним роком в економіці України розширюються масштаби використання комп'ютерних мереж, зростає кількість інформації, що вимагає надійного захисту. Поряд з цим зростає кількість загроз порушення мережевої безпеки, що можуть виражатись в розповсюдженні шкідливого програмного забезпечення, розсилки фішингових повідомлень електронною поштою, ураження мережевої інфраструктури і знищення важливих файлів, зламвання ключових серверів тощо. В статті конкретизовано розгляд питань безпеки при використанні ресурсів корпоративних інформаційних систем. В роботі уточнюється і уніфікується понятійний апарат для удосконалення або розробки нормативних документів стосовно заходів і засобів забезпечення безпеки корпоративних інформаційних систем, наведено приклади розробки паролів до них тощо.

Ключові слова: комп'ютерні мережі, паролі, системи виявлення вторгнень, системи запобігання вторгнень, Internet.

Алексей Ананченко

(аспірант факультета транспортных и инновационных технологий, Национальный транспортный университет)

ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ КОРПОРАТИВНЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ

С каждым годом в экономике Украины расширяются масштабы использования компьютерных сетей, возрастает количество информации, требующей надежной защиты. Вместе с тем, возрастает количество угроз нарушения сетевой безопасности, что может выражаться в распространении вредоносного программного обеспечения, рассылки фишинговых сообщений электронной почтой, повреждения сетевой структуры, уничтожения важных файлов, взламывания серверов и т.д.

© Ананченко О., 2016

В статье конкретизировано рассмотрение вопросов безопасности при использовании ресурсов корпоративных информационных систем. В работе уточняется и унифицируется понятийный аппарат для усовершенствования или разработки нормативных документов для мер и средств обеспечения безопасности корпоративных информационных систем, приведены примеры разработки паролей к ним.

Ключевые слова: компьютерные сети, пароли, системы выявления вторжений, системы предупреждения вторжений, Internet.

Oleksii Ananchenko

(graduate student of faculty of transport and innovative technologies, National Transport University)

SECURITY ISSUES WHEN USING RESOURCES OF CORPORATE INFORMATION SYSTEMS

Every year, the scale of the computer networks usage expands in the economy of Ukraine, the amount of information that needs protection increases. At the same time, the number of threats to network security is increasing, which can be expressed in the spread of malicious software, phishing e-mail messages sendings, damage to the network structure and the destruction of important files, hacking servers, etc. The article concretizes consideration of safety issues when using resources of corporate information systems. The work clarifies and unifies conceptual apparatus for the improvement or development of regulatory documents for the measures and means to ensure the security of corporate information systems, examples of password development for them are given.

Keywords: computer networks, passwords, intrusion detection systems, intrusion prevention systems, Internet.

Постановка проблеми. Недавній вступ України до Світової організації торгівлі офіційно закріпив статус нашої держави з ринковою економікою, що характеризується високим рівнем корпоратизації. В загальному вигляді корпоратизація державної власності – це процес трансформації частки державної власності в акціонерну (колективну) власність і формування на цій основі корпоративного сектору в економіці, зокрема в галузях транспорту і зв'язку. Таким прикладом може слугувати приватизація «Укртелеком». А з 21 жовтня 2015 року Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця) законодавчими актами парламенту і уряду трансформувалась у Публічне акціонерне товариство (ПАТ) «Українська Залізниця» із стопроцентним володінням акціями ПАТ державою. Ця подія знаменувала собою фактичне завершення довготривалого процесу корпоратизації залізничної галузі. Створюються вертикально інтегровані філії управління, що об'єктивно вимагає модернізації і посилення корпоративних інформаційних систем, питань безпеки при використанні ресурсів корпоративних інформаційних систем, удосконалення або й розробки внутрішніх нормативних документів стосовно захисту баз даних та інше.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми інформаційної безпеки, захисту інформації в корпоративних інформаційних системах, попередження не-санкціонованого доступу і витоку конфіденційної інформації та іншими питаннями цього напрямку досліджень займаються відомі вчені та фахівці – В. Данчук, В. Кабанов, С. Лістровий, Ю. Лемешко, О. Мельниченко, С. Моцний, С. Приходько, Ю. Тесля і багато інших. В травні 2015 року опубліковано збірник доповідей та тез науково-практичної конференції «Інформаційна безпека України», що була проведена в березні цього року Київським університетом імені Т.Г. Шевченка. Чимало матеріалів стосовно безпеки інформаційного простору викладено на інтернет сайті за результатами парламентських слухань на тему «Реформи галузі інформаційно-комунікаційних технологій та розвиток інформаційного простору України», що відбулися 3 лютого 2016 року в сесійній залі Верховної Ради України. Все це побічно підтверджує актуальність даної статті.

Мета статті. Уточнення та уніфікація понятійного апарату, що може дозволити ідентично удосконалювати та розробляти нормативні документи інформаційної безпеки при використанні ресурсів корпоративних інформаційних систем будь-якого підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. В загальному вигляді безпека – це стан захищеності певного об'єкта або суб'єкта від різних загроз та наявність комплексу відповідних заходів і технічних засобів для попередження або усунення таких загроз.

Керівництво кожного підприємства повинно визначити основні принципи безпечного використання користувачами ресурсів корпоративної інформаційної системи (КІС). Необхідно мати для користування офіційно затверджений документ, в якому формалізовано вимоги до забезпечення безпеки ресурсів КІС та встановлено відповідальність і сферу застосування в роботі окремих підрозділів і посадових осіб. Цей документ може мати назву «Стандарт», «Інструкція», «Політика», але в ньому мають мати місце найменування та визначення термінів, скорочень та їх розшифрування, посилання на окремі законодавчі та відомчі нормативні акти тощо.

На сьогодні законодавче забезпечення інформаційних систем та мереж телекомунікацій опирається на Закони України «Про інформацію» від 02.10.1992 №2657-ХІІ, «Про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах» від 05.07.1994 №80/94-ВР, «Про телекомунікації» від 18.11.2003 №1280-ІV, «Про захист персональних даних» від 01.06.2010 №2297-VI тощо.

Проте, як показують матеріали та рекомендації парламентських слухань, проведених 3 лютого 2016 р. в сесійній залі Верховної Ради України на тему «Реформи галузі інформаційно-комунікаційних технологій та розвиток інформаційного простору України», удосконалення законодавчої бази має актуальне значення і зараз.

Звичайно, визначення термінів та їх скорочень на підприємствах можуть різнитися, але наводимо загальноживані в нормативних документах терміни, скорочення та їх розшифровку, що фактично мають уніфікований характер. Це в першу чергу: інформаційні технології – ІТ, персональний комп'ютер – ПК, інформаційна система – ІС, локальна обчислювальна мережа – ЛОМ, електронна обчислювальна машина – ОЕМ, кишеньковий персональний комп'ютер – КПК тощо. Особа, що отримала відповідно до затвердженого порядку на підприємстві, доступ до ресурсів корпоративної інформаційної системи ідентифікується як «користувач», а до «юридичної особи», з якою у підприємства існують якісь договірні відносини, варто застосовувати термін «стороння організація». До запису, що містить відомості, які

інформаційний сервіс повідомляє про себе певній комп'ютерній системі для проходження процесу ідентифікації, аутентифікації та авторизації, доцільно застосовувати термін «технологічний обліковий запис». Якщо підприємство потужне, має достатній технічний, технологічний та інтелектуальний потенціал, то централізована система, що використовується для управління даними користувачів та для синхронізації між декількома сховищами інформації, які використовуються для зберігання параметрів та ідентифікованої інформації, може мати термін «Identity Manager» або скорочено IDM. Для забезпечення інформаційної безпеки КІС встановлюється жорсткий порядок. Так, зокрема всі користувачі при отриманні першого доступу до ресурсів корпоративної інформаційної системи, повинні попередньо ознайомитись з нормативними документами і кожен несе персональну відповідальність за свої дії при роботі з програмними та технічними засобами КІС. При цьому кожному користувачу, допущеному до роботи з конкретною підсистемою або програмою КІС, призначається персональне унікальне ім'я (обліковий запис користувача, що формується системою IDM). Одночасно забороняється використовувати з будь-якою метою чужий обліковий запис, передавати будь-кому свої облікові дані (ім'я користувача і пароль), а також засоби аутентифікації. Користувачам також забороняється використовувати технологічні облікові записи для проходження процесів ідентифікації, аутентифікації та авторизації без отримання тимчасового дозволу в системі документообігу, погодженого відповідальною особою. Ресурси КІС надаються користувачу для здійснення ним своїх функціональних обов'язків, пов'язаних з виробничою діяльністю.

Інформація, що циркулює в КІС, створювана і збережена в інформаційних системах, вважається власністю певного підприємства, компанії, акціонерного товариства, які залишають за собою право контролювати дії працівників при обробці інформації в КІС, використання корпоративної пошти та мережі Internet. Користувачі зобов'язуються не розголошувати інформацію про процедури і технічну реалізацію захисту інформації в корпоративних інформаційних системах.

Для попередження несанкціонованого доступу до ресурсів корпоративних інформаційних систем використовуються паролі та апаратні засоби аутентифікації, що зобов'язані забезпечити безпечно зберігання даних, що виключає їх втрату або розголошення. В загальному вигляді варто замінювати паролі з періодичністю приблизно 90 днів, причому нове його значення повинно відрізнитись в декількох позиціях. Створюючи пароль, користувачі повинні дотримуватися певних вимог стосовно інформаційної безпеки, не повідомляти нікому свій пароль для доступу до інформаційних ресурсів КІС.

Бажано, щоб користувач, створюючи свій пароль притримувався певних правил безпеки. Наприклад, він повинен складатись не менше ніж з восьми позицій і не повинен бути таким який можна легко вгадати. Так, пароль не повинен включати повторення послідовності будь-яких символів, приміром «111111», «aaaaaa», «12345», «qwerty» або якісь інші легкі символи (імена, прізвища, найменування, дати народження, а також загальноживані скорочення, типу ЕОМ, ЛОМ, КПК). Щоб пароль ефективно виконував свою функцію захисту інформації від несанкціонованого доступу, користувачам доцільно використовувати символи із числа наступних чотирьох категорій:

- Прописні букви англійського алфавіту від А до Z;
- Строчні (рядкові) букви англійського алфавіту від а до z;
- Десятичні цифри від 0 до 9;

- Неалфавітні символи, зокрема \$, %, #, !

В сучасних умовах практично всі підприємства, компанії та акціонерні товариства використовують електронну пошту та Інтернет. З метою захисту інформації виокремлено низку вимог. Так, дозволяється використовувати корпоративну електронну пошту та Інтернет виключно для виконання своїх службових обов'язків. Забороняється відправляти поштові повідомлення або відвідувати ресурси Інтернет, де є матеріали протизаконного, ворожого та неетичного характеру. Забороняється самостійно налагоджувати і включати автоматизоване пересилання повідомлень корпоративної електронної пошти на зовнішні адреси електронної пошти.

Для уникнення непорозумінь та витоку інформації забороняється:

- Несанкціоноване розміщення інформації в Інтернет;
- Здійснювати тунелювання мережевого трафіку при зверненні до ресурсів мережі Інтернет через корпоративні проксі-сервери;

- Несанкціоноване використання систем миттєвого обміну інформацією;
- Несанкціоновано завантажувати програми з мережі Інтернет і запускати їх.

І насамкінець про дії персоналу в нестандартних, а іноді і в форс-мажорних ситуаціях. Відповідальні особи за безпеку корпоративних інформаційних систем зобов'язані постійно працювати з персоналом, навчати їх діям у випадках виникнення наступних подій:

- Розголошенню облікових даних, втрат, крадіжки засобів аутентифікації;
- Несанкціонованих змін в конфігурації програмних та апаратних засобів;
- Фактів здійснення спроб несанкціонованого доступу до ресурсів корпоративної інформаційної системи;
- Фактів втрат, крадіжок комп'ютерів або інших носіїв інформації, особливо, якщо вони мали інформацію обмеженого доступу.

Взагалі в будь-яких випадках, коли на думку користувачів або причетного персоналу виникають ризику порушення безпеки інформації, необхідно вживати всіх заходів, передбачених законодавством та відомчими нормативними документами.

Висновки і пропозиції. В матеріалі статті розглянуто питання безпеки при використанні ресурсів корпоративних інформаційних систем. В роботі уточнюється і уніфікується понятійний апарат для удосконалення або розробки нормативних документів стосовно заходів та засобів забезпечення інформаційної безпеки корпоративних інформаційних систем. Встановлено, що в першу чергу захисту потребує інформація, що зберігається та обробляється в КІС; відомості про передані повідомлення в мережах електров'язку; програмне забезпечення КІС; засоби зв'язку; інформаційні та телекомунікаційні сервіси, а також працюючий персонал.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Лістровий С.В.* Підходи до запобігання загроз у комп'ютерних мережах на основі рішення задачі про найменше покриття /Лістровий С.В., Моцний С.В. // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2013. – Харків. – С. 31-35.

2. *Данчук В.Д.* Удосконалення методів забезпечення інформаційної безпеки корпоративних інформаційних систем / Данчук В.Д., Ананченко В.С., Ананченко О.С. // Збірник наукових доповідей та тез науково-технічної конференції «Інформаційна безпека України» Київського національного університету ім. Т.Шевченка 12-13 березня 2015. – Київ. – С. 96-97.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

3. Приходько С.І. Напрямки проведення інформаційно-технологічної реформи телекомунікаційної мережі Укрзалізниці / Приходько С.І., Калабухін Ю.Є., Жученко О.С., Волков О.С. // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2013. – Харків. – С. 52-55.

4. Брягин О.В. Безопасность вашего бизнеса. Системный подход. Аналитические материалы, практические рекомендации. – К.: КНТ, 2006. – 228 с.

5. Офіційний веб-портал Верховної Ради України [Електронний ресурс] – Режим доступу. <http://zakon.rada.gov.ua>

REFERENCES

1. Listrovoy S.V. Threat Prevention Techniques Used in Computer Networks Based on the Solution of a Minimum Cover Problem / Listrovoy S.V., Motsnyi S.V.// Inforamcijnno-keruuci sistemi na zaliznicnomu transporti. – 2013. – Kharkiv. – PP. 31-35.

2. Danchuk V.D. Udoskonalennya metodiv zabezpechennya informaciynoi bezpeki korporativnih informaciinih system./Danchuk V.D., Ananchenko V.E., Ananchenko O.E.//Zbirnik naykovih dopovidei ta tez naykovo-tehnishnoi konferencii «Inforamciina bezpeka Ukraini» Kiivskogo nacionalnogo universitetu im.T.Shevchenka 12-13 bereznya 2015.- Kyiv. – P. 96-97.

3. Prihodko S.I. Directions for the development of information technology reform of Ukrzaliznytsya telecommunications network/ Prihodko S.I., Kalabukhin Yu.Ye., Zhuchenko O.S., Volkov O.S.// Inforamcijnno-keruuci sistemi na zaliznicnomu transporti. – 2013.– Kharkiv. – PP. 52-55.

4. Bryagin O.V. Bezopasnost vashego biznesa.Sistemni podhod.Analiticheskie materiali, prakticheskie rekomendacii. – К.: КНТ, 2006. – 228 p.

5. Ofitsiynyy veb-portal Verkhovnoyi Rady Ukrayiny [Official Web Portal of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua>.

УДК 336.64

*Олена Андрєєва, к.е.н.
(доцент кафедри «Фінанси і кредит»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

*Ігор Водолаженко
(студент магістратури спеціальності «Фінанси і кредит»
Державного економіко-технологічного університету транспорту)*

ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОГО РИНКУ СТРАХОВИХ ПОСЛУГ

В статті досліджено сучасний стан і тенденції розвитку світового ринку страхових послуг. Підкреслена актуальна роль ринку страхових послуг як елемента інвестиційного механізму. Дослідження проведено в розрізі географічної структури світового ринку та виявлено країни-лідери. Проаналізовані сучасні тенденції розвитку міжнародного ринку страхових послуг, а саме, лібералізація страхових відносин, інтеграція національних страхових ринків, збільшення обсягу продаж страхових послуг в країнах, що розвиваються. Зроблено наголос, що такі тенденції призводять до появи у структурі світового ринку страхування стратегічних альянсів, розширення його інфраструктури, до потужної концентрації капіталу, злиття страхового, банківського та фінансового капіталів, до появи нових страхових продуктів, уніфікації та стандартизації національної законодавчої бази. Визначено місце страхового ринку України на світовому ринку страхових послуг та окреслені певні тенденції його розвитку.

Ключові слова: страхування, страхові послуги, тенденції розвитку, міжнародний ринок.

*Елена Андреева, к.э.н.
(доцент кафедры «Финансы и кредит»
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

*Игорь Водолаженко
(студент магистратуры специальности Финансы и кредит
Государственного экономико-технологического университета транспорта)*

ИССЛЕДОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА СТРАХОВЫХ УСЛУГ

В статье исследовали современное состояние и тенденции развития мирового рынка страховых услуг. Подчеркнута актуальная роль рынка страховых

© Андрєєва О., Водолаженко І., 2016

услуг как элемента инвестиционного механизма. Исследование проведено в разрезе географической структуры мирового рынка и выявлены страны-лидеры. Проанализированы современные тенденции развития международного рынка страховых услуг, а именно, либерализация страховых отношений, интеграция национальных страховых рынков, увеличение объема продажи страховых услуг в странах, которые развиваются. Сделан акцент на том, что такие тенденции приводят к появлению в структуре мирового рынка страхования стратегических альянсов, расширению его инфраструктуры, к мощной концентрации капитала, слиянию страхового, банковского и финансового капиталов, к появлению новых страховых продуктов, унификации и стандартизации национальной законодательной базы. Определено место страхового рынка Украины на мировом рынке страховых услуг и очерчены определенные тенденции его развития.

Ключевые слова: страхование, страховые услуги, тенденции развития, международный рынок.

Elena Andreeva, associate professor, Ph.D.

(Associate Professor, Department of Finance and Credit of State Economy and Technology University of transport)

Igor Vodolazhenko,

(Graduate student majoring in Finance and Credit of State Economy and Technology University of transport)

MARKET RESEARCH OF INTERNATIONAL INSURANCE SERVICES

The article examined the current status and trends in the global market of insurance services. It highlights the relevance of the insurance market in terms of investment mechanism. The study was conducted in the section of the geographical structure of the world market and it identified leading countries. The current trends of the international insurance market were analyzed, namely the liberalization of the insurance relations, the integration of national insurance markets, an increase in sales of insurance services in developing countries. It emphasized that such trends lead to the emergence of strategic alliances in the global insurance market structure, to expansion of its infrastructure, to the strong concentration of capital, to the merger of the insurance, banking, and financial capital, to the appearance of new insurance products, to unification and standardization of national legislation. The article defined the place of the Ukrainian insurance market on the global market of insurance services and outlined certain trends of its development.

Key words: insure, insurance services, development trends, international market.

Актуальність теми. Ринок страхових послуг є одним з необхідних елементів ринкової інфраструктури, тісно пов'язаним з ринком засобів виробництва, споживчих товарів, ринком капіталу і цінних паперів, праці і робочої сили. У країнах розвинутої економіки страхова справа має найширший розмах і забезпечує підприємцям надійну охорону їхніх інтересів від несприятливих наслідків різного

роду техногенних аварій, фінансових ризиків, криміногенних факторів, стихійних і інших нещасть. Міжнародний досвід свідчить, що рівень розвитку країни часто визначають на підставі того, як у ній організовано страхову справу, яка за доходністю в багатьох країнах посідає друге місце після туризму, випереджаючи рентабельність у промисловості та в банківському сегменті. У країнах з розвинутою ринковою економікою страхування є важливим механізмом залучення в економіку інвестиційних ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми функціонування національного і світового страхового ринку висвітлюються у працях Гутко Л.М. [3], Субачов І.І. [6], Турбина К. Е. [8], Філонюк О.Ф. [9] та інших вчених. Високо оцінюючи науковий внесок відчизняних та зарубіжних вчених в дослідження міжнародного страхового ринку, слід зауважити, що залишаються недостатньо вивчені сучасні тенденції розвитку світового ринку страхування. Саме дослідження таких тенденцій допоможе в розробці тактичних дій і стратегічних рішень учасникам вітчизняного ринку при інтеграції у світовий економічний простір.

Метою статі є дослідження сучасного стану світового ринку страхових послуг і тенденцій його розвитку для пошуку ефективних шляхів приєднання та адаптації національного страхового ринку до його функціонування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ринок страхових послуг – це потужний елемент фінансово-кредитної системи, який не поступається банківській сфері. Страхування по праву вважається найбільш інтегрованою формою фінансової діяльності, а лібералізація страхових відносин, що характерна для сучасного періоду економічного розвитку, підштовхнула розвиток торгівлі страховими послугами до інтернаціоналізації та активізувала інтеграційні процеси національних страхових ринків. Сучасний етап розвитку міжнародного ринку страхових послуг характеризують тенденції посилення зв'язків між країнами, що обумовлено, у свою чергу, глобалізаційними тенденціями економічного характеру і нарощенням взаємозалежності держав у фінансовій сфері. Слід зазначити, що прогресивний розвиток національних страхових ринків неможливий без інтеграції у світову систему страхування [3].

Торгівля страховими послугами еволюціонує в рамках світового процесу, надання страхових послуг відбувається на іноземних ринках через комерційний інтерес страховиків або пряме іноземне страхування, завдяки чому іноземні страхові компанії мають можливість реалізувати свої конкурентні переваги поряд із національними страховиками, оскільки законодавчі умови діяльності страхових ринків у різних країнах відрізняються. Згідно з даними звіту швейцарської компанії з перестраховання Swiss Re Sigma, сукупний обсяг премій, які були отримані страховими компаніями у 2015 році, продемонстрував зростання у порівнянні із 2014 роком на 2,4%, а саме до 4,613 трильйонів доларів [7].

На сучасному ринку страхування сформувалась п'ятірка країн-лідерів, які концентрують найбільшу частку ринку світового ринку страхування (табл. 1.). Як можна помітити, лідером зі страхування у світі залишається США, де страховий ринок характеризується в більшій мірі саморегульованим характером діяльності. Друге місце займає Японія, яка продовжує нарощувати ринок страхування завдяки розвитку кооперативного страхування, яке має високе значення для аграрного сектору та інших секторів економіки держави. Інші три місця зайняли такі країни як Великобританія, Китай та Франція, що приблизно рівномірно розподілили долю ринку та утримуються в топі лідерів завдяки дієвій державній політиці.

Таблиця 1. Країни-лідери світового ринку страхування у 2015 році

Країни-лідери	Питома вага, %
США	27,55
Японія	14,18
Великобританія	6,75
Китай	5,32
Франція	5,26
Інші країни	40,94

(Складено за даними Державної комісії з регулювання фінансових послуг [2])

Треба зазначити, що попри загальну динаміку ринку страхування у світі, ситуація в Європі відзначається певним спадом щодо збору страхових премій у 2015 році. Така ситуація характерна практично для багатьох країн Європи, окрім Німеччини (+0,3%), Швейцарії (+2,4%), Ірландії (+2,0%), Бельгії (+4,9%), Люксембургу (+32,6%), Росії (+14,8%), Фінляндії (+6,1%), Норвегії (+9,9%), Польщі (+5,3%), Туреччини (6,3%), України (+6,8%) та Білорусі (+15,2%). Україна в цьому році займає 50-те місце в рейтингу світового страхування із питомою вагою ринку у 0,07% та показником у 3,047 млрд \$ [7].

Провідними аналітиками світу прогнозується в найближчі 10 років і подальше збільшення та поширення ринку страхування в країнах, що розвиваються. Сучасне значення страхування як сектора економіки сприяє оптимізації ризикового управління, дає можливість знизити фінансовий тиск на бізнес, бюджет на населення країни завдяки накопиченню грошової маси, що є безперечно важливим фактором розвитку держави. Передбачається, що наступними роками відбудеться нарощування попиту на страхування життя та ризикове страхування завдяки високому рівню урбанізації та підвищенню фінансової забезпеченості населення. На сьогоднішній день тенденції на ринку страхування у світі говорять про трансформацію його інститутів та посилення зв'язків і взаємодії між країнами з фінансової точки зору, це приводить до:

- формування стратегічних альянсів;
- концентрації капіталу;
- використання нових технологій;
- злиття страхового, банківського та фінансового капіталів;
- формування уніфікованого стандартизованого законодавчого пакету;
- появи нових видів страхування та перестраховання [9].

Такі тенденції спричинені перш за все тим, що економіка розвинених країн все більше зазнає впливу глобалізаційних процесів і стає транснаціональною. Це забезпечує можливість виходу на такі ринки багатьом страховим компаніям, їх об'єднанню та створенню міцних страхових компаній з капіталізацією та активами. Аналізуючи всі фактори, ми пропонуємо визначати світовий страховий ринок, як сукупність національних страхових ринків, які є учасниками глобального світового простору в галузі страхування, з урахуванням всіх вимог міжнародного законодавства та під впливом всіх економічних світових процесів.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Сучасний стан розвитку страхового ринку в індустріально розвинених країнах Заходу характеризується посиленням тенденції до монополізації та концентрації капіталу у страхуванні. Можна виділити чотири організаційні форми прояву цієї тенденції:

1. Горизонтальна інтеграція – зосередження у невеликій кількості великих страхових компаній все більшого обсягу страхових премій і страхових послуг.

2. Вертикальна інтеграція – проникнення страхових компаній в інші сфери, пов'язані зі страхуванням (банківська, біржова діяльність).

3. Створення транснаціональних страхових компаній ще не дуже поширилося у страхуванні, проте це явище існує і має тенденцію до розвитку.

4. Диверсифікація – розширення інвестиційної сфери діяльності на галузі, що прямо не пов'язані зі страхуванням. Таким чином, невеликі страхові компанії намагаються вижити в умовах загострення конкуренції і набути додаткового і більш сталого джерела прибутків, які потрібні для покриття витрат із страхування, що зростають [5].

Нова роль страхових компаній полягає в тому, що вони виконують функції спеціалізованих кредитних інститутів – займаються кредитуванням певних сфер і галузей господарської діяльності. Страхові компанії займають провідні позиції, після комерційних банків, за величиною активів і можливістю використання їх як кредитного капіталу. Характер ресурсів, що акумулюються страховиками, дозволяє використовувати їх для довгострокових виробничих капіталовкладень, наприклад, через ринок цінних паперів. Тому страхові компанії займають панівне положення на ринку вільного капіталу.

Страховий ринок в Україні все ще перебуває на початковому етапі розвитку, окремі його сегменти стрімко розвиваються, проте рівень страхового покриття залишається на низькому рівні (він складає лише 3–5%, тоді як у країнах Західної Європи – понад 95%). У нашій країні розвиваються лише класичні види страхування – КАСКО, майнове страхування, наприклад, медичне страхування перебуває на етапі зародження. Це обумовлено, в першу чергу, рівнем доходів населення – розвиток страхування в країнах Східної Європи показує, що рівень розвиненості страхового ринку має пряму залежність від рівня доходів населення [7].

Страховий сектор України до початку світової фінансової кризи розвивався досить динамічно: зростала кількість страхових компаній (табл. 2), вартість їх активів, попит на їх послуги з боку споживачів.

Таблиця 2. Кількість страхових компаній станом на кінець 2015 року

Показник	Рік		
	2013	2014	2015
Кількість страхових компаній	432	466	490
В т.ч. страхові компанії «non life»	387	425	420
В т.ч. страхові компанії «life»	60	69	75

(Складено за даними «Статистика страхового ринка України»[7])

Загальна кількість страхових компаній за останні роки стрімко збільшується, при цьому якість надання послуг залишається на низькому рівні. При такому зростанні характерною ознакою даного ринку є висока концентрація бізнесу на перші 70 страхових компаній, яка складає приблизно 75%. Дана ситуація не є негативною, а проблема полягає в тому, що більшість страхових компаній зареєстрована у кількох великих містах. Наприклад, у Києві є 53 компанії «life» та 27 компаній «non-life». Необхідно відзначити, що характерною рисою розвитку страхового ринку України є те, що він на 85% складається зі страхових компаній «non-life». Рівень розвитку страхування життя в цілому в Україні залишається на найнижчому рівні серед розвинених країн, а в деяких областях даний вид страхування повністю відсутній: Вінницька, Волинська, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська, Львівська, Полтавська, Сумська, Херсонська, Черкаська, Чернігівська, Чернівецька.

Щодо українського страхового ринку, то тут процес інтеграції до світового ринку страхування супроводжується низкою негативних факторів, які гальмують розвиток страхової галузі. До таких факторів належать:

- прогалини в національному страховому законодавстві;
- низькі розміри виплат за обов'язковими видами страхування;
- висока залежність ринку від світового ринку та міжнародних потоків капіталу;
- недостатня грамотність населення у страховій та фінансовій сферах;
- неможливість імплементації міжнародних страхових стандартів.

Аналізуючи останні політичні події України, а саме, питання визначення щодо вектора інтеграції та підписання угоди з ЄС, складно прогнозувати розвиток українського страхового ринку в майбутньому, але перші кроки вже були зроблені назустріч світовому страховому співтовариству. 15 травня 2013 р. в силу вступили останні зміни в страховому законодавстві, а саме, зміни до Закону «Про страхування» від 07.07.2005 р. № 2774-IV, що повинні усунути бар'єри для іноземних страховиків [1]. Крім того, Україна проводить активну політику лібералізації торгівлі страховими послугами, капіталізацію страхових компаній, розвиток нових видів страхування та підвищення темпів зростання класичних видів страхування, вдосконалює якість надання страхових послуг.

Висновки і пропозиції. Таким чином, можна говорити про новий етап розвитку світового ринку страхових послуг, який базується на інтернаціоналізації країн у страховій галузі. Така тенденція приводить до розширення інфраструктури страхових ринків, з'являються нові страхові продукти, відбувається переміщення страхових фінансових потоків і формуються нові фінансові центри, підвищується капіталізація страхових компаній, впроваджуються нові законодавчі стандарти для уніфікації світової юридичної страхової бази.

На сьогодні залишаються лідерами світового страхування 5 країн – США, Японія, Великобританія, Китай та Франція, які акумулюють та перерозподіляють страхові кошти, формують тенденції ринку та є взаємозалежними через глобалізаційні процеси світового ринку страхування.

Питання інтегрованості Українського страхового ринку у світовий залишається відкритим, оскільки багато в чому залежить від політичної ситуації, яку, на сьогоднішній день, не можна назвати стабільною.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про страхування» №2288-IV із змінами від 23.12.04 [Електронний ресурс] . – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/go/85/96-вр
2. Звіти Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг [Електронний ресурс] / Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг. – Режим доступу : www.dfp.gov.ua
3. Гутко Л.М. Досвід провідних країн світу у галузі страхування / Л.М. Гутко // Економіка. Фінанси. Право. – 2005. – № 11. – С. 22 – 24.
4. Класифікація страхування у країнах ЄС [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://insins.net/insurance/18-klasifikacya-strahuvannya-u-krayinah-yes.html>
5. Солонінко К.С. Міжнародна економіка : навч. посіб. / К.С. Солонінко. – Київ: Кондор, 2008 [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.info-library.com.ua/books-text-7242.html>
6. Субачов І.І. Розвиток страхового ринку в Україні як фактору фінансової стабільності економіки / І.І.Субачов // Фінанси України. – 2000. – № 11. – С. 34.
7. Статистика страхового ринку України [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://forinsurer.com/stat>
8. Турбина К. Е. Тенденция развития мирового рынка страхования / К. Е. Турбина. – М. : АНКІЛ, 2000. – 320 с.
9. Філонюк О.Ф. Залучення іноземних інвестицій на страховий ринок України / О.Ф. Філонюк. – Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, – 2007р., -№779 – С.96-100.

REFERENCES

1. Law of Ukraine «On insurance « №2288 -IV amended on 12/23/04 [electronic resource]. – Access : zakon.rada.gov.ua/go/85/96-вр
2. Reports Depzhavnoyi komitsiyi pehulyuvannya of Web domains financovyh posluh [Elektronyy resurs] / Depzhavna komitsiya pehulyuvannya of Web domains financovyh posluh. – Regime doctupu: www.dfp.gov.ua
3. Hutko LM The experience of leading countries in the field of insurance svityu / LM Hutko // Ekonomika. Financy. Ppavo. – 2005. – № 11. – С. 22 – 24
4. Classification of insurance in the EU [electronic resource] Access: <http://insins.net/insurance/18-klasifikacya-strahuvannya-u-krayinah-yes.html>
5. Soloninko KS International Economics: teach. guidances. / KS Salty. – Kyiv: Condor 2008 [Elektronyy resurs] regime doctupu: <http://www.info-library.com.ua/books-text-7242.html>6. Cubachov II The development of the insurance market in Ukraine as a factor of financial stability /I.I.Cubachov// Financy Ukraine. – 2000. – № 11. – С. 34.
7. Statistics of the insurance market of Ukraine [Electronic resource]. – Access: <http://forinsurer.com/stat>
8. Turbyna KE Peace Trends development market insurance / KE Turbyna. – Moscow: ANKYL, 2000. – 320 с.
9. Filonyuk O.F. Zaluchennya inozemnyh investytsiy the insurance market of Ukraine / O.F. Filonyuk. – Visnyk Napkivckoho natsionalnoho univepcytetu VN Karazina, – 2007р., -№779 – С.96-100.

УДК 656.2:658.152

*Лідія Грознецька, к.е.н., доцент
(кафедра «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Альона Данилюк, магістр
(кафедра «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПРИБУТКУ БУДІВЕЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

Функціонування національної економіки в умовах сучасної кризи потребує максимального використання наявних ресурсів, нових підходів до їх раціоналізації. Це висуває будівельну галузь в одну з головних, яка, маючи тісний взаємозв'язок з іншими галузями економіки, перетворюється на одне із джерел виходу держави з кризових умов. Саме будівельна галузь, як складова національного комплексу, може при достатньому розвитку сприяти досягненню стабілізації економіки і наступного її позитивного зростання. Для досягнення цієї мети вирішальну роль відіграють результати виробничо-господарської діяльності підприємств і організацій будівництва та їх основна складова – величина прибутку. Тому кожне будівельне підприємство зацікавлене у збільшенні фінансових ресурсів і максимізації прибутку. Вирішення цієї задачі має і загальнодержавне значення, позитивно впливає на збільшення доходної частини державного бюджету, яка може бути направлена на задоволення соціальних потреб.

У статті досліджено особливості формування прибутку підприємств будівельної галузі, висвітлено фактори макро- та мікро середовища, які впливають на його обсяги в сучасних умовах. Обґрунтовано основні методичні підходи до розподілу та використання прибутку.

Ключові слова: будівництво, фінансовий результат, прибутковість підприємства, використання прибутку.

© Грознецька Л.П., Данилюк А.М., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Лидия Грознецкая, к.э.н., доцент
(кафедра «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Алёна Данилюк, магистр
(кафедра «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИБЫЛИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Функционирование национальной экономики в условиях современного кризиса требует максимального использования имеющихся ресурсов, новых подходов к их рационализации. Это выдвигает строительную отрасль в одну из главных, которая, имея тесную взаимосвязь с другими отраслями экономики, превращается в один из источников выхода государства из кризисных условий. Именно строительная отрасль, как составляющая национального комплекса, может при достаточном развитии способствовать достижению стабилизации экономики и последующего ее положительного роста. Для достижения этой цели решающую роль играют результаты производственно-хозяйственной деятельности предприятий и организаций строительства и их основная составляющая – величина прибыли. Поэтому каждое строительное предприятие заинтересовано в увеличении финансовых ресурсов и максимизации прибыли. Решение этой задачи имеет и общегосударственное значение, положительно влияет на увеличение доходной части государственного бюджета, которая может быть направлена на удовлетворение социальных нужд.

В статье исследованы особенности формирования прибыли предприятий строительной отрасли, освещены факторы макро- и микро среды, которые влияют на его объемы в современных условиях. Обоснованы основные методические подходы к распределению и использованию прибыли.

Ключевые слова: строительство, финансовый результат, доходность предприятия, использование прибыли.

*Lidiia Pavlivna Hroznets'ka, k.e.n., associate professor
(«Finance and credit» department,
State Economics and Technology University of Transport)*

*Alyona Daniluk, master's degree
(«Finance and credit» department,
State Economics and Technology University of Transport)*

FEATURES OF FORMATION AND USE OF PROFITS OF CONSTRUCTION

The functioning of the national economy in the current crisis requires maximum use of available resources, new approaches to their rationalization. This makes the

construction industry, one of the major, who, having interconnection closely with other sectors, is transformed into a source of state withdrawal from the crisis. It was the construction industry, as part of the national set with sufficient development can contribute to economic stabilization and following its positive growth. To achieve this, the crucial role played by the results of industrial and economic activities of enterprises and organizations and building their main component – the profit. Therefore, each construction company interested in increasing financial resources and maximize profits. The solution to this problem is of national importance and positive impact on increasing revenues of the state budget, which can be directed to social needs.

In the article the features of formation of profit of the enterprises of the construction industry, highlights factors, macro and micro environment that affect its volume in the current conditions. The basic methodological approaches to the distribution and use of income.

Keywords: construction, financial performance, profitability enterprise of profit.

Постановка проблеми. Будівельна галузь посідає одну з ключових позицій в національній економіці, а рівень її розвитку говорить про економічний стан країни в цілому. Особливістю функціонування будівельної галузі є тісний взаємозв'язок з іншими багатьма галузями національної економіки, оскільки саме тут створюється матеріальна база виробництва.

Розробка та реалізація стратегій розвитку національної економіки, кожного з регіонів країни неможлива без інтенсифікації будівництва, підвищення його обсягів і якості будівельних робіт на основі застосування сучасних методів будівництва, капітального ремонту, реконструкції та модернізації. Тому будівельні підприємства зацікавлені в максимізації доходу при скороченні витрат, зниженні собівартості будівництва, від чого в значній мірі залежить фінансова стійкість підприємства і положення на будівельному ринку.

Сучасні умови господарювання вимагають від будівельних підприємств вирішувати не тільки завдання фінансування своєї діяльності, а й стратегічного планування і прогнозування реалізації побудованих об'єктів, маркетингової діяльності тощо. У зв'язку з цим роль ефективного аналізу фінансово-господарської діяльності, збільшення прибутковості у роботі підприємств галузі постійно зростає, а забезпечення ефективного функціонування організацій вимагає економічно грамотного управління прибутком та всією діяльністю підприємства

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти управління прибутком підприємств розглянуті у працях таких вчених як: І.А.Бланк, Л.Д.Буряк, Ф.Ф.Бутинець, Є.Р.Квасівський. Сучасні проблеми економіки і підприємництва – А.М.Поддерегіна, Н.В.Нікітіна [10], В.Л.Багірова [1], Л.М.Бурмістрова [2], Н.М.Цал-Цалка, В.П.Привалова, Р.С.Сайфуліна, А.Д.Шеремета [12] та ін.

Серед західних економістів дослідження прибутку і прибутковості знайшло відображення в роботах А.Бабо, Л. Г.Брейлі, Є.Бріггема, А.Гропеллі, К.Друрі, Б.Коласса, С.Росса. Питання розвитку будівельної галузі, підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності, прибутковості аналізуються у роботах О.А.Підлісної, О.Ю.Прокопенка, В.В.Сухої, А.М.Ковальовов [7] та ін. Проте проблема формування і використання прибутку і до сьогодні залишається дискусійною.

Метою статті є дослідження ролі прибутку у функціонуванні будівельного підприємства, особливості його формування та використання, а також висвітлення діючих принципів і факторів впливу на зростання прибутку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Капітальне будівництво – це система матеріального виробництва, у якій капітальні вкладення перетворюються в основні фонди у вигляді готових до експлуатації будинків і споруд. У сукупності з машинобудуванням капітальне будівництво складає матеріальну основу інвестиційно-виробничої діяльності суспільства та забезпечує формування й розвиток виробничого потенціалу та його інфраструктури на сучасному науково-технічному рівні. Функціональне призначення капітального будівництва – реалізація інвестицій на створення нових і реконструкцію діючих виробничих і невиробничих об'єктів, їх подальше технічне переозброєння.

Галузь будівництва відрізняється від інших галузей економіки за низкою ознак, серед них: різноманітна структура підрядних організацій і підприємств, висока монополізованість та рівень спеціалізації і кооперування, постійне вдосконалення технологій будівельних робіт. Ці особливості впливають на формування економічних результатів і формування прибутку будівельних організацій.

За своєю сутністю прибуток є кінцевим фінансовим результатом діяльності БМО (будівельно-монтажної організації). Він показує ступінь використання всіх ресурсів, перевищення доходів, отриманих підприємцем над понесеними витратами, тобто є критерієм раціонального господарювання, відображає ефективність виробничо-господарської діяльності.

За рахунок прибутку виконуються зобов'язання організації перед банками, бюджетом та іншими установами. Функції прибутку забезпечують безперервний процес суспільного відтворення та розвитку самого підприємства. Разом з цим, показники фінансових результатів діяльності будівельного підприємства відображають компетентність його керівництва і якість управлінських рішень.

На формування фінансових результатів діяльності будівельного підприємства чинять вплив також сукупність чинників, які поділяються на зовнішні (макроекономічні і галузеві) та внутрішні (виробничі і поза виробничі), керовані та некеровані, інтенсивні екстенсивні. Керованими інтенсивними та екстенсивними є переважно внутрішні.

До зовнішніх (переважно некерованих) варто віднести загальні соціально-економічні фактори, які визначаються результатами нормотворчої, регулятивної і контрольної діяльності органів влади на всіх рівнях: інфляція, незахищеність прав власності, відсутність або ж недовір'я ринкової інфраструктури, купівельна спроможність населення, попит і пропозиція на ринку, інвестиційний клімат, податкове навантаження, валютні відносини тощо. Поряд з цим можуть діяти об'єктивні фактори, пов'язані з процесами саморегулювання, впливом основних гравців ринку, природними параметрами та ін.

Серед внутрішніх факторів, які визначають прибутковість будівельних компаній, варто відзначити: динаміку витрат, співвідношення видів діяльності, їх віднесення до витрат і прибутків, управління фінансовим і трудовим потенціалом, процеси логістики, загальну структуру бізнес-процесів, контрактні відносини, політику використання прибутку тощо.

Екстенсивними факторами впливу на рівень прибутковості є збільшення обсягів будівельно-монтажних робіт і розмір інфляції, які впливають на рівень цін. Інтенсивними – використання досягнень науково-технічного прогресу, вдосконалення

організації праці та виробництва, впровадження нових технологій, скорочення термінів будівництва, удосконалення системи управління, оптимізація логістичного процесу, оновлення маркетингових підходів тощо.

Формування прибутку будівельних підприємств відбувається насамперед шляхом реалізації виконаних підрядних робіт, продукції і послуг, основних фондів, іншого майна, а також доходів від позареалізаційних операцій, зменшених на суму витрат по цих операціях. При цьому враховуються договірні ціни між підприємствами і замовниками, які включають, перш за все, кошторисну вартість будівельних і монтажних робіт, а також компенсації за подорожчання складових за період будівництва. Різниця між договірною вартістю зданих і прийнятих замовниками робіт та фактичною собівартістю показує суму прибутку (або збитку) від реалізації продукції будівельно-монтажної організації.

Крім реалізаційних результатів є і позареалізаційні – прибуток (збиток) від експлуатації житлово-комунального господарства, надходження від орендних статей, списаних безнадійних боргів, відсотки, отримані будівельною організацією, пеня, штрафи тощо.

Динаміка прибутку будівельної організації визначається шляхом аналізу значної кількості фінансових показників. Інтегруючим показником, що характеризує фінансовий результат діяльності, є балансовий прибуток або збиток. Інформативним показником фінансового результату так само є валовий прибуток, який відображає фінансовий результат, отриманий в цілому від видів діяльності, що відносяться до реалізації виконаних робіт, виробленої продукції, надання послуг.

Проте абсолютна сума прибутку не може бути узагальнюючим показником роботи будівельного підприємства, тому що на результат діяльності будівельних підприємств впливають цінові і структурні фактори. Для порівняльної характеристики діяльності різних будівельних підприємств і оцінки ефективності роботи одного підприємства в динаміці використовують відносні показники прибутковості – різні види рентабельності.

Отриманий будівельним підприємством прибуток є об'єктом розподілу для задоволення різноманітних потреб. По-перше, він спрямовується на формування фінансових ресурсів держави, фінансування бюджетних видатків шляхом вилучення у підприємств частини прибутку у державний бюджет. По-друге, прибуток є джерелом формування фінансових ресурсів самого будівельного підприємства і використовується для забезпечення його господарської діяльності.

Проте отриманий прибуток не дорівнює чистому прибутку, тому що у відповідності з чинними нормативними актами за рахунок прибутку підприємства повинні сплачувати штрафи у наступних випадках: за порушення господарських договорів із суб'єктами господарювання; за несвочасне подання в податкову адміністрацію необхідних розрахунків; за затримку перерахування коштів до бюджету і державних цільових фондів; за приховування прибутку від оподаткування, заниження інших податків; за недотримання встановлених лімітів забору води або використання води без укладання відповідної угоди (це стосується використання води з державних водогосподарських систем); за прострочені банківські позички; за невиконання квоти зі створення робочих місць для інвалідів; формування цільових фондів, кошти яких ідуть на фінансування певних витрат та потреб, та за інші порушення. Частина чистого прибутку може бути використаною на безпосередню виплату дивідендів. Принциповою в розподілі чистого прибутку має бути досягнення оптимального співвідношення між фондом нагромадження і фондом споживання.

Важливе значення приділяється і вибору та призначенню співвідношення напрямів використання прибутку: на збільшення статутного капіталу, створення і поповнення резервного фонду; погашення збитків минулих років; виплату дивідендів; розвиток виробництва, на його модернізацію, реконструкцію, технічне переозброєння, вдосконалення технологічних процесів на погашення довгострокових кредитів (прибуток, спрямований на такі цілі, збільшує майно будівельної організації і бере участь у процесі накопичення) і на споживання. Усі вказані напрями повинні здійснюватись на стратегічній основі.

На обсяги прибутку будівельних компаній в умовах сучасної кризи впливають:

- існуюча тенденція до скорочення кількості замовлень на будівництво;
- недостатність оборотних коштів у потенційних замовників;
- відсутність обґрунтованих регіональних та місцевих програм у галузі будівництва та інші

На сьогодні для більшості національних будівельних підприємств проблема підвищення прибутковості є вкрай актуальною і потребує негайного вирішення. Серед першочергових завдань вирішення проблем будівництва варто звернути увагу на:

- вдосконалення кадрової політики, мотивацію і демотивацію співробітників, переведення більшості співробітників на процентну ставку, здійснення моніторингу якісних та кількісних параметрів роботи персоналу;
- збільшення обсягів надання послуг;
- удосконалення інвестиційної роботи для залучення нових та втримання наявних інвесторів;
- посилення і оптимізацію маркетингової складової та перегляд цінової політики підприємства;
- гнучку політику надання знижок, організацію рекламної кампанії, використання підходів, орієнтованих на споживача.

Висновки та пропозиції. Отже, прибуток є важливою економічною категорією і на його формування впливають об'єктивні процеси, що відбуваються в суспільстві у сфері виробництва й розподілу валового внутрішнього продукту. Прибуток – це одне з основних джерел розширення виробництва та забезпечення інших потреб підприємства будівництва.

На формування прибутку підприємств впливають особливості будівельної галузі, існуючі форми власності, стан розвитку ринкових відносин. Значний вплив мають також постановка мети підприємства, виробничі і фінансові чинники, а також облікова політика в галузі ведення бухгалтерського обліку й оподаткування.

Окрім внутрішніх факторів, на формування фінансових результатів діяльності будівельного підприємства чинять вплив сукупність чинників, зовнішнього середовища (макроекономічні і галузеві).

Прибуток будівельних підприємств формується шляхом реалізації виконаних підрядних робіт, продукції і послуг, основних фондів, іншого майна і доходів від позареалізаційних операцій. Його динаміка має вирішальне значення і визначається шляхом аналізу значної кількості фінансових показників. При цьому вирішальними є не тільки абсолютні значення, а й відносні, насамперед, рентабельність.

ЛІТЕРАТУРА

1. Багірова В.Л. Управління і економіка фармації : Підручник / В.Л. Багірова. – М.: ВАТ «Видавництво «Медицина», 2004. – 720 с.
2. Бурмистрова, Л.М. Фінанси організацій (підприємств) : Підручник / Л.М. Бурмистрова. – М.: Инфа-М, 2007. – 240 с.
3. Горемыкин В.А. Економічна стратегія підприємства :Учебник / В.А. Горемыкин. – М.: Альфа – Пресс, 2007. – 544 с.
4. Дробозина Л.А. Фінанси :Учебник / Л.А. Дробозиной. – М. – Фінанси, ЮНИТИ, 2000. – 527 с.
5. Иванов В.В. Фінанси : навчальний посібники / В.В. Иванов, В.В. Ковальова, – М.: Проспект, 2008. – 200 с.
6. Загородников С.В. Фінанси організацій (підприємств) Короткий курс: Підручник / С.В. Бурмистрова. – М.: Окей-книга, 2008. – 176 с.
7. Ковальов А.М. Фінанси фірм : підручник / А.М. Ковальов, Авт. Лапуста, Л.Г. Скамай. – М.: ИНФРА. – М., 2007. – 522 с.
8. Колчина Н.В. Планування діяльності фірми : Підручник / Н.В. Колчина. – М.: Юнити, 2005. – 368 с.
9. Климович В.П. Фінанси, грошове звернення української й кредит: Підручник / В.П. Климович. – М.: ФОРУМ-ИНФРА-М. – 2005. – 256 с.
10. Нікітіна Н.В.С.С. Фінанси організацій : Підручник / Н.В. Нікітіна, С.С. Старикова. – М.: Флінта, 2008. – 368 с.
11. Романовський М. В. Фінанси Підручник / М. В. Романовський, О.В. Врублевская, Б.М. Сабанті. – М.: Вид-во Перспектива, 2000. – 520 с.
12. Шеремет А.Д. Фінанси підприємств: менеджмент і аналіз : Підручник / А.Д. Шеремет, А.Ф.Іонова. – М., 2004.

REFERENCES

1. Bagirov, VL Management and pharmacy economics: Textbook / VL Bagirov. – M, JSC «Publishing House» Medicine «, 2004 – 720 with.
2. Burmistrova, LM Finance institutions (companies): Textbook / LM Burmistrova. – M .; Ynfa th, 2007. – 240 with.
3. Goremykin, VA The economic strategy of the enterprise: Textbook / VA Goremykin. – M .; Alpha – Press, 2007 – 544 with.
4. Drobozyna, LA Finance: Textbook / LA Drobozynoy. – M – Finance, Unity, 2000. – 527 with.
5. Ivanov, VV Finance: Textbook / V. Ivanov, VV Kovalev – M .; Prospect, 2008. – 200.
6. Zahorodnykov, SV Finance organizations (enterprises) Short Course: Textbook / SV Burmistrova. – Okay .; M-Book, 2008. – 176 with.
7. Kovalev, AM Finance companies: textbook / AM Kovalev, Ed. Lapusta, LG Skamay. – Moscow, INFRA – M, 2007. – 522 with.
8. Kolchin, NV Planning of the company: Textbook / NV Kolchin. – M .; Unity, 2005. – 368 with.
9. Klimovich, VP Finance, monetary circulation and credit Ukrainian: Textbook / VP Klimovich. – M .; FORUM, INFRA-M, 2005. – 256 with
10. Nikitin, N.V.S.S. Finance organizations: Textbook / NV Nikitina, SS Starikov. – M .; Flynta, 2008. – 368 with.
11. Romanovsky, MV Finance Textbook / MV Romanovsky, OV Vrublevskaaya, BM Sabanty. – M .; Izdatel'stvo Perspective, 2000. – 520 with.
12. Sheremet, AD Finance companies, management and analysis: Textbook / AD Sheremet, AF Ionov. – M, 2004.

УДК 656.2:658.152

*Лідія Грознецька, к.е.н., доцент
(кафедра «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Катерина Мисенко, магістр
(кафедра «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ПРИБУТОК СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ – ВАЖЛИВА КАТЕГОРІЯ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Розвиток ринкової економіки потребує наполегливого розширення знань про економічні явища, процеси, результати. Для того, щоб підприємство швидко та легко адаптувалося до змін у внутрішньому і зовнішньому економічному середовищі, особливу увагу необхідно звертати на аналіз умов його функціонування та визначення фінансових результатів.

Основним фінансовим показником, який визначає позитивний результат господарської і економічної діяльності суб'єкта господарювання, є прибуток. На сучасному етапі розвитку ринкової економіки власників та суб'єктів підприємництва цікавить перш за все збільшення прибутку. За умов, коли підприємство може самостійно вирішувати питання розподілу і використання прибутку, що залишився після сплати податків та зборів до бюджету, максимізація прибутку перетворюється на одне з головних завдань.

Від величини отриманого прибутку залежить багато факторів, а саме: підвищення ринкової вартості підприємства, збільшення фінансових ресурсів, ефективність виробничого сектору підприємства, а також розвиток економіки держави, тому що через сплату податків відбувається поповнення доходної частини бюджету.

Отже, у розвитку господарюючого суб'єкта та держави визначну роль відіграє розмір отриманих прибутків, збільшення яких залежить у свою чергу від ефективного та новітнього управління підприємством та його прибутком.

Ключові слова: прибуток, ринкова економіка, підприємство.

© Грознецька Л.П., Мисенко К.В., 2016

*Лидия Грознецкая, к.э.н., доцент
(кафедра «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Екатерина Мысенко, магистр
(кафедра «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ПРИБЫЛЬ СУБЪЕКТОВ ВЕДЕНИЯ ХОЗЯЙСТВА – ВАЖНАЯ КАТЕГОРИЯ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

Развитие рыночной экономики нуждается в настойчивом расширении знаний об экономических явлениях, процессах, результатах. Для того, чтобы предприятие быстро и легко адаптировалось к изменениям во внутренней и внешней экономической среде, особое внимание необходимо обращать на анализ условий его функционирования и определения финансовых результатов.

Основным финансовым показателем, который определяет позитивный результат хозяйственной деятельности субъекта ведения хозяйства есть прибыль. На современном этапе развития рыночной экономики владельцев и субъектов предпринимательства интересует прежде всего увеличение прибыли. При условиях, когда предприятие может самостоятельно решать вопрос распределения и использования прибыли, которая осталась после уплаты налогов и сборов в бюджет, максимизация прибыли превращается в одно из главных заданий. От величины прибыли зависит много факторов, а именно: повышение рыночной стоимости предприятия, увеличение финансовых ресурсов, эффективность производственного сектора предприятия, а также развитие экономики государства, потому что через уплату налогов происходит пополнение доходной части бюджета. Следовательно, в развитии хозяйствующего субъекта и государства выдающуюся роль играет размер полученных прибылей, увеличение которых зависит в свою очередь от эффективного и новейшего управления предприятием и его прибылью.

Ключевые слова: прибыль, рыночная экономика, предприятие.

*Lidiia Groznets'ka, Phd
(associate professor of the department «Finances and credit»,
State Economy and Technology university of Transport)*

*Kateryna Mysenko
(department «Finances and credit»,
State Economy and Technology university of Transport)*

INCOME OF SUBJECTS OF MENAGE – IMPORTANT CATEGORY OF MARKET ECONOMY

Development of market economy needs the persistentspread of learning about the economic phenomena, processes, results. In order that enterprise quickly and easily adapted oneself to the changes in an internal and externaleconomic environment, the

special attention must be turned on the analysis of his operating and determination of financial results conditions.

By a basic financial index that determines the positive result of economic and economic activity of subject of management there is an income. On the modern stage of development of market economy of proprietors and business entities the increase of income interests foremost. At terms, when an enterprise can independently decide the question of distribution and use of income that remained then tax payment and collections in a budget, maximization of income grow into one of main tasks.

Many factors depend on the size of the got income, namely: appreciation of market value of enterprise, increase of financial resources, efficiency of productive to the sector enterprise, and also development of economy of the state, because through tax payment there is addition to profitable part of budget.

Thus, at development of managing subject and state a prominent role is played by the size of the got incomes the increase of that depends in turn on an effective and new management an enterprise and his income.

Keywords: profit, market economy, the enterprise.

Постановка проблеми. Після того як Україна поступово перейшла до ринкової системи економічних відносин, суб'єкти господарювання отримали можливість самостійно планувати господарську діяльність. Аналізуючи світовий досвід, можна стверджувати, що ринковий механізм ефективно впливає на збалансованість економіки, чітке і правильне використання фінансових і трудових ресурсів, науково-технічний прогрес, який сприяє створенню гнучкого виробництва, орієнтованого на споживачів.

Підприємство виступає основним суб'єктом господарювання, простір для незалежного розвитку якого є практично необмеженим.

Проте результати діяльності господарюючого суб'єкта залежать від його навиків, уміння адаптуватися до змін навколишнього середовища з метою забезпечення беззбиткового виробництва. Результати фінансової діяльності підприємства найповніше віддзеркалюються з допомогою економічних показників, які в умовах ринку відіграють основну роль. Основними інструментами управління економічними процесами є: фінанси, ціни, кредит, собівартість та інші, які тісно пов'язані з прибутком. Тому виникає потреба більш детально розглянути та вивчити дану категорію. Адже від глибини знань про економічні інструменти «дохід» та «прибуток» залежить перспектива розвитку підприємства та ефективність його діяльності. Розмір отриманого прибутку формується під впливом багатьох факторів, серед них: ефективне використання основних виробничих засобів, кількість та якість продукції, продуктивність праці персоналу.

Отже, для отримання максимального прибутку, виникає необхідність вчасно розробляти та втілювати в життя господарюючого суб'єкта ефективні механізми управління прибутком.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження поняття «прибуток» розпочалось ще у 18 ст., проте і до сьогодні воно перебуває у центрі уваги зарубіжних і вітчизняних учених. Вагомий внесок у дослідження та вивчення категорії «прибуток» внесли відомі вчені різних наукових шкіл: А.Бабо, К.Маркс, Ф.Найт, Д.Рікардо, П.Самуельсон, А.Сміт, Й.Шумпетер, Е.Чемберлен, Дж.Хікс та ін.

Представники сучасної економічної науки вивченню цього питання приділяють багато уваги. Серед них: І.А. Бланк, Н.М. Бондар, О.О. Гетьман, С.Ф. Покропивний, А.М. Поддєрьогін, В.М. Шаповал, Л.І. Шваб і т.д.

Слід зазначити, що всі ці вчені-економісти не мають єдиної думки про визначення категорії «прибуток», тобто поняття прибутку і на сьогодні є дискусійним. Кожен з них розуміє і трактує це поняття по-різному і в результаті є правим у своєму твердженні, адже для роз'яснення цієї категорії потрібно не лише констатувати факти, а й дослідити концептуальні основи.

Метою статті є вивчення й аналіз теоретичних засад категорії прибуток підприємства на сучасному етапі розвитку економіки в умовах ринкового середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як відомо, однією з найважливіших категорій ринкової економіки та головною метою діяльності суб'єктів господарювання є прибуток.

Сутність прибутку як економічної категорії розглядається вченими різних наук, що показує, наскільки ця категорія є важливою в економічних відносинах та в загальному стані економіки держави. Проте багато питань, що постають при вивченні даної категорії, є нерозв'язаними. Тому визначення «прибутку» і в наш час є дискусійним. Адже від того, як трактують прибуток, залежить подальша економічна діяльність підприємства, шляхи та методи його розподілу і використання.

Визначення категорії «прибуток» є неоднозначним, про що свідчать трактування вчених-економістів різних поколінь (табл. 1).

Таблиця 1. Підходи щодо трактування сутності прибутку

Вчені-економісти	Трактування
1	2
Зарубіжні	
Ф. Найт	<i>Визначає прибуток як винагороду за вмiлу оцiнку ризикiв i невизначеностi</i>
А. Бабo	<i>Розглядає прибуток як рiзницю, вiдхилення та залишок</i>
К. Маркс	<i>Вiдповiдно до його концепцiї, прибуток – це надлишок виручки над витратами капiталу, який безоплатно привласнюється власником засобiв виробництва</i>
Д. Рiкардо	<i>Вважав, що прибуток – це складова частина вартостi, яка створюється працею</i>
А. Сміт	<i>Прибуток розглядав у виглядi продукту працi, який привласнюється власником засобiв виробництва</i>
И. Шумпетер	<i>Винагорода за новаторство</i>
Е. Чемберлен	<i>Наслiдок монопольної влади, що виникає в результатi обмеження конкуренцiї</i>
П. Самуельсон	<i>Дохiд вiд чинникiв виробництва й винагорода за підприємницьку діяльність i введення технiчних удосконалень</i>

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Вітчизняні	
А.М.Поддєрьогін	<i>Прибуток є важливим показником ефективності виробничо-господарської діяльності, а також джерелом формування централізованих і децентралізованих фінансових ресурсів</i>
І.А. Бланк	<i>Втілений у грошовій формі чистий дохід підприємця на вкладений капітал, що характеризує його винагороду за ризик здійснення підприємницької діяльності та є різницею між сукупним доходом і сукупними витратами у процесі здійснення цієї діяльності</i>
О.О. Гетьман В.М. Шаповал	<i>Різниця між ціною реалізації та собівартістю продукції (товарів, робіт, послуг)</i>
Л.І. Шваба С.Ф. Покропивний Н.М. Бондар	<i>Частина виручки, що залишається після відшкодування всіх витрат на виробничу й комерційну діяльність підприємств</i>

* Складено за джерелами:

1. http://www.rusnauka.com/11_EISN_2011/Economics/14_84676.doc.htm.
2. Кучер Л.Ю. Науково-теоретичні основи формування прибутку в підприємствах / Л.Ю. Кучер / Інноваційна економіка. - 2010. - 3 с.

Оскільки прибуток є основним стимулом господарської діяльності, важливим джерелом розвитку суб'єктів господарювання, а також має загальнодержавне значення, тому що позитивно впливає на збільшення доходної частини державного бюджету, то його місце та роль у розвитку ринкової економіки дуже стрімко зростає. У сучасних умовах роль прибутку суб'єкта господарювання можна характеризувати наступним чином (табл. 2):

Таблиця 2. Характеристика ролі прибутку підприємства в умовах ринкової економіки

Прибуток підприємства в умовах ринкової економіки		
1. Головна мета підприємницької діяльності	2. Критерій ефективності господарської діяльності	3. Внутрішнє джерело формування фінансових ресурсів для інвестицій та інноваційного розвитку підприємства
4. Основний захисний механізм від загрози банкрутства	5. Головне джерело підвищення ринкової вартості підприємства	6. Джерело задоволення соціальних потреб
7. База економічного розвитку держави	8. Джерело доходів акціонерів та засновників	9. Сприяє підвищенню конкурентоспроможного статусу підприємства

Сутність прибутку можна і навіть варто розглядати як джерело задоволення інтересів усіх ланок економічних відносин суб'єкта господарювання. Інтереси суб'єктів ринкових відносин визначаються тим, хто і в якому прибутку зацікавлений. Тому при аналізі прибутку необхідно діяти у відповідності до інтересів усіх суб'єктів ринкових відносин: держави, власників, трудового колективу.

Якщо розглядати на загальнодержавному рівні, то підприємство, яке є прибутковим, забезпечує чітке виконання фіскальної функції держави, тобто, чим більший прибуток на підприємстві, тим більше податкових надходжень до державного бюджету.

Економічні інтереси засновників підприємства (акціонерів, співвласників) реалізуються через отриманий прибуток за результатами виробничої діяльності підприємства, який виступає джерелом достатку акціонерів та засновників, а також виконання важливих для господарювання функцій:

- отримання прибутку на підприємстві – гарантія вчасної та повної виплати заробітної плати та заохочення працівників;
- зростання прибутку є гарантією для його власників щодо ефективного розвитку;
- для акціонерів підприємства прибуток є головним джерелом додаткового доходу у вигляді дивідендів;
- якщо рівень прибутку постійно зростає, це супроводжується зростанням ринкової вартості суб'єкта господарювання, а також збільшенням вартості ринкових акцій.

З точки зору суб'єкта господарювання, прибуток забезпечує фінансову автономію підприємства та формує суспільну оцінку. Адже підприємство, яке є прибутковим, забезпечує собі високий рівень іміджу на ринку економічних відносин, а тому формує високий рівень інвестиційної привабливості, оскільки є рейтинговим. Також прибуток дає змогу нарощувати виробничу потужність підприємства. Саме наявність та постійна максимізація прибутку є гарантією високого конкурентоспроможного статусу на економічному ринку.

Економічні інтереси трудового колективу також реалізуються через максимізацію прибутку підприємства. Для працівників прибуток може бути джерелом фінансування додаткового доходу у вигляді премій, поряд із гарантією своєчасної та повної виплати заробітної плати. Прибуток є також джерелом фінансування соціального розвитку колективу. Його можна назвати соціальним гарантом. В умовах ринкових відносин підприємства можуть значно впливати на обсяг прибутку від реалізації, змінюючи обсяги виробництва продукції, залишки нереалізованої продукції, підвищуючи рентабельність продукції.

Підприємство, яке має своєчасний та стабільний прибуток, може задовольняти суспільні інтереси шляхом надання спонсорської допомоги, благодійних внесків та меценатства.

Висновки та пропозиції. Дослідивши різні підходи до визначення категорії «прибуток», можна сказати, що всі вони є взаємодоповнюючими і визначають прибуток як головну мету власників суб'єктів господарювання, винагородою за їх ризик і розраховується як різниця між сукупними доходами й витратами підприємства.

Прибуток відіграє дуже важливу роль фактора і рушійної сили на мікро- і макрорівні, виступає не тільки стимулом господарської діяльності, а й основним джерелом розвитку діяльності підприємства, а також впливає на стан економічного розвитку держави.

Як найважливіша фінансова категорія, він точно відображає позитивний результат господарської діяльності підприємства, характеризує ефективність виробництва, свідчить про обсяг і якість виробленої продукції чи наданих послуг.

Від розміру отриманого прибутку залежить дуже багато факторів діяльності підприємства: вчасна виплата заробітної плати та заохочення працівників, поповнення виробничих фондів, сплата податків до державного бюджету.

Якщо розмір прибутку на підприємстві зростає, то це свідчить про те, що доходи від реалізації товарів та надання послуг покривають сукупні затрати підприємства. Прибуток є основним і найважливішим критерієм конкурентоспроможності підприємства, джерелом інвестування, інноваційного розвитку та технічного вдосконалення виробничих потужностей.

Отже, розмір прибутку підприємства дуже вагомо впливає на формування фінансових ресурсів установи, збільшення ринкової вартості компанії, ефективність виробничого процесу, а також на економічний стан і розвиток держави.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бланк І.А.* Управление прибылью / И. А. Бланк. – К. : Ника-Центр, 2007. – 768 с.
2. *Висока О.Є.* Економічна сутність прибутку та концепції його формування / О.Є. Висока // Наукові праці КНТУ. – Сер.: Економічні науки. – 2010. – Вип. 17. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/npkntu_e/2010_17/stat_17/44.pdf.
3. *Покропивний С.Ф.* Економіка підприємства: Підручник / За заг. ред. С. Ф. Покропивного. – Вид. 2-ге, перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2000. – 528 с.
4. *Гетьман О.О., Шаповал В.М.* Економіка підприємства: Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів. – Київ, Центр навчальної літератури, 2006. – 488 с.
5. *Блонська, В.І.* Вдосконалення формування та використання прибутку підприємства [Текст] / В.І. Блонська, О.І. Вужинська // Науковий вісник НЛТУ України. – 2008. – № 18.1. – С. 122–128.
6. *Ногіна С., Свіридова М.* Шляхи вдосконалення формування та розподілу прибутку. / С. Ногіна, М. Свіридова // Економічний аналіз. – 2011. – № 2. – Вип. 8. – С. 283–286.
7. *Пігуль Н.Г.* Управління прибутком підприємства / Н.Г. Пігуль // Збірник наукових праць / Держ. вищ. навч. заклад «Укр. академія банк. справи НБУ», – 2010. – № 28. – С. 79–85.
8. *Фінансова діяльність підприємства: підручник / О. М. Бандурка, М. Я. Коробов, К. І. Орлов та інші.* – К.: Либідь, 1998. – 312 с.
9. *Поддєрьогін А.М.* Фінанси підприємств. – К.: КНЕУ, 1998. – 368 с.
10. *Іванова В.В.* Планування діяльності підприємства: Навч. посіб. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 472 с.
11. *Планування та прогнозування в умовах ринку.* – Навч. посіб./ За ред. В.Г. Воронкової. – К.: ВД «Професіонал», 2006. – 608 с.
12. http://www.rusnauka.com/11_EISN_2011/Economics/14_84676.doc.htm.
13. *Кучер Л.Ю.* Науково-теоретичні основи формування прибутку в підприємствах / Л.Ю. Кучер / Інноваційна економіка. – 2010. – 3 с.

REFERENCES

1. *Blank I.A.* Management of profit / S. A. Blank. – K. : Nika-Center, 2007. – 768 p.
2. *High.Is.* Economic nature of profit and the concept of its formation / A. Is. High // Scientific works of KNTU. – Ser.: The economic science. – 2010. – Vol. 17. [Electronic resource]. – Access mode: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/npkntu_e/2010_17/stat_17/44.pdf.
3. *Pokropivny S.F.* Economics of enterprise: Textbook / For zag. edited by S. F. Pokerbingo. . 2nd, revised and enlarged extra – K.: KNEU, 2000.– 528 p.
4. *Getman, A.A., Shapoval V.M.* Economics of enterprise: textbook for students of higher educational institutions. – Kiev, Center educational literature, 2006. – 488 p.
5. *Blonsky, V.I.* Improvement of formation and use of profit of the enterprise [Text] / I. V. Blonskaya, A. I. Vojenska // Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine. – 2008. – No. 18.1. – P. 122-128.
6. *Noga S., Sviridova M.* Ways to improve the formation and distribution of profits. / Noga S., M. Sviridova // Economic analysis. – 2011. – No. 2. – Vol. 8. – P. 283-286.

7. *Phul N. G.* The management profit of the enterprise / N. G Phul // Collection of scientific works / State. very, very. proc. the school «eng. Academy Bank. the case of the NBU», – 2010. – № 28. – P. 79-85.
8. Financial activity of enterprise: textbook / A. M. Bandurka, N. Y. Korobov, K. I. Orlov and others. . – K.: Lybid, 1998. – 312 p.
9. *Powderhorn A. M.* Finance companies. – K.: KNEU, 1998. – 368 p.
10. *Ivanov V. V.* the Planning of activity of enterprise: Textbook. p. – K.: Center of educational literature, 2006. – 472 p.
11. Planning and forecasting in the market. – Proc. the manual./ Under the editorship of V. G. Voronkova. – K.: VD «Professional», 2006. – 608 p.
12. http://www.rusnauka.com/11_EISN_2011/Economics/14_84676.doc.htm.
13. *Kucher L.Yu.* Naukovo-teoretichni bases of forming of income in pidpriemstvakh/ of L.Yu.kucher/innovaciyna economy. - 2010. – 3 s.

УДК 658.5:65.011

*Вікторія Гудкова, д. е. н., доц.
(професор каф. «Економіка та підприємництво»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ДІАГНОСТИКА ПІДПРИЄМСТВА: ВІД СПЕЦИФІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ДО ЗАГАЛЬНОГО ЗМІСТУ

Проаналізовано сучасні наукові погляди, узагальнено зміст, виділено іманентні якості та сформульовано специфічні особливості діагностики, як форми аналізу та методу дослідження процесів, явищ, об'єктів. З'ясовано, що алгоритм діагностики складається з послідовної реалізації сукупності дій, починаючи з постановки діагностичної задачі (або визначення бажаного результату), безпосереднього діагностування (або процесу дослідження), і закінчуючи постановкою діагнозу (або отриманням результату дослідження). Наголошується, що діагностика поєднує між собою емпіричне та теоретичне дослідження, починається на рівні досвіду та тісно пов'язана з поняттями «моделювання», «проектування», «прогнозування». Розширено перелік та уточнено зміст іманентних якостей, до яких крім цілеспрямованості, об'єктивності, своєчасності та ефективності віднесено комплексність. Виділено специфічні особливості, що відрізняють діагностику від інших методів аналізу, а саме, симптоматичність, транспарентність, прогностичність, релятивність та обумовленість.

Позначено сферу діагностичного аналізу на рівні суб'єкта господарювання та розкрито зміст категорії «діагностика підприємства». При формуванні досліджуваної категорії використано об'єктний та методологічний підходи. За об'єктним підходом за рахунок застосування категорії «підприємство» обмежено сферу використання та виявлено смислове призначення зазначеного поняття. За методологічним підходом шляхом застосування категорії «діагностика» розкрито методологічні основи та пояснено особливості проведення аналітичних досліджень.

Ключові слова: діагностика, аналіз, особливість, економічна діагностика, діагностика підприємства.

© Гудкова В. П., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Виктория Гудкова, д. э. н., доц.
(профессор каф. «Экономика и предпринимательство»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ДИАГНОСТИКА ПРЕДПРИЯТИЯ: ОТ СПЕЦИФИЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЕЙ К ОБЩЕМУ СОДЕРЖАНИЮ

Проанализированы современные научные взгляды, обобщенно содержание, выделены имманентные качества и сформулированы специфические особенности диагностики, как формы анализа и метода исследования процессов, явлений, объектов. Выяснено, что алгоритм диагностики состоит из последовательной реализации совокупности действий, начиная с постановки диагностической задачи (или определение желаемого результата), непосредственного диагностирования (или процесса исследования), и заканчивая постановкой диагноза (или получением результата исследования). Отмечается, что диагностика объединяет между собой эмпирическое и теоретическое исследование, начинается на уровне опыта и тесно связана с понятиями «моделирование», «проектирование», «прогнозирование». Расширен перечень и уточнено содержание имманентных качеств, к которым кроме целенаправленности, объективности, своевременности и эффективности отнесена комплексность. Выделены специфические особенности, отличающие диагностику от других методов анализа, а именно, симптоматичность, транспарентность, прогностичность, релятивность и обусловленность.

Обозначена сфера диагностического анализа на уровне предприятия и раскрыто содержание категории «диагностика предприятия». При формировании исследуемой категории использовано объектный и методологический подходы. В соответствии с объектным подходом за счет применения категории «предприятие» ограничено сферу использования и выявлено смысловое назначение указанного понятия. В соответствии с методологическим подходом путем применения категории «диагностика» раскрыты методологические основы и особенности проведения аналитических исследований.

Ключевые слова: диагностика, анализ, особенность, экономическая диагностика, диагностика предприятия.

*Victoria Gudkova, PhD of Economics, Associate Professor
(Professor of Department «Economics and Entrepreneurship»,
State Economy and Technology university of Transport)*

DIAGNOSIS OF COMPANIES: ON THE SPECIFICS TO THE TOTAL CONTENT

Analyzed the modern scientific views, generally content revealed the inherent quality and formulated specific features of diagnosis, as a form of analysis and research techniques of processes, phenomena and objects. It was found that the diagnostic algorithm consists of the consistent implementation of the set of actions, beginning with the formu-

lation of a diagnostic problem (or the determination of the desired result), immediate diagnosis (or the study of the process), and ending with the diagnosis (or the outcome of study). It is noted that integrates diagnostics together empirical and theoretical research, begins at the level of experience, and is closely related to the concepts of «simulation», «design», «forecasting». The list is updated and the content of the inherent qualities, which besides tselenapravlennosti, objectivity, timeliness and effectiveness attributed complexity. Allocated specific features that distinguish the diagnosis of other methods of analysis, namely, symptomatic, transparency, predictability, conditionality and relativity.

It delineates the scope of diagnostic analysis at the enterprise level and reveals the content of «diagnostics companies» category. In the formation of the test categories used by the object and methodological approaches. In accordance with the objective approach through the use of «companies» category is limited to the scope of use and identified meaningful purpose of this concept. In accordance with the methodological approach by applying the «diagnostics» category revealed methodological bases and features of analytical studies.

Key words: diagnosis, analysis, especially, economic diagnostics, diagnostics companies.

Постановка проблеми в загальному вигляді. В процесі аналізу, планування, прийняття господарських рішень виникає широкий діапазон економічних задач, пов'язаних із різноманітною оцінкою підприємства – від комплексного аналізу економічних показників роботи на основі вивчення окремих результатів в умовах неповної інформації до порівняльного оцінювання сукупності критеріїв з інтегральним узагальненням отриманих досліджуваних характеристик.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В багатьох сучасних публікаціях (зокрема в [1, 3, 5, 8, 14, 15, 23]) процес розв'язання такого роду задач об'єднується загальним терміном «діагностика». Під діагностикою розуміються різні за визначенням, але схожі за сутністю поняття [9, 20 тощо], загальний зміст яких за енциклопедичним тлумаченням зводиться до проведення комплексних досліджень з виявлення цілей, способів і недоліків функціонування та розвитку підприємств або економічної системи в цілому [7, Т. 1, с. 353].

Виділення невирішених частин проблеми та постановка мети дослідження. Про ступінь вивчення питань діагностики економічних об'єктів свідчить перманентна систематизація наукових положень з доведенням результатів узагальнення до прикладного застосування як на рівні учбового процесу, так і на виробничому рівні. Проте продовження дослідницької роботи у напрямі теоретичного пошуку та інструментального удосконалення з уточненням значень загальної категорії та супутніх понять обумовлює необхідність систематизації сучасних уявлень про зміст, диференціацію, проблеми та практику здійснення комплексного аналізу показників залежно від поставлених економічних задач і області діагностування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перш за все слід уточнити саму досліджувану категорію, а також визначити терміни, що позначають сутнісні межі діагностування.

Діагностика, як справедливо відмічається в економічній енциклопедії, є категорією мікро- і макрорівня. На мікрорівні її зміст зводиться до проведення сукупності «досліджень для з'ясування цілей функціонування підприємств, компаній, способів їх досягнення і виявлення недоліків». На макрорівні такого роду пошук передбачає «виявлення реальних цілей розвитку економічної системи, способів їх досягнення»

та недоліків, способів їх усунення та раціональних варіантів розвитку» [7, Т. 1, с. 353]. Отже, поняття «діагностика» при проведенні економічних досліджень достатньо широке за змістом, не позначає місця локалізації аналітичних процедур, виходить поза коло інтересів окремих ринкових суб'єктів і це природно, тому що воно відображає загальний спосіб здійснення комплексного оцінювання.

Між тим сама по собі діагностика є міждисциплінарним способом дослідження процесів, явищ й об'єктів, що зародився і отримав переважний розвиток в медицині, має широке застосування в різних областях теоретико-прикладного знання (медичних, технічних, соціально-психологічних, суспільно-політичних, економічних та інших науках) і в економіку та управління був запозичений.

Як зазначають С. В. Кучерявенко і А. Н. Бистрова у монографії, присвяченій діагностичному аналізу як методології пізнання складних систем, з філософської точки зору «проблема діагностичного аналізу виступає як багатоаспектне явище» [11, с. 5]. За висновками авторів діагностичний аналіз складається з діагностичної задачі (по суті бажаного результату), діагностування, як самого процесу дослідження, діагнозу – як результату цього процесу і безпосередньої діагностики як області між теоретичним і практичним пізнанням [11, с. 12], яка у схематичному поданні не виділяється в окремий елемент. Осмислюючи узагальнення С. В. Кучерявенко і А. Н. Бистрова слід відмітити тотожність області діагностичного аналізу та діагностики, а отже тотожність сутності самих понять.

Для повнішого розуміння змісту досліджуваної категорії слід підкреслити, що за висновками С. В. Кучерявенко і А. Н. Бистрова з філософської точки зору діагностичний аналіз або діагностика (англ. diagnostics) є особливою формою аналізу, що:

- поєднує між собою емпіричне та теоретичне дослідження;
- починається на рівні досвіду, рухаючись до теоретичних узагальнень з відокремленням несуттєвого, виявленням спільного та фіксацією специфіки процесу, явища й об'єкта,
- а також за функціональним призначенням [11, с. 22–23] тісно пов'язаний з поняттями «моделювання», «проектування», «прогнозування», які базуються на всіх аспектах діагностичної діяльності та є її наслідком (рис. 1).



Рис. 1. Структура і алгоритм діагностики ([11] з уточненнями)

До того ж такому аналізу властива сукупність іманентних якостей (виділених у [11, с. 21] та уточнених за змістом), до яких належить:

1) цілеспрямованість – впливає із структури діагностики, а саме з необхідності та неминучості постановки діагностичної задачі (як певної проблемної ситуації із заданих бажаним результатом);

2) об'єктивність – передбачає використання в процесі діагностування достовірної інформації про процес, явище й об'єкт;

3) своєчасність – пов'язана з необхідністю урахування характеру діагностичної задачі (глибиною проблемної ситуації та гостротою отримання бажаного результату), при відкладанні розв'язання якої може бути отриманий негативний результат (прийняте деструктивне рішення);

4) ефективність – є наслідком постановки діагнозу з можливістю оптимізації отриманого результату, отже відповідно до загальної теорії систем діагностичний аналіз може бути результативним (з максимальним результатом при фіксованих витратах на постановку діагнозу), економним (з заданим результатом та мінімальними ресурсними витратами), надійним (з високою ймовірністю подолання виявлених відхилень в процесі функціонуванні та розвитку об'єкта) [4, с. 283].

До вказаної сукупності внутрішньо притаманних діагностиці властивостей, що впливають з природи діагностичного аналізу і є невід'ємними характеристиками його існування, слід додати:

5) комплексність, яка виявляється через системність, взаємопов'язаність, повноту аналізу певних подій та явищ, в процесі планування, прогнозування й управління суб'єктами та об'єктами підприємницької діяльності.

Ураховуючи характер іманентних якостей, властивих не лише досліджуваній категорії, слід додати, що діагностика, як форма аналізу (за ствердженням одних авторів [11, 12, 17, 22]) або як окремий дослідницький метод (за думкою інших вчених [16, 19]), і аналіз, як метод наукового пізнання, не ідентичні поняття. Як наслідок потребує уточнення відповідь на запитання: «Які саме прояви аналізу є діагностичними або які специфічні властивості має діагностика?».

Як зазначають Є. І. Чазов, Г. І. Царегородцев, Є. О. Кротков особливість діагностичного завдання, що нерідко виникає у найрізноманітніших областях наукової та практичної діяльності, полягає в необхідності по вихідним і, як правило, обмеженим відомостями про систему розпізнати (подумки відтворити, визначити) якомога повніший комплекс змін (перебудов), виявити їхні причини, механізм і спрямованість [22, с. 67].

Дж. К. Лафт стверджує, що діагностика є видом аналізу, який застосовується щодо основних показників діяльності з метою встановлення причин відхилень та проблем у функціонуванні досліджуваного об'єкта [12, с. 17].

За І. Д. Фаріоном діагностика – це один із методів аналізу стану досліджуваного об'єкта (переважно внутрішнього середовища його функціонування) і основним засобом виявлення недоліків та проблем, встановлення сильних і слабких позицій, виявлення потенційних загроз досягнення поставлених цілей і реалізації стратегії [21, с. 8–9].

Г. П. Ситник і В. І. Абрамов [17] виділяють два взаємопов'язаних і водночас відносно самостійних ступеня діагностичного методу, які в цілому характеризують його специфіку: чуттєвий та раціональний ступені діагнозу. Діагноз має чуттєвий ступінь, коли діагностика процесів, явищ, об'єктів: здійснюється за допомогою відчуттів, сприйняття, уявлень; на буденному рівні; має стихійний, пасивний характер; є порівно менш глибокою. Раціональний ступінь діагнозу властивий діагностиці: виконаний на базі термінів, суджень, умовиводів, визначень, понять, законів, прин-

ципів, ідей; єдності буденного і теоретичного рівнів; організовано, цілеспрямовано й активно; на наукових засадах [17, с. 22].

За висновками В. Мизюна та А. Султанова діагностика за своїм змістом ширше поняття аналізу, тому що включає не тільки оцінку стану і результатів роботи з метою виявлення вузьких місць і вироблення заходів щодо підвищення ефективності основної діяльності, але й передбачає здійснення безперервного контролю (моніторингу) різних складових бізнес-процесу, якість організації та ефективність функціонування яких безпосередньо впливає на фінансові результати. Крім того на відміну від діагностики аналізу характерний цілий ряд недоліків, основними з яких є: надмірна кількість показників, висока трудомісткість розрахунків і неможливість надання однозначної оцінки, недоступність методики для розуміння широким колом користувачів-практиків внаслідок складності застосовуваного аналітичного інструментарію [16].

Б. Ф. Кевбрін до специфічних особливостей діагностики відносить врахування при дослідженні того, що один і той же набір ознак може викликатися різними причинами, а в процесі діагностичного пізнання здійснюється визначення стану одиничного об'єкта, під яким він розуміє «не що інше, як встановлення діагнозу» [13, с. 48].

За К. Є. Тарасовим діагностика є особливим проміжним видом пізнання, що складається між науковим знанням загальної сутності та упізнанням одиничного, конкретного явища, коли, знаючи загальне про відповідному класі предметів, ми в той же час не знаємо предмета свого дослідження [19, с. 5].

О. Ф. Ануфрієва стверджує, що специфіка мети діагностичної діяльності полягає у використанні певних законів функціонування об'єкта для перетворення його реального стану та здійснення практичного втручання в систему (приведення системи в стан нормального функціонування методами управління) [2, с. 11].

Отже на відміну від інших методів аналізу діагностичний аналіз або діагностика відрізняється рядом специфічних особливостей, до яких можна віднести:

1) симптоматичність або зорієнтованість на основні (кількісно обмежені) ознаки процесу, явища, об'єкту – симптоми (< грец. *symptōma* – збіг обставин, ознаки [18, с. 835]) (основні показники функціонування та розвитку);

2) транспарентність, тобто доступність, відкритість, прозорість отримання інформації та розуміння діагностичного інструментарію (< англ. *transparent* – явний);

3) прогностичність, що виявляється при постановці діагнозу шляхом розпізнавання комплексу змін та передбачення майбутнього стану та перспектив розвитку процесу, явища, об'єкту (< грец. *prognōstikē* от *prognōsis* – передбачення);

4) релятивність, яка виявляється в процесі діагностування при співставленні порівнювальних характеристик з нормою (вихідною абстракцією) – оцінці параметрів процесу, явища, об'єкту з точки зору відповідності прийнятим для співставлення значенням (< лат. *relativus* – відносний);

5) обумовленість – пов'язана з одного боку із застосуванням норм або існуючих теоретичних узагальнень щодо граничних значень досліджуваних показників до конкретних випадків, з іншого – спрямованістю діагностики проти основних причин виникнення певних проблемних ситуацій.

Таким чином діагностичному аналізу або діагностиці властиві іманентні якості та специфічні особливості, що полягають у цілеспрямованості та комплексності проведення дослідження, об'єктивності одержаних результатів, своєчасності та ефективності розв'язання поставлених задач в умовах симптоматичності в урахуванні, релятивності та обумовленості в оцінці ознак процесу, об'єкту, явища, транс-

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

парентності інформації й інструментарію, а також прогностичності встановленого діагнозу (табл. 1).

Таблиця. 1. Іманентні якості та специфічні особливості діагностики

Іманентні якості	Зміст іманентних якостей	Специфічні особливості	Зміст специфічних особливостей
Цілеспрямованість	Проведення діагностики відповідно до поставленої діагностичної задачі (певної проблемної ситуації із заданих бажаним результатом)	Симптоматичність	Зорієнтованість діагностики на основні ознаки процесу, явища, об'єкту – симптоми (основні показники функціонування та розвитку)
Об'єктивність	Використання в процесі діагностики достовірної інформації про процес, явище й об'єкт	Транспарентність	Доступність, відкритість, прозорість отримання інформації та розуміння діагностичного інструментарію
Своєчасність	Урахування в процесі діагностики характеру діагностичної задачі (глибини проблемної ситуації та гостроти отримання бажаного результату)	Прогностичність	Розпізнавання в процесі діагностики комплексу змін з передбаченням майбутнього стану та перспектив розвитку процесу, явища, об'єкту
Ефективність	як діагностування	Релятивність	Співставлення порівнювальних характеристик з нормою (вихідною абстракцією) або оцінка параметрів процесу, явища, об'єкту з точки зору відповідності нормативним значенням
результативність	з максимальним результатом при фіксованих витратах на постановку діагнозу		
економність	з заданим результатом та мінімальними ресурсними витратами		
надійність	з високою ймовірністю подолання виявлених відхилень в процесі функціонуванні та розвитку об'єкта	Обумовленість	Застосування норм до конкретних випадків, спрямованість проти основних причин виникнення проблемних ситуацій
Комплексність	Системність, взаємопов'язаність, повнота діагностичного аналізу процесів, явищ й об'єктів		

Повертаючись до рівнів застосування діагностичного аналізу в економіці (мікро- і макрорівнів) та концентруючи увагу на дослідженні процесів функціонування і розвитку підприємств, слід відмітити варіативність досліджуваної категорії. Внаслідок різноманіття процесів, явищ та об'єктів дослідження, а також значної кількості діагностичних задач, сформований понятійно-категоріальний апарат складається із низки специфічних термінів.

В багатьох публікаціях йде мова про економічну (за Варташовим А. С. [3]) або просто діагностику діяльності підприємства (за Мельник О. Г.) [15], діагностику фінансово-економічної діяльності (за Швиданенко Г. О. [23]) або стану підприємства (за Воронковою А. Е. [5]), діагностику економічної систем [7], економічну діагнос-

тику в цілому та фінансову діагностику підприємства зокрема (за Кривозв'язком І. В. [9, 10]) або бізнес-діагностику взагалі [1]. Зрозуміло, що залежно від цілеспрямованості проведення дослідження розглядаються різні об'єкти економічного діагностування.

Абстрагування та формалізація сукупності понять діагностичного аналізу, що використовуються на рівні підприємства, дозволяє виділити наступні об'єкти в сфері діагностичного оцінювання (рис. 2):

- 1) підприємство – при оцінюванні ринкової вартості, конкурентоспроможності, стану, кредитоспроможності, інвестиційної привабливості, потенціалу розвитку;
- 2) напрям діяльності – при локалізації діагностики в межах окремих бізнесів з наданням внутрішньогосподарської та зовнішньої ринкової оцінки;
- 3) продукт – при оцінюванні рівня якості, конкурентоспроможності, ринкового сегменту окремих товарів, робіт та послуг;
- 4) економічні процеси – зокрема процеси відтворення основних засобів або матеріально-технічного забезпечення;
- 5) економічні явища – такі як ефективність (продукту, діяльності, підприємства), ліквідність (ресурсів або балансу), банкрутство (суб'єкта господарювання).

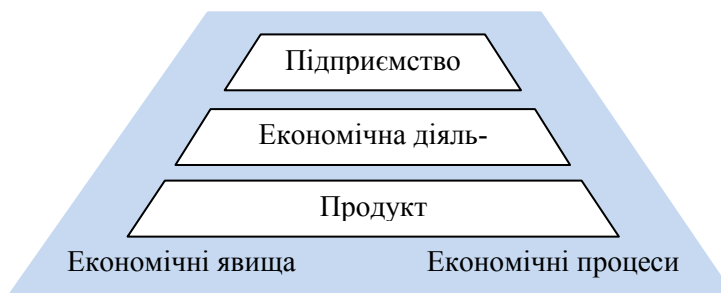


Рис. 2. Сфера економічної діагностики на рівні підприємства

Ураховуючи різноманіття видів економічної діагностики мікрорівня та обмеження сфери діагностичного аналізу економічними відносинами підприємства, як самостійного суб'єкта господарювання, що здійснює економічну діяльність та задовольняє потреби ринку в певних продуктах – у якості фундаментальної та об'єднуючої категорії коректно використовувати поняття «діагностика підприємства». Інші категорії (у т. ч. економічна діагностика підприємства, діагностики фінансово-економічної діяльності, бізнес-діагностика, діагностика стану підприємства тощо) розкривають різні аспекти та формують складові діагностичного аналізу підприємства, позначаючи окремі технології проведення комплексних аналітичних досліджень залежно від поставлених діагностичних задач. Сприйняття сутності та розуміння змісту поняття «діагностика підприємства» здійснюється завдяки його формуванню за об'єктним та методологічним підходами.

За об'єктним підходом за рахунок застосування категорії «підприємство» обмежується сфера використання та виявляється смислове призначення зазначеного поняття, локалізуються у зрозумілих границях процеси, явища та об'єкти дослідження. Категорія «підприємство» за природою утворення є економічною категорією, а самі підприємства – невід'ємною частиною, навіть основою системи економічних відносин. В правовому контексті, згідно з національним законодавством підприємство є самостійним суб'єктом господарювання, створеним «компетентним орга-

ном державної влади або органом місцевого самоврядування, або іншими суб'єктами для задоволення суспільних та особистих потреб шляхом систематичного здійснення виробничої, науково-дослідної, торговельної, іншої господарської діяльності» (Господарський кодекс України, стаття 62, [6]). За енциклопедичним визначенням є основною ланкою господарського комплексу, «яка забезпечує виробництво... товарів і послуг, здійснює науково-дослідну і комерційну діяльність з метою привласнення доходу (прибутку)» [7, Т. 2, С. 737]. В теоретичному розумінні (політекономічному сенсі) є системою відносин економічної власності з приводу привласнення різних об'єктів. Отже використання категорії «підприємство» є достатнім для наповнення поняття «діагностика підприємства» економічним змістом, відображення конкретної групи тісно пов'язаних економічних відносин, стійких і надійних причинно-наслідкових зв'язків і залежностей, локалізованих на мікроекономічному рівні.

За методологічним підходом шляхом застосування категорії «діагностика» поняття «діагностика підприємства» розкриває методологічні основи та пояснює особливості проведення аналітичних досліджень. Передбачає комплексність оцінки окремих процесів, явищ, об'єктів господарської діяльності або в цілому підприємства як суб'єкта економічних відносин і системи взаємодії з приводу привласнення, володіння, розпорядження, користування та споживання засобів виробництва і результатів праці. Ураховуючи достатньо детальний аналіз методологічної складової досліджуваного поняття додаткових пояснень у цьому аспекті «діагностика підприємства» не вимагає, втілюючи у собі іманентні якості та специфічні особливості притаманні діагностичному аналізу як такому.

Висновки і пропозиції. Як наслідок категорія «діагностика підприємства» є самодостатнім змістовним поняттям, що не потребує уточнень та додаткової термінологічної деталізації і має чітку внутрішню термінологічну структуру, сформовану з об'єктно-методологічних позицій. Коли йде мова про діагностику підприємства виникає повне розуміння області та характеру проведення діагностичного дослідження, усвідомлення необхідності реалізації завдань діагностичного аналізу щодо економічних процесів, явищ, об'єктів на рівні суб'єкта господарської діяльності. Підсумовуючи головні смислові узагальнення можна стверджувати, що *діагностика підприємства є комплексним дослідженням з оцінки стану, виявлення недоліків та встановлення характеру порушень в процесі функціонування підприємств з метою визначення способів подолання негативних тенденцій розвитку господарської діяльності.*

Широкий діапазон економічних проблем від окремих порушень у поточній діяльності до системних патологій розвитку процесів господарювання вимагає детального дослідження причин диференціації теперішніх і майбутніх станів підприємства. Встановленню та подальшому поглибленому вивченню причин виникнення окремих критичних ситуацій і потенційних кризових явищ повинна передувати багатоаспектна ідентифікація становища підприємства з оцінкою гостроти проблематики, можливостей подолання негативних тенденцій, наявності та сфери локалізації точок економічного зростання. Такого роду оцінка передбачає виявлення певних симптомів з використанням специфічного інструментарію, заснованого на співставленні порівнянних характеристик, застосуванні обмежувальних значень показників і передбаченні майбутнього стану підприємства та перспектив розвитку господарської діяльності. Сукупність економічних категорій, що мають безпосереднє відношення до діагностики підприємства, характеризує внутрішню економічну

структуру діагностичного аналізу суб'єкту господарювання і у виокремленому сприйнятті відображає зміст та логіку діагностування залежно від поставлених діагностичних задач.

ЛІТЕРАТУРА

1. Business Diagnostics: Evaluate and Grow Your Business / Richard Mimick, Michael Thompson, William E. Smith. – 2005. – 334 p.
2. *Ануфриев А. Ф.* Психологический диагноз / Александр Федорович Ануфриев. – М.: «Ось-89», 2006. – 192 с.
3. *Вартаков А. С.* Экономическая диагностика деятельности предприятия: организация и методология / А. С. Вартаков. – М.: Финансы и статистика, 1991. – 80 с.
4. Винограй Э. Г. Основы общей теории систем / Э. Г. Винограй. – Кемерово: КемТИПП, 1993. – 339 с.
5. Воронкова А. Е. Діагностика стану підприємства: теорія і практика: монографія / А.Е. Воронкова. – Х.: Вид-во «ІНЖЕК», 2008. – 520 с.
6. Господарський кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page>. Загол. з екрану. – Перевірено: 13.03.2016.
7. Економічна енциклопедія: Наукове видання у 3-х т. / Редкол.: ...С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія». – Т. 1, 2000. – 864 с.; Т. 2, 2001. – 848 с.; Т. 3, 2002. – 952 с.
8. *Костирко Л. А.* Діагностика потенціалу фінансово-економічної стійкості підприємства: монографія / Л. А. Костирко [2-ге вид. перероб. і допов.]. – Х.: Фактор, 2008. – 336 с.
9. *Кривозв'язюк І. В.* Економічна діагностика: навч. посіб. / І. В. Кривозв'язюк. – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 456 с.
10. *Кривозв'язюк І. В.* Методичні підходи до здійснення фінансової діагностики підприємств / І. В. Кривозв'язюк, Я. О. Кость [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/20_PRNiT_2007/Economics/23723.doc.htm Загол. з екрану. – Перевірено: 13.03.2016.
11. *Кучерявенко С. В.* Диагностический анализ как методология познания сложных систем / С. В. Кучерявенко, А. Н. Быстрова; Юргинский технологический институт. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2012. – 131 с.
12. *Лафт Дж. К.* Управленческие решения: учеб. пособ. / Дж.К. Лафт. – М.: ООО фирма «Благовест-В», 2004. – 304 с.
13. Логико-гносеологические и методологические проблемы диагноза / Под. ред. В. С. Тютютина. М., 1986. – 123 с.
14. *Львова Н. А.* Финансовая диагностика предприятия: монография / Н. А. Львова. – М.: ООО «Перспект», 2015. – 301 с.
15. *Мельник О. Г.* Системи діагностики діяльності підприємств: полікритеріальна концепція та інструментарій: монографія / О. Г. Мельник. – Л.: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2010. – 344 с.
16. *Мизюн В.* Диагностика предприятия как инструмент принятия решений / В. Мизюн, А. Султанов // Аудит и финансовый анализ. – 2010. – № 1 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.cfin.ru/management/finance/cost/intel_diagn.shtml. Загол. з екрану. – Перевірено: 13.03.2016.
17. *Ситник Г. П., Абрамов В. І.* Діагностичний метод як інструмент оцінювання державної політики національної безпеки / Г. П. Ситник, В. І. Абрамов // Філософія, методологія, теорія та історія державного управління. – 2013. – №. – С. 17–26. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://visnyk.academy.gov.ua/wp-content/uploads/2014/02/2013-3-5.pdf>. Загол. з екрану. – Перевірено: 13.03.2016.
18. Словник іншомовних слів: 23000 слів та термінологічних словосполучень / Уклад. Л. О. Пустовіт та ін. – К.: Довіра, 2000. – 1018 с.
19. *Тарасов К. Е.* Основные вопросы методологии диагноза / Константин Егорович Тарасов. – М.: Знание, 1967. – 31 с.
20. *Туркоман Л. С.* Роль і місце економічної діагностики в системі оцінки стану суб'єктів / Л. С. Туркоман // Наукові праці: наук.-метод. журн. / Чорномор. держ. ун-т ім. Петра Могили комплексу «Києво-Могилян. акад.». – Т. 109, Вип. 96. – 2009. – С. 87-91.
21. *Фаріон І. Д.* Діагностика і економічний аналіз у сфері послуг: курс лекцій / За ред. І. Д. Фаріона / І. Д. Фаріон, Л. І. Савчук, С. М. Жукевич – Т.: Економічна думка, 2005. – 260 с.
22. *Чазов Е. И.* Опыт философско-методологического анализа врачебной диагностики / Евгений Иванович Чазов, Геннадий Иванович Царегородцев, Евгений Алексеевич Кротков // Вопросы философии

фии. Диалектика и современное научное познание. – 1986. – № 9. – С. 66–85 [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://dspace.bsu.edu.ru/bitstream/123456789/7876/1/Chazov_Opit.pdf. Загол. з екрану. – Перевірено: 13.03.2016.

23. Швиданенко Г. О. Сучасна технологія діагностики фінансово-економічної діяльності підприємства: монографія / Г. О. Швиданенко, О. І. Олексюк. – К.: КНЕУ, 2002. – 280 с.

REFERENCES

1. Business Diagnostics: Evaluate and Grow Your Business / Richard Mimick, Michael Thompson, William E. Smith. – 2005. – 334 p.
2. Anufryev A. F. *Psykholohycheskyi dyahnoz*. Moskva, Os-89 Publ., 2006. 92 p.
3. Vartanov A. S. *Ekonomycheskaia dyahnostyka deiatelnosti predpriyatiya: orhanyzatsiia y metodolohiia*. Moskva, Fynansy y statystyka Publ., 1991. 80 p.
4. Vynohrai E. H. *Osnovy obshchei teoryy system*. Kemerovo, KemTYPP Publ., 1993. 339 p.
5. Voronkova A. E. *Diahnostyka stanu pidpriemstva: teoriia i praktyka: monohrafiia*. Kharkov, Vyd-vo «INZhEK» Publ., 2008. 520 p.
6. *Hospodarskyi kodeks Ukrainy*. Available at: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page> (Accassad 13 March 2016).
7. *Ekonomichna entsyklopediia: Naukove vydannia u 3-kh t. / Redkol.: ...S. V. Mochernyi (vidp. red.) ta in.* Kyiv: Vydavnychiy tsentr «Akademiia» Publ. T. 1, 2000. 864 p.; T. 2, 2001. 848 p.; T. 3, 2002. 952 p.
8. Kostyrko L. A. *Diahnostyka potentsialu finansovo-ekonomichnoi stiikosti pidpriemstva: monohrafiia*. Kharkiv: Faktor Publ., 2008. 336 p.
9. Kryvozv'iazuk I. V. *Ekonomichna diahnostyka: navch. posib*. Kyiv: Tsentri uchbovoi literatury Publ., 2013. 456 p.
10. Kryvozv'iazuk I. V., Kost Ia. O. *Metodychni pidkhody do zdiisnennia finansovoi diahnostyky pidpriemstv*. Available at: http://www.rusnauka.com/20_PRNiT_2007/Economics/23723.doc.htm (Accassad 13 March 2016).
11. Kucheriavenko S. V., Vystrova A. N. *Dyahnostycheskyi analiz kak metodolohiia poznania slozhnykh system; Yurhynskyi tekhnolohycheskyi instytut*. Tomsk: Yzd-vo Tomskoho polytekhnycheskoho unversyteta Publ., 2012. 131 p.
12. Laft Dzh.K. *Upravlencheskye resheniya: ucheb. posob*. Moskva: OOO fyрма «Blahovest-V» Publ., 2004. 304 p.
13. *Lohyko-hnoseolohycheskye y metodolohycheskye problemy dyahnoza / Pod. red. V. S. Tiukhtyna*. Moskva, 1986. – 123 p.
14. Melnyk O. H. *Systemy diahnostyky diialnosti pidpriemstv: polikryterialna kontseptsiiia ta instrumentarii: monohrafiia*. Lviv: Vydavnytstvo Natsionalnogo universytetu «Lvivska politehnika» Publ., 2010. – 344 p.
15. Myziun V. *Dyahnostyka predpriyatiya kak ynsstrument pryiniatya reshenyi // Audyt y fynansovi analiz*. – 2010. – № 1. Available at: http://www.cfin.ru/management/finance/cost/intel_diagn.shtml (Accassad 13 March 2016).
16. Sytnyk H. P., Abramov V. I. *Diahnostychnyi metod yak instrument otsiniuvannia derzhavnoi polityky natsionalnoi bezpeky // Filosofiia, metodolohiia, teoriia ta istoriia derzhavnoho upravlinnia*. – 2013. – №. – P. 17–26. Available at: <http://visnyk.academy.gov.ua/wp-content/uploads/2014/02/2013-3-5.pdf> (Accassad 13 March 2016).
17. *Slovyk inshomovnykh sliv: 23000 sliv ta terminolohichnykh slovospoluchen / Uklad. L. O. Pustovit ta in.* – Kyiv: Dovira Publ., 2000. – 1018 p.
18. Tarasov K. E. *Osnovnye voprosy metodolohyy dyahnoza*. – Moskva: Znanye Publ., 1967. – 31 p.
19. Turkoman L. S. *Rol i mistse ekonomichnoi diahnostyky v systemi otsinky stanu sub'iektiv // Naukovi pratsi: nauk.-metod. zhurn. / Chornomor. derzh. un-t im. Petra Mohyly kompleksu «Kyievo-Mohylian. akad.»*. – T. 109, Vyp. 96. – 2009. – P. 87-91.
20. Farion I. D., Savchuk L. I., Zhukevych S. M. *Diahnostyka i ekonomichnyi analiz u sferi posluh: kurs lektsii / Za red. I. D. Fariona*. T.: Ekonomichna dumka Publ., 2005. 260 p.
21. Chazov E. Y., Tsarehorodtsev H. Y., Krotkov E. A. *Opit fylosofsko-metodolohycheskoho analiza vrachebnoi dyahnostyky // Voprosy fylosofiy. Dyalektyka y sovremennoe nauchnoe poznanie*. – 1986. – № 9. – P. 66–85. Available at: http://dspace.bsu.edu.ru/bitstream/123456789/7876/1/Chazov_Opit.pdf. (Accassad 13 March 2016).
22. Shvydanenko H. O., Oleksiuk O. I. *Suchasna tekhnolohiia diahnostyky finansovo-ekonomichnoi diialnosti pidpriemstva: monohrafiia*. Kyiv: KNEU, 2002. 280 p.

UDC 338.24

*Alex Zits, PhD student
(State Economy and Technology University of Transport)*

**REVIEW GENESIS OF THEORETICAL APPROACHES TO THE CONCEPT
AND EFFECTIVENESS ENTERPRISE**

The article investigates theoretical approaches to the definition and evaluation of companies that are among the key economic theory. The analysis approaches and paid attention to theoretical developments on existing problems to identify and assess the effectiveness of the company. The main types of efficiency and the methods of evaluation. It was established that the term «efficiency» is not a clear definition and a lot of approaches to its conclusion. Two main approaches to explaining the essence of the term. The first approach is based on the fact that it is necessary to compare the resulting effect on its planned or expected value, which is adopted as the effect created as a result of achieving this goal. The second synthesis approach, which is defined article «efficiency», which describes the content literature associated with the evaluation value actually received from the enterprise to effect the amount of attracted resources, providing obtain this effect. It was found that evaluating the effectiveness of constantly improving, is an objective reality, as introduced in the evolution of new technology, new technologies, innovation, changing the productive forces and production relations, changing their effect on efficiency. Proved that the current multi-vector classification efficiency has the right to exist, as it allows to characterize this concept from different angles.

Keywords: effect, result, resources, costs, efficiency.

*Олексій Зіць, аспірант,
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

**ОГЛЯД ГЕНЕЗИ ТЕОРЕТИЧНИХ ПІДХОДІВ ДО ПОНЯТТЯ
ТА ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА**

Стаття присвячена дослідженню теоретичних підходів до визначення та оцінки ефективності підприємства, які є одними з ключових в економічній теорії.

Проведено аналіз підходів і приділено увагу теоретичним розробкам щодо існуючих проблем до визначення і оцінки ефективності підприємства.

Визначені основні види ефективності та розглянуті методи її оцінки.

© Зіць О., 2016

Встановлено, що поняття «ефективність» не має однозначного визначення і має багато підходів до його висновку.

Виділені два основних підходи до пояснення сутності даного терміна.

Перший підхід заснований на тому, що необхідно зіставляти отриманий ефект, з його очікуваною або запланованою величиною, яка прийнята в якості ефекту, створеного внаслідок досягнення поставленої мети. Другий узагальнюючий підхід, де визначена стаття «ефективність», який описано у тематичній літературі, пов'язаний з оцінкою співвідношення реально отриманого від діяльності підприємства ефекту до обсягу залучених ресурсів, що забезпечує отримання цього ефекту. З'ясовано, що оцінка ефективності постійно удосконалюється, це об'єктивна реальність, тому у процесі еволюції запроваджується нова техніка, новітні технології, інновації, змінюються продуктивні сили і виробничі відносини, змінюється їх вплив на ефективність виробництва. Обґрунтовано, що існуюча багатовекторна класифікація ефективності має право на існування, оскільки дозволяє характеризувати це поняття з різних боків.

Ключові слова: ефект, результат, ресурси, витрати, ефективність, результативність.

Алексей Зиць, аспірант,

(Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ОБЗОР ГЕНЕЗИСА ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ К ПОНЯТИЮ И ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Статья посвящена исследованию теоретических подходов до определения и оценки эффективности предприятия, которые являются одними из ключевых в экономической теории.

Проведен анализ подходов и уделено внимание теоретическим разработкам относительно существующих проблем к определению и оценке эффективности предприятия.

Определены основные виды эффективности и рассмотрены методы ее оценки. Установлено, что понятие «эффективность» не имеет однозначного определения и имеет много подходов к его заключению.

Выделены два основных подхода к объяснению сущности данного термина.

Первый подход основан на том, что необходимо сопоставлять полученный эффект с его ожидаемой или запланированной величиной, принятой в качестве эффекта, созданного в результате достижения поставленной цели. Второй обобщающий подход, где определена статья «эффективность», описанный в тематической литературе, связанный с оценкой соотношения реально полученного от деятельности предприятия эффекта к объему привлеченных ресурсов, обеспечивает получение этого эффекта. Установлено, что оценка эффективности постоянно совершенствуется, это объективная реальность, поэтому в процессе эволюции вводится новая техника, новые технологии, инновации, меняются производительные силы и производственные отношения, меняется их влияние на эффективность производства. Обосновано, что суще-

ствующая многовекторная классификация эффективности имеет право на существование, поскольку позволяет характеризовать это понятие с разных сторон.

Ключевые слова: эффект, результат, ресурсы, расходы, эффективность, результативность.

Statement of the problem. Successful implementation of the transport strategy until 2020, increase of competitiveness and interoperability require for implementation of not just efficient, but also effective economic activity of the railway transport. At the same time, increase of the work efficiency of all subdivisions of the railway transport will enable social-economic development of the national economy and integration into the global European space. Exactly because of this reason, it is necessary to increase efficiency of economic activity of the PJSC «Ukrzaliznytsia» production subdivisions.

In its etiology, this concept is very complex, because it integrates in itself such components as «effect», «result» and «resources». Only after preliminary consideration of these components, one may make comprehensive definition of the general investigated concept.

Analysis of latest studies and publications. Many scientists considered respective paradigm of the category «efficiency» at the level of an enterprise, in particular, M. Armstrong, M. Blaug, M. Bukhalkov, R. Daft, P. Drucker, T. Yevdokimova, G. Emerson, G. Zhuchkova, N. Kolesnikova, I. Mazur, T. Morshchenok, S. Mochernyi, V. Pareto, O. Prudnykov, O. Ryabkova, O. Sukharev, A. Fayol et. al.

However, it is necessary to note that despite big number of scientific works and significant achievements in this direction, a number of issues of theoretic-methodologic character concerning determination of theoretic approaches to the concept and assessment of the «efficiency» remain debatable, require for specification and further development, which stipulates the need of conducting this scientific investigation.

Statement of the task. Purpose of the article consists in investigation of the approaches to definition of the concept «efficiency» and kinds of the latter according to various signs and methods of assessment.

Presentation of main material. At present stage of national economy the concept «efficiency» is one of central ones in economic science. It is not by chance that many scientists-economists dedicated themselves to clarification of the general theoretical issues relating to this problem, determination of its interconnection with the economic laws.

At the same time, the concept «efficiency» has no clear definition. Many approaches to its definition exist. Until nowadays, this concept is the subject of scientific discussions in various fields. Prevailing majority of scientists-economists consider that efficiency is objective economic category, which at skillful use of the existing economic laws has independent and quantitative characteristics.

It is considered that term «efficiency» first appeared in economic literature. This is confirmed by use of this term in works of such founders of the classical political economy as V. Petti, F. Quesnay, D. Ricardo. However, using this term, they were ambivalent about the concept «efficiency». For example, William Petti and François Quesnay did not use «efficiency» as an independent concept. They used term «efficiency» as «effectiveness», as possibility to assess activity of the government and its ability to revive economic life. And classic of political economy Adam Smith in general did not use term «efficiency». David Ricardo returned this concept. He sought to assess efficiency of the capi-

tal and showed that the less durable is the capital the greater work is necessary to constantly spend for preservation of the initial efficiency.

Ricardo used term «efficiency» not in the meaning of «effectiveness», but as ratio of the result to a certain type of expenses. From that time concept «efficiency» acquired status of economic category [1, с. 22].

In XIX century, when machine production started to spread, when engineers had to deal both with economic tasks and with the production organization issues, the term «efficiency» started to lose its purely economic meaning. However, one of first representatives of theoreticians of management G. Emerson considered efficiency main task of the management [2, p. 117; 3, p. 83]. He made important contribution into development of the concept «efficiency» – separated connection between efficiency and functionality.

It is generally thought, that Vilfredo Pareto, who wrote in 1906 book «Teaching of political economy», laid foundations of the doctrine about economic efficiency. At present, under efficiency according to Pareto the condition of the system is considered, under which it is impossible to improve condition of any its element without worsening its other elements. In opinion of the scientist-economist O. Sukharev, it is widely distributed idea. It concerns both separate systems and agents [4, p. 10].

During study of the requirement of maximum economic wellbeing of the society under conditions of limited resources, Pareto drew conclusion that social wellbeing may be achieved at such condition of the economy, when nobody can improve its condition without worsening that of the other person. [4]. Such definition of efficiency is called Pareto optimum, whereby three necessary requirements for achievement of the Pareto optimal condition exist: firstly, such distribution of benefits among the users is needed, at which everybody satisfies its consumer needs to maximum degree (naturally, within limits of one's solvency); secondly, such placement of resources among production of different benefits is necessary, at which the most optimum use of these resources is achieved; thirdly, such production output is necessary, at which all production resources are used to their utmost (at the limit of the production possibilities).

The Pareto optimum is a popular model for study of the efficiency, but it has two shortcomings: firstly, it does not take into account distribution of resources among people, and, as wrote Nobel prize winner in economics Indian Amartya Sen, «Conditions of the society may be Pareto optimum, but at the same time some people may be in extreme poverty, while other bath in luxury, because wretchedness can't be mitigated without reduction of luxury»; secondly, the Pareto optimum assumes that efficiency is achieved spontaneously, without intrusion of the state, which is not always the case.

Review of scientific literature has shown that there is no single approach to definition of the concept and assessment of efficiency (Table 1).

Table 1. Approaches to definition of the concept and assessment of efficiency

Authors	Definition
G. Emerson [16, p. 83]	Efficiency is main purpose of management, which determines connection with functionality of the enterprise
P. Drucker [5, p. 25]	Activity of the enterprise has to be both efficient and effective
D. Ricardo [6, p. 74]	Efficiency is economic category, which determines ratio of the result and a certain kind of expenses

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

M. Armstrong [7, p. 12–13]	Efficiency is the result of activity, which meets the set goals
M. Blaug [9, p. 219]	Efficiency is not the result of activity, which meets the set goals, it is the effectiveness
R. Daft [12, p. 75]	Efficiency is the degree of implementation of the goal
I. Mazur [17, p. 177]	Efficiency is the degree of implementation of the organization activity goal
M. Bukhalkov [11, p. 341]	Efficiency is the різниця між результатами і витратами, між ціною товару та його собівартістю
V. Pareto [4, p. 10]	Efficiency is obtaining of maximum possible benefits from the available resources
S. Mochernyi [18, p. 508]	Efficiency is the ability to bring effect, effectiveness of the process, project, etc., which are defined as the ratio of the effect, of the result to the expenses that ensured this result
O. Ryabkova [14, p. 79]	Indicator of effectiveness is directed at increase, improvement of the result, while indicator of efficiency is directed at reduction of the expenses
T. Morshchenok [3, p. 88]	Efficiency is, firstly, effectiveness of activity, which is characterized by the ratio of the obtained economic effect to the expenses, the resources that stipulated obtaining of this result; secondly, comprehensive assessment of the results of using all kinds of the resources; thirdly, measure of achievement of the set goals

So, as one can see from Table 1, many approaches exist to definition and assessment of the concept «efficiency». Some authors consider efficiency as the ratio between the effect and the expenses; others consider and identify the concepts «efficiency» and «effectiveness». In our opinion, both points of view have right for existence. Activity of the enterprise has to be both effective and efficient.

According to P. Drucker, effectiveness is result of the fact that necessary sensible things are developed, and efficiency is consequence of the fact that these very things are correctly made. First and second are equally possible [5, p. 25]. Separation of the concept «efficiency» as economic category took place early in XIX century in works of D. Ricardo, who divided concepts «efficiency» and «effectiveness» by imparting to «efficiency» specific meaning, which is expressed by comparison of the result and a certain kind of expenses [6, p. 74].

When Michael Armstrong developed concept of strategic management of the production activity, he said that strategy of the efficiency management is directed at increase of the organizational efficiency, improvement of the results of the employees and the teams, development of the skill, attainments, competence and motivation [7, p. 63].

The efficiency management may be interpreted as strategic and integrated approach to ensuring of success of the organization due to increase of efficiency of work of the employees and development of their abilities for benefit of the organization both at individual and at the group levels [8, p. 74].

When characterizing this approach to definition of essence of the category «efficiency», one has to note that result of the activity is just one of the components of its definition, and without characteristic of the expenses (resources), which were directed at achievement of these results, this category cannot be defined. A well-known researcher of

the economic science methodology M. Blaug draws attention to this: «Incredible confusion occurred because of pretensions of the economists to «scientifically» speak about the issues of «efficiency» without using any expenditure justifications» [9, p. 219; 10, с. 33].

In the most generalized form, one may single out two main approaches to explanation of the essence of this term.

First approach is based on the assumption that process of production and sale of the product carried out by the enterprise, as any processes of human activity, have to be evaluated not only by a size, a value or the sum of the achieved effect, but, the main point, by their efficiency. For quantitative assessment of the efficiency level at such approach it is necessary to compare the obtained effect with its expected or planned value assumed to be the effect obtained due to achievement of the set goal [17, p. 11]. Such approach is used for assessment of the achieved level of the production process efficiency from the viewpoint of its effectiveness and ensures quantitative characteristic of the degree of achievement of the set goal. One may interpret conclusion in work of M.I. Bukhalkov as follows: «Effect in general form represents the difference between the result and the expenses, between the price of a commodity and its production cost» [11, p. 37].

Such approach is presented in work of R. Daft in his interpretation of the organization efficiency. In definition of Daft, efficiency of the organization is the degree to which it implements its goals [2, p. 65; 13, p. 12].

A more narrow concept, which characterizes efficiency of the organization, Daft define by the term «economy» and means under this amount of the resources used for manufacturing of a unit of production [2, p. 66; 13, p. 14].

Another generalizing approach to definition of the concept «efficiency» described in the thematic literature is connected with assessment of the ratio between the really obtained from activity of the enterprise effect and volume of the involved resources, which ensures obtaining of this effect. Supporter of such approach is David Riccardo, who considers that «efficiency» is the ratio between the effect (result) and the expenses (resources), which stipulated this effect [6, p. 74].

However, it is impossible to fully study economy of the enterprise using just indicator of efficiency; that's why in opinion of G. Zhuchkova it is advisable to use comprehensive assessment of the economic entity activity. Effectiveness as aggregating indicator includes three components: efficiency, economy and adaptability and makes it possible to make comprehensive assessment [6, p. 25; 3, p. 84].

Interconnection of the concepts «effectiveness», «efficiency», key indicators of the «effectiveness» and their designation one may see in Figure 1, which is presented in scientific article of O. Ryabkova.

In Figure 1 one may see that for ensuring of effectiveness of key importance is a certain number of factors (КФ), which are reflected in key indicators (КП), which have to be evaluated on permanent basis. High level of effectiveness reflects high level of satisfaction of the needs and expectations of the interested persons of the enterprise, which, in its turn, in combination with respective indicators of efficiency ensure achievement of stable success of the enterprise [14].

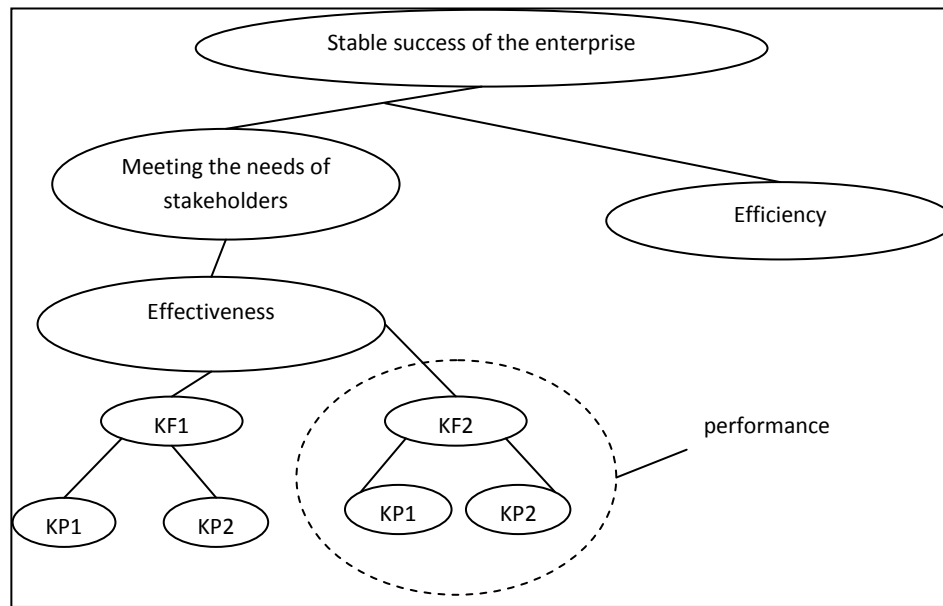


Fig.1. Graphic image of connections between the concepts «effectiveness» and «efficiency» [14]

O. Ryabkova singles out common signs of the «effectiveness» and the «efficiency» indicators. Their assessment has one main goal: management of the enterprise on basis of the obtained results for increasing probability of achievement by it of a stable success. In addition, their separate assessment makes it impossible to achieve the goal, that is why parallel assessment of these indicators is necessary. One may use both effectiveness and efficiency during assessment of the products, services, results of economic activity, management system, which manifests their complexity. Both indicators may be used at different levels: an enterprise in general, a structural subdivision, a kind of activity, a business process, a working place, which proves their multilevel character.

One may also single out certain differences between indicators of effectiveness and the efficiency. Both indicators are qualitative ones. But if a certain indicator of efficiency is considered as the key indicator of the enterprise activity, it may be considered a quantitative one. Effectiveness evaluates the result from the viewpoint of its comparison with the planned one, while efficiency – with the used resources. Respectively, indicator of effectiveness is directed at increase, improvement of the result, while indicator of efficiency – at reduction of the expenses [3, p. 86].

One can't but agree with A.I. Fedyanov, who states in his dissertation work «Development of the comprehensive assessment system of entrepreneurial activity» that unified classification of the kinds of activity does not exist either and suggests following kinds of efficiency and their classification signs [1, 15]. According to kinds of effect the efficiency may be singled out as: economic, social, technical and environmental one; according to relation to the subject: commercial, investment and budgetary one; according to the levels: efficiency of national economy, efficiency of a region, of an individual; in relation to plans: planned, actual, forecasted one; according to method of calculation: incremental, absolute one; according to the subject area: financial, market, operational one; according

to the need: consumer, targeted, resource. One may discuss and ensure relevancy of this option taking into account departmental peculiarities.

So, problem of the efficiency assessment is being permanently developed. This is objective need, because in the process of evolution new machinery, new technologies, innovations are introduced, productive forces and production relations change, their influence on efficiency of production changes [1].

Conclusion. So, review of the genesis of theoretical approaches to the concept and assessment of efficiency has shown that single interpretation of this important economic category does not exist. This stipulates existence of a great number of definitions and differences in essence of these concepts.

Existing classification of efficiency has right for existence, because it allows characterizing this concept from different angles.

REFERENCE

1. *Evdokimov T.V.* Theoretically analysis of the genesis of concepts and approaches for estimates of the effectiveness / TV Evdokimov // Vestnik Tomsk state-owned university. Economy. 2013. number 3 (23) С.
2. *A. Fayolle* Management – is the science and art \ A.Fayol, G. Emerson, F. Тэйlor, G. Ford. М .: Respublika, 1992, 351 p.
3. *Morschenok T.S.* Review of approaches to determining the economic essence of concept «efficacy» \ TS. Morschenok, ON Biliak www.zgia.zp.ua \ osi4ka216 ©© ukr.net, 2014.
4. *Sukharev O.S.* A New theory of the effectiveness of the economy \ Investments in. 2008. – № 11. С. 9-17.
5. The problem of determining effectiveness. Methodological approaches to assessing the effectiveness of the company [electronic resource] \ Access.
6. http://pidruchniki.com/1854051647541/ekonomika/problema_vizn_achennya_efektivnosti_metodichni_pidhodi_otsinki_efektivnosti_dijalnosti_pidpriyemstva.
7. *Zhuchkov G.A.* The effectiveness of business: scientific and methodological aspects of the definition [electronic resource] \ GA Zhuchkov – Access: <http://www.economy.nayka.com.ua/?or=1&z=2517>.
8. Performance Management. Management efficiency work. M. Armstrong, A. baroque Lane. with English. – 2nd ed MA. М .: «Hippo Publishing», 2007 – 384 p.
9. *E.A. Rodyonova* Terms and conditions efficiency vicar in the organization \ EA. Rodyonova \ Psychology for management, 2009, № 7 (19) p. 74-77.
10. *M. Blaug* Methodology economic science, Or As economists ob'yasnyayut. \ Per. with English. – М .: NP economy Questions, 2004. – 416 p.
11. *Voloshchuk O.I.* The essence of the economic efficiency of enterprises in oil and fat industry \ O.IH. Voloshchuk \ Proceedings of the National University of Food Technologies. Economics of AIC. – Kyiv. – 2009. – N 3. – P. 33-36.
12. *Buhalkov M.I.* Internal Planning Training. – 2nd ed. – М .: INFRA M; 2000-400 p.
13. *Daft R.* Theory and practice organization for psychologists and economists: How MANAGEMENT ORGANIZATION right? \ Richard Daft. – St. Petersburg .: Prime. Evroznak, 2009. – 384 p.
14. *A.A. Prudnykov* Improvement methods of measurement of the effectiveness of business processes Internal infrastructure complex railroad transport [IA] – Novosibirsk. 2014.
15. *A.V. Ryabkova* The essence of the efficiency and effectiveness of the company [electronic resource] \ O.V. Ryabkova-Access: http://mev-hnu.com/load/2013/7_konkurentnij_potencial_pidpriemstva_metodi_ta_mekhanizmi_pidvishhennja / 37-1-0-246.
16. *A.I. Fedyayna* Development Integrated system otsenki of the effectiveness predprynymatelskyy activity: Author. dis .. Kandy. Эkon. Science. М., 2011. 27с.
17. *G. Emerson* Twelve fundamentally proyzvodytelnosty. – М .: Economics, 1992. – 224 p.
18. *Mazur II, Shapiro VD, Olderohe NG* Effective management: Textbook. Ref. / Podobsch. Red II .. Mazur. – М .: Higher School, 2003. – 555 p.
19. Economic Encyclopedia: V3T.1 \ Redkol .: SV Mochernoy (ed. Ed.), Etc .. – К .: Type. center «Academy», 2002. – 950 p.

УДК 339.54:658.562

*Олена Карась, к.е.н., доцент
(доцент каф. «Менеджмент»),
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Леся Костюченко, к.е.н., доцент
(доцент каф. «Менеджмент»),
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ «НАССР» ЯК СКЛАДОВОЇ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ЗЕД ПІДПРИЄМСТВ

Стаття присвячена розкриттю сутності та обґрунтуванню необхідності застосування системи аналізу ризиків, небезпечних чинників і контролю критичних точок (НАССР) на підприємствах харчової промисловості при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). В роботі розглянуті теоретичні аспекти управління ризиками в ЗЕД, а саме: поняття, причини та види ризиків в ЗЕД, послідовність процесу ризик-менеджменту. Проведений аналіз структури експорту та імпорту товарів українських підприємств за географічним і товарним складом. Визначені основні тенденції в зовнішній торгівлі України та підкреслена важливість розвитку та інвестування харчової промисловості, як перспективного напрямку вітчизняного експорту. В статті обґрунтована доцільність впровадження системи НАССР як важливого елементу стратегії управління ризиками підприємств харчової галузі, досліджені сутність, принципи, методи та правові аспекти системи НАССР у світі і в Україні. Система НАССР є науково обґрунтованою концепцією забезпечення безпечності харчових продуктів протягом усього ланцюга виробництва і реалізації харчового продукту – «від лану до столу». Наведені переваги від запровадження системи, основними з яких є: гарантії безпечності продукції, ефективне керування виробництвом, економія витрат, мінімізація ризиків, збільшення прихильності покупців, можливості для виходу на зовнішні ринки та зростання вартості компанії.

Ключові слова: управління ризиками, зовнішньоекономічна діяльність, управління безпечністю продукції харчової промисловості, системи аналізу ризиків, небезпечних чинників і контролю критичних точок на підприємствах харчової промисловості, НАССР.

© Карась О. О., Костюченко Л. В., 2016

*Елена Карась, к.э.н., доцент
(доцент каф. «Менеджмент»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Леся Костюченко, к.э.н., доцент
(доцент каф. «Менеджмент»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ НАССР КАК СОСТАВЛЯЮЩЕЙ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ В ВЭД

Статья посвящена раскрытию сущности и обоснованию необходимости применения системы анализа рисков, опасных факторов и контроля критических точек (НАССР) на предприятиях пищевой промышленности при осуществлении внешнеэкономической деятельности. В работе рассмотрены теоретические аспекты управления рисками в ВЭД, а именно: понятие, причины и виды рисков в ВЭД, последовательность процесса риск-менеджмента. Проведен анализ структуры экспорта и импорта товаров украинских предприятий по географическому и товарному составу. Определены основные тенденции во внешней торговле Украины, а также подчеркнута важность развития и инвестирования пищевой промышленности, как перспективного направления отечественного экспорта. В статье обоснована целесообразность внедрения системы НАССР как важного элемента стратегии управления рисками предприятий пищевой отрасли, исследованы сущность, принципы, методы и правовые аспекты системы НАССР в мире и в Украине. Система НАССР является научно обоснованной концепцией обеспечения безопасности пищевых продуктов на протяжении всей цепи производства и реализации пищевого продукта – «от поля к столу». Приведены преимущества внедрения системы, основными из которых являются: гарантии безопасности продукции, эффективное управление производством, экономия затрат, минимизация рисков, увеличение приверженности покупателей, возможности для выхода на внешние рынки и рост стоимости компании.

Ключевые слова: управление рисками, внешнеэкономическая деятельность, управление безопасностью продукции пищевой промышленности, система анализа рисков, опасных факторов и контроля критических точек на предприятиях пищевой промышленности, НАССР.

*Olena Karas, Ph.D. in Economics
(Docent of the Chair of Management, State Economy and Technology University of
Transport)*

*Lesia Kostiuchenko, PhD in Economic
(Docent of the Chair of Management, State Economy and Technology University of
Transport)*

**IMPLEMENTATION OF HACCP SYSTEM AS A COMPONENT
OF RISK MANAGEMENT FOR COMPANIES IN FEA**

The article is devoted to discovering the nature and reasoning for applying of Hazard Analysis and Critical Control Point (HACCP) system at food industry enterprises in foreign economic activity (FEA). The paper discusses the theoretical aspects of risk management in FEA such as the concept, the cause and the types of FEA risks, the order of the risk management process. The analysis of the structure of Ukrainian enterprises' goods export and import on the geographical and commodity base is conducted. There are identified the main trends in the foreign trade of Ukraine, and also emphasized the importance of developing and investing the food industry as a promising area of domestic export. In the article is reasoned the expediency of implementation of the HACCP system as an important component of the risk management strategy in the food industry, studied the nature, principles, techniques and legal aspects of HACCP system in the world and Ukraine. HACCP system is a science-based concept of food safety assuring throughout the entire chain of food production and sale – «from field to table». The advantages of system implementation are showed, main of them are: the products safety guarantees, efficient production management, cost savings, risk minimization, increase of customers commitment, the ability of accessing to the foreign markets and the company's value growth.

Keywords: risk management, foreign economic activity, safety management of food industry products, Hazard Analysis and Critical Control Point system in the food industry, HACCP.

Постановка проблеми. Сучасні політичні й економічні реалії створили дуже важкі умови для існування вітчизняних підприємств. Падіння ВВП, розрив торговельно-економічних зв'язків з Російською Федерацією, звуження внутрішнього ринку і зменшення реальних доходів населення спричинили значне скорочення попиту на товари та послуги на внутрішньому ринку України. Втім прийнятий курс на євроінтеграцію і девальвація національної валюти водночас відкривають нові перспективи для українських виробників, підійнявши конкурентоспроможність вітчизняної продукції на світовому ринку. Тому пріоритетним завданням нашої держави є активізація зовнішньоекономічної діяльності українських підприємств, зниження бар'єрів входження на світові ринки, набуття членства в міжнародних організаціях і створення сприятливих інвестиційних умов. За даних умов питання управління ризиками, пов'язаними з ЗЕД підприємств, набувають суттєвої актуальності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Оскільки проблема оцінювання та урахування економічного ризику набуває значення як важлива складова менеджменту підприємств, останніми роками зросла кількість досліджень у цій сфері. Теоретичні і практичні аспекти оцінки ризиків підприємств досліджували такі відомі зарубіжні та вітчизняні науковці: В.А. Абчук, В.М. Гранатуров, В.В. Вітлінський, Г.Л. Вербицький, А.П. Рум'янцев, Л. Донець та інші. Серед учених, які розглядали питання безпеки продуктів харчування та впровадження системи HACCP, слід виділити О.В. Богомолова, Л.С. Кириченко, Н.В. Мережко, А.А. Самойленко, О.М. Сафнова, О.І. Шаповаленко, В.О. Яницького.

Ці наукові дослідження є дуже важливими, однак вони недостатньо розв'язують проблеми, пов'язані з особливостями міжнародного співробітництва підприємств харчової промисловості та потребують подальшого вдосконалення щодо уточнення методів та інструментарію управління ризиками стосовно певних виробничих ситуацій і видів діяльності, що обґрунтовує необхідність подальших наукових досліджень у цій галузі.

Мета статті полягає у встановленні сутності та змісту системи НАССР та обґрунтуванні доцільності її впровадження на підприємствах харчової промисловості як складової системи управління ризиками в зовнішньоекономічній діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах інтеграційних процесів, як одного із суттєвих чинників глобалізації світової економіки, важливим стратегічним напрямом є інтенсивний розвиток зовнішньоекономічної діяльності. Здійснення ЗЕД пов'язане з необхідністю приймання ризикованих рішень, тобто таких, які не гарантують повне виконання цілей ЗЕД. Під ризиками в ЗЕД розуміють: можливі несприятливі події, що можуть відбутися, і в результаті яких можуть виникнути збитки, майнові втрати учасників ЗЕД [2].

Роль ризиків у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, окрім фінансової складової, пов'язана з тим, що вихід виробника на міжнародний ринок означає встановлення нових конкурентних відносин, що безпосередньо впливають на економічну ефективність підприємства. Причинами виникнення ризиків в ЗЕД можуть бути: постійна нестабільність економічних процесів в країнах світового співтовариства; недостатня поінформованість про економіку країн світу; відсутність чітких цілей діяльності суб'єкта ЗЕД та наявність комерційної таємниці про діяльність суб'єкта ЗЕД.

В ЗЕД нараховується близько 150 видів ризиків. Основними їх видами є:

- ризики, пов'язані з вибором країни для здійснення зовнішньоекономічних операцій;
- ризики, пов'язані з вибором іноземного партнера;
- маркетингові ризики;
- транспортні ризики;
- ризики, пов'язані з укладанням контракту;
- комерційні ризики в ЗЕД;
- ризики, пов'язані з митним регулюванням.

Управління ризиками зовнішньоторговельних операцій є процесом, пов'язаним з ідентифікацією ризиків, їх аналізом і прийняттям управлінських рішень, які включають способи максимізації і мінімізації щодо настання ризикових подій [1].

Процес управління ризиками на підприємстві складається з таких етапів:

- аналіз ризику;
- вибір методів впливу на ризик при оцінці їх порівняльної ефективності;
- формування стратегії управління всім комплексом ризиків підприємства;
- безпосередній вплив на ризик;
- контроль і коригування результатів процесу управління.

Методи управління ризиками можна поділити на чотири групи:

1. Виключення ризиків – відмова від здійснення будь-яких дій, пов'язаних з можливістю появи ризиків у ЗЕД.

2. Прийняття ризиків означає, що підприємство бере на себе відповідальність за проведення зовнішньоекономічної операції та ризики, пов'язані з нею.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

3. Зменшення ризиків – це прийняття рішень, які дають змогу знизити рівень витрат від прийнятих ризиків.

4. Передача ризиків означає, що підприємство передає відповідальність за ризики своєму партнеру або третій особі.

Аналіз ЗЕД українських підприємств показав (рис.1-3, табл. 1), що за 2015 рік експорт товарів становив 38134,8 млн дол. США, імпорт – 37502,3 млн дол. Порівняно із 2014 роком експорт скоротився на 29,3%, імпорт – на 31,1%.

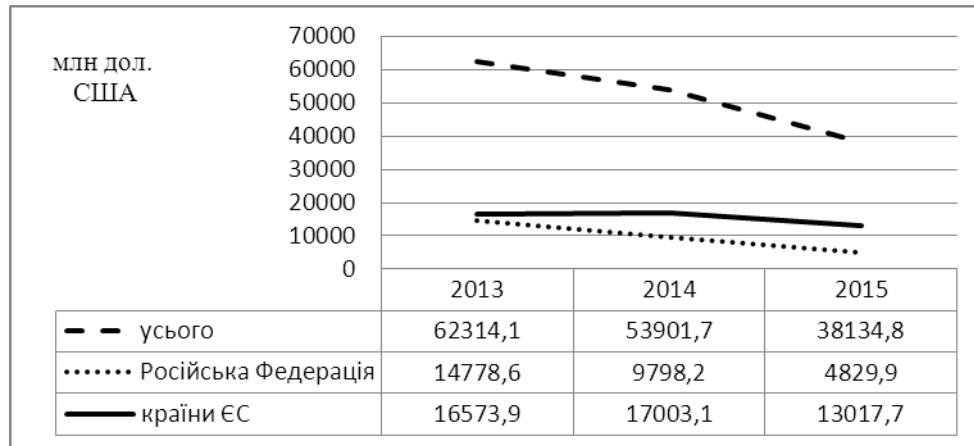


Рис.1. Географічна структура експорту товарів України за 2013-2015 роки*.

Джерело: складено автором на основі даних [4].

* – Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

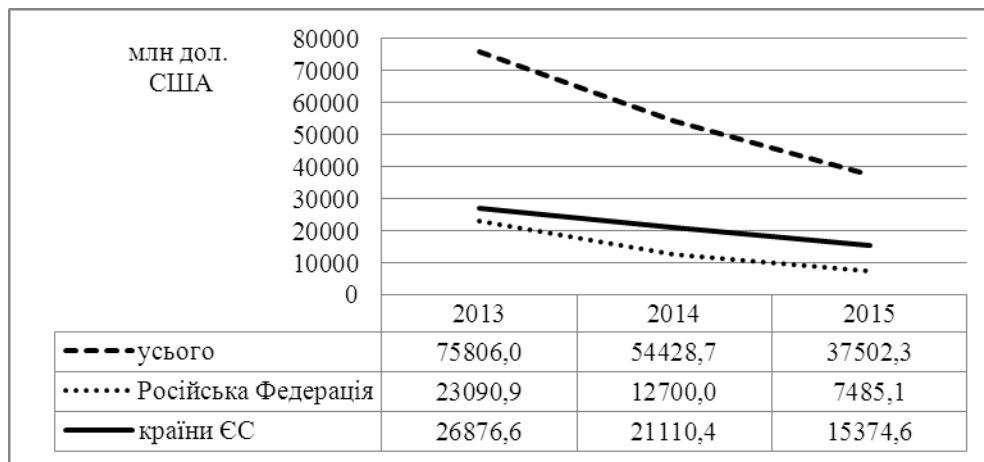


Рис.2. Географічна структура імпорту товарів України за 2013-2015 роки*.

Джерело: складено автором на основі даних [4].

Обсяг експорту товарів до країн Європейського Союзу становив 13017,7 млн дол., або 34,1% від загального обсягу експорту та зменшився порівняно з 2014 роком на 23,4%. Найвагоміші експортні поставки товарів серед країн-членів ЄС здійснювалися до Польщі, Італії та Німеччини.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Серед інших країн світу найбільше експортувалися товари до Російської Федерації, Туреччини, Китаю, Єгипту та Індії. Обсяг експорту товарів до Російської Федерації становить 4829,9 млн дол., або 12,7% від загального обсягу експорту, та зменшився порівняно з 2014 роком на 50,7%.

Імпорт товарів із країн Європейського Союзу становив 15374,6 млн дол., або 41% від загального обсягу та зменшився порівняно з 2014 роком на 27,2%. Серед країн ЄС найвагоміші імпорتنі надходження товарів здійснювалися з Німеччини, Польщі та Угорщини [4].

Серед інших країн світу найбільші імпорتنі поставки товарів надходили з Російської Федерації, Китаю, Білорусі та США. Обсяг імпорту товарів з Російської Федерації становить 7485,1 млн дол., або 20% від загального обсягу імпорту, та зменшився порівняно з 2014 роком на 41,1%. Таке значне скорочення торгівлі з Російською Федерацією пояснюється політичними причинами. В цих умовах основним завданням українських експортерів є переорієнтація на ринок ЄС.

*Таблиця.1 Товарна структура зовнішньої торгівлі у 2015 році**

Група товарів	Експорт			Імпорт		
	млн дол. США	у % до 2014	% до заг. обсягу	млн дол. США	у % до 2014	% до заг. обсягу
усього, в т.ч.	38134,8	70,7	100	37502,3	68,9	100
продукція харчової галузі:	14564,1	87,4	38,3	3478,9	57,4	9,4
- продукти тваринного походження	823,5	81,2	2,2	546,7	48,6	1,5
- продукти рослинного походження	7972,2	91,3	20,9	1144,0	56,3	3,1
- жири та олії	3299,9	86,3	8,7	182,4	60,5	0,5
- готові харчові продукти	2468,6	79,7	6,5	1605,8	61,7	4,3
продукція інших галузей	23570,7	63,2	61,7	34023,4	70,3	90,6

Джерело: складено автором на основі даних [4].

У загальному обсязі експорту товарів порівняно з 2014 роком збільшилась частка товарів харчової галузі, а саме: зернових культур, жирів та олій тваринного або рослинного походження, насіння і плодів олійних рослин. Натомість зменшилась частка чорних металів, руд, шлаку і золи, механічних машин. У загальному обсязі імпорту товарів збільшилась частка палив мінеральних, нафти і продуктів її перегонки, електричних машин, пластмас, полімерних матеріалів, різноманітної хімічної продукції [4].

З аналізу (табл. 1) також видно, що значна доля експорту складається з продукції харчової галузі (38,3%), до того ж темпи падіння її експорту значно менше за темпи падіння загальні експорту, а темпи падіння імпорту по цим позиціям, навпаки, перевищують темпи падіння загального імпорту. Це свідчить про перспективність розвитку та інвестування цієї галузі.

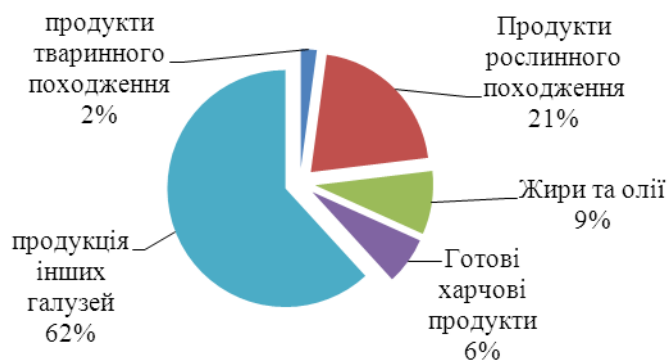


Рис.3. Товарна структура експорту України у 2015 році*.
Джерело: складено автором на основі даних [4].

Для переорієнтації експортної діяльності з Російського ринку на ринок країн ЄС вітчизняним виробникам необхідно підняти конкурентоспроможність своєї продукції за рахунок доведення її якості до світових стандартів.

Однією з обов'язкових вимог, що висуваються до виробників харчової продукції на світовому ринку є застосування концепції НАССР (*англ.* Hazard Analysis and Critical Control Point) – системи аналізу ризиків, небезпечних чинників і контролю критичних точок. Ця концепція виникла в 60-ті роки ХХ ст. під час роботи над американською космічною програмою NASA, метою якої було виключити утворення токсинів у харчовій продукції, що споживають астронавти у космосі і, як наслідок, попередити захворювання, зумовлені недоброякісними продуктами харчування.

Система НАССР є науково обґрунтованою, що дозволяє гарантувати виробництво безпечної продукції шляхом ідентифікації й контролю небезпечних чинників. Вона використовується для забезпечення безпеки харчових продуктів протягом усього ланцюга виробництва і реалізації харчового продукту – «від лану до столу». Для впровадження системи НАССР виробники повинні досліджувати не тільки їх власний продукт і методи його виготовлення. Постає завдання застосування таких же вимог до постачальників сировини і допоміжних матеріалів, системи дистрибуції та роздрібною торгівлі.

Система НАССР ґрунтується на здоровому глузді контролю і логіці оцінювання та відвернення ризиків. Підприємство, що впроваджує НАССР, має знати свою продукцію, сировину та технологічні процеси, а також розуміти чинники, які можуть загрожувати здоров'ю споживача цієї продукції. НАССР передбачає заходи, що забезпечують необхідний рівень показників безпеки продукції в процесі її виробництва, причому саме в тих критичних точках технологічного процесу, де може виникнути загроза появи небезпечних чинників. Система дозволяє виділити всі потенційно небезпечні чинники у харчовому продукті та запобігти їх виникненню. Сутність цієї системи є управління виробничими ризиками.

В основі системи НАССР є такі сім принципів:

- 1) проведення аналізу небезпечних факторів;
- 2) визначення критичних контрольних точок (ККТ);
- 3) встановлення граничних значень;
- 4) введення системи контролю за ККТ;

5) встановлення коригувальних дій, що їх необхідно вжити, коли спостереження свідчать, що певна ККТ виходить з-під контролю;

6) встановлення процедури перевірки для підтвердження того, що система НАССР працює ефективно;

7) розроблення методів документування всіх процедур і ведення записів, пов'язаних із застосуванням цих принципів.

Система НАССР схвалена в усьому світі, зокрема, Комісією харчового кодексу (Комісія ООН – Codex Alimentarius) та Європейським Союзом, а також прийнята рядом країн, у т. ч. Канадою, Австралією, Новою Зеландією та Японією як обов'язкова до застосування.

Найбільш важливим законодавчим актом ЄС, що регламентує сферу застосування НАССР, є Директива 93/43/ЄЕС «Про гігієну харчових продуктів». Вона застосовується на всіх підприємствах, які працюють з харчовими продуктами. Застосування директиви стало обов'язковим для країн-членів ЄС з 14 грудня 1995 року. З цією директивою в європейське законодавство було інтегровано принципи НАССР та основні принципи гігієни харчових продуктів.

Міжнародним стандартом, що встановлює єдині вимоги до систем НАССР, гармонізованого до стандартів менеджменту якості, екологічного менеджменту і пристосованого до сертифікації став ISO 22000:2005 «Food safety management systems – Requirements for any organization in the food chain» (Системи управління безпечністю харчових продуктів. Вимоги до будь-яких організацій харчового ланцюга), який був опублікований у 2005 році.

В Україні вимоги щодо розробки та впровадження систем управління безпечністю харчової продукції за принципами НАССР задекларовані ДСТУ 4161-2003 «Система управління безпечністю харчових продуктів. Вимоги» та ДСТУ ISO 22000:2007 «Системи управління безпечністю харчових продуктів. Вимоги до будь-яких організацій харчового ланцюга».

23 липня 2014 року Верховна Рада України проголосувала за законопроект № 4179а, який стосується гармонізації законодавства України та Європейського Союзу у сфері безпеки та якості харчових продуктів. Зазначений документ передбачає введення в Україні європейської моделі системи гарантування безпеки і якості продуктів харчування, що базується на процедурах НАССР. На підставі підпункту 2 пункту 6 ст. 20 Закону України «Про безпечність та якість харчових продуктів» (N 771/97-ВР від 23.12.1997 року, зі змінами та доповненнями), особи, які займаються виробництвом або введенням в обіг харчових продуктів, повинні застосовувати системи НАССР та/або інші системи забезпечення безпечності та якості під час виробництва та обігу харчових продуктів. До цього в Україні не існувало законодавчої вимоги такого роду і підприємства в кращому випадку піклувались про якість своєї продукції без акценту на її безпеку.

Запровадження системи НАССР надає виробнику багато переваг економічного та управлінського характеру:

- засвідчує високий рівень свідомості та відповідальності виробника перед споживачем;

- дозволяє підприємствам забезпечити стабільно високий рівень безпечності харчових продуктів і, завдяки довірі споживачів, в умовах зростаючої конкуренції зберегти та розширити свою частку ринку;

- переносить акценти з випробування кінцевого продукту на використання превентивних методів забезпечення безпечності під час виробництва та реалізації продукції, сприяючи раціональнішому використанню ресурсів;

- дозволяє виявити приховані небезпеки і направити відповідні ресурси в критичні точки процесу;

- зменшує втрати, пов'язані із негативними наслідками повернень продукції, харчових отруєнь та інших проблем безпечності харчових продуктів;

- відкриває можливості для виходу на зовнішні ринки;

- забезпечує зростання вартості компанії і привертає інвесторів.

Висновки та пропозиції. Одним із перспективних напрямів ЗЕД для України є експорт продукції харчового виробництва та її сировини. В умовах відкритої міжнародної інтеграції та зростання конкуренції на ринку харчової і сільськогосподарської продукції питання підвищення її конкурентоспроможності шляхом впровадження системи управління якістю та безпечністю продукції набуває дедалі більшої актуальності. Необхідність впровадження системи НАССР як елементу стратегії управління ризиками підприємств харчової промисловості зумовлена не тільки споживчим попитом на безпечну та якісну продукцію, але й необхідністю виходу продукції національних товаровиробників на зовнішній ринок. Впровадження системи НАССР може надати виробникам такі переваги, як: забезпечення безпечності харчових продуктів; розширення частки ринку; вихід на зовнішні ринки; раціональне використання ресурсів; підвищення ділової репутації та іміджу компанії, тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. Шевчик Б.М. Методи управління ризиками зовнішньоторговельних операцій в АПК / Б.М. Шевчик // Науковий вісник Державної академії статистики, обліку і аудиту. – 2008. – №4 – С. 82-87.

2. Тюріна, Н. М. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: навчальний посібник / Н. М. Тюріна, Н. С. Карвацка. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 408 с.

3. Система НАССР як провідник до безпечної продукції [Електронний ресурс] // журнал «Упаковка». – № 2/2012. – С. 56. – Режим доступу: <http://upakjour.com.ua/ru/klub/glavnaja.html>.

4. Зовнішня торгівля України товарами у 2015 році: експрес-випуск [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Державної служби статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

REFERENCES

1. Shevchuk B.M. Metody upravlinnja ryzykamy zovnishnjotorghoveljnykh operacij v APK [Risk management methods of foreign trade in the agricultural sector] / *Naukovyj visnyk Derzhavnoji akademiji statystyky, obliku i audytu*, 2008. – issue 4 – pp. 82-87.

2. Tjurina N. M., Karvacka N. S. *Zovnishnjoekonomichna dijalnijnij pidpryjemstva* [Foreign economic activity of enterprises]. Kyiv, Centr uchbovoji literatury, 2013. 408 p.

3. Systema НАССР jak providnyk do bezpechnoji produkciji (НАССР system as a guide for safe products). *Zhurnal Upakovka*. 2012, no. 2, p. 56. Available at: <http://upakjour.com.ua/ru/klub/glavnaja.html>.

4. Zovnishnja torghivlja Ukrajinu tovaramy u 2015 roci: ekspres-vypusk (Ukraine's foreign trade of goods in 2015: express release). *Oficijnyj sajт Derzhavnoji sluzhby statystyky Ukrajinu*. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

УДК 65.011:339.5(045)

*Леся Костюченко, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Софія Турова
(студентка групи 1-маг-МЗЕД,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОЦІНКА МОЖЛИВОСТЕЙ КОНСТРУКТОРСЬКОГО БЮРО АРМАТУРОБУДУВАННЯ ВИХОДУ НА ЗОВНІШНІ РИНКИ

У статті висвітлено основні аспекти організації міжнародної діяльності підприємства «Київське центральне конструкторське бюро арматуробудування». Розглянуто особливості компанії та перспективи розвитку організації, проаналізовано розробки та методи роботи. Наразі компанія розширює власні можливості, покращує працездатність, контроль якості, більше співпрацює із зовнішніми партнерами. Отже, компанія розвивається.

Сьогодні продукція арматуробудування набуває ще більш активного розвитку, успішно експортується на зовнішні ринки. Адже ця продукція широко застосовується у різних галузях: нафтовій, газовій, хімічній промисловості, атомній енергетиці, авіабудуванні космічної спрямованості, енергетичному та тепловому напрямках тощо. Відповідно саме у цих галузях є затребуваними наукоємні технології, високоефективне обладнання, інноваційні методи виробництва. Все це свідчить про високий потенціал Київського центрального конструкторського бюро арматуробудування щодо виходу на зовнішні ринки як потужної частки відповідного сектора економіки держави. У свою чергу на підприємстві виконується відповідна діяльність.

Ключові слова: управління, експорт, міжнародні зв'язки, зовнішньоекономічна діяльність.

*Костюченко Леся Вячеславовна, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Турова София Сергеевна
(студентка группы 1-маг-МВЭД,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

© Костюченко Л., Турова С., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТЕЙ КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО АРМАТУРОСТРОЕНИЯ ВЫХОДА НА ВНЕШНИЕ РЫНКИ

В статье освещены основные аспекты организации международной деятельности предприятия «Киевское центральное конструкторское бюро арматуростроения». Рассмотрены особенности компании и перспективы развития организации, анализировались разработки и методы работы. Сейчас компания расширяет свои возможности, улучшает работоспособность, контроль качества, больше сотрудничает на внешнем рынке. Компания все больше развивается.

Сегодня продукция арматуростроения еще более активно развивается и успешно экспортируется на внешний рынок. Продукция широко применяется в различных отраслях: нефтяной, газовой, химической промышленности, атомной энергетике, авиастроении, космическом направлении, энергетическом и тепловом направлении и т.д. Соответственно именно здесь востребованы наукоемкие технологии, высокопроизводительное оборудование, инновационные методы производства продукции. Все это свидетельствует о высоком потенциале КЦКБА по выходу на внешние рынки, как мощной доли данного сектора экономики государства. Кроме того, на предприятии выполняется соответствующая работа.

Ключевые слова: управление, экспорт, международные связи, внешнеэкономическая деятельность.

*Lesia Kostiuhenko, PhD in Economics
(associate professor of Management department,
State Economy and Technology university of Transport)*

*Sofia Turova
(student of specialty «Management of foreign economic activity»,
State Economy and Technology university of Transport)*

ASSESSMENT OPPORTUNITIES TO ENTER FOREIGN MARKETS OF DESIGN BUREAU OF VALVE INDUSTRY ACCESS

The article highlights the main aspects of the organization of the international activities of the enterprise «CCCBA». Describes the characteristics of the company and prospects of its development, analyzed the development and working methods.

Now the company is expanding its capabilities, improves performance, quality control has become better, more cooperating in the external market. The company is not in place and more developing.

Today, valve is actively developing, and successfully operated on the foreign market. Its products are widely used in various industries: oil, gas, chemical industry, atomic energy, Aeronautics and space direction, power and the heat direction, and the like. Accordingly, it is here claimed newcomen technology, high-performance equipment, innovative methods of production. All this shows the high potential of KCKBA on

access to foreign markets, as a strong share of this sector of the state economy. In addition, the company performed the relevant work.

Key words: management, export, international relations, foreign trade.

Постановка проблеми. Арматуробудування є однією з важливих галузей в сучасному ринку і одним із впливових учасників його є конструкторські бюро. Враховуючи сучасні умови ведення бізнесу в Україні, виробничі підприємства стикаються з багатьма проблемами, пов'язаними політичними обмеженнями та нестабільною нормативно-законодавчою базою. Зокрема, високий негативний вплив справляє зміна політичних партерів України. Поліпшення якості роботи потребує збільшення частки виробництва інноваційної продукції та продукції в цілому, підвищення ефективності розробки. З розвитком промисловості все більше розвивається арматуробудування.

Предметом дослідження обрано клієнтську базу (ринок споживачів арматури) ПАТ «Київське центральне конструкторське бюро арматуробудування».

Отже, **метою статті** є аналіз діяльності підприємства, дослідження структури ринку арматуробудування та пошук нових можливостей виходу підприємства на зовнішні ринки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження публікацій показало практично повну відсутність вітчизняних публікацій з питань економічного та маркетингового аналізу сфери управління арматуробудуванням в Україні. Проте доступний у всесвітній мережі є у вільному доступі електронна версія Санкт-Петербурзького журналу «Арматуростроение (АС)», який містить широкий спектр публікацій з різних питань даного напрямку діяльності. Однак обраній проблемі присвячено лише декілька робіт. Так, Бакуліна А.А., Степанова Е.І. опублікували статті з питань аналізу динаміки цін на сировину і матеріали, котрі застосовуються в арматуробудуванні [1]. Також Бакуліна А.А. опублікувала дослідження щодо проблем імпортозаміщення в російському арматуробудуванні, а також результати аналізу динаміки цін на сировину і матеріали, що застосовуються в арматуробудуванні [1]. Венедиктова Т.Н. досліджувала проблеми сертифікації арматури з Іспанії [1]. О.В. Афанасьєва висвітлила світовий ринок трубопровідної арматури з позиції провідних експертів [4].

Проте аналіз зазначених та інших публікацій у журналі за період з 2006 до 2015 року показав відсутність методики аналізу перспектив підприємств – розробників (конструкторських бюро) у сфері арматуробудування виходу на міжнародні ринки.

Виклад основного матеріалу дослідження. ПАТ «Київське центральне конструкторське бюро арматуробудування» («КЦКБА») – провідна спеціалізована на Україні і в країнах СНД організація, що розробляє та виробляє продукцію для об'єктів атомної енергетики, хімічної промисловості, нафтогазового комплексу та авіакосмічного напрямку [3].

ПАТ «КЦКБА» є головною організацією галузі промислового арматуробудування і стандартизації арматури в Україні. Основними напрямками діяльності даного підприємства є [3]:

- розробка і виробництво малогабаритних пневмогідроагрегатів для різних систем космічної та авіаційної техніки.
- розробка і виробництво трубопровідної арматури, необхідної для систем забезпечення безпеки АЕС.

- розробка і виробництво трубопровідної арматури для підприємств нафтової, газової та хімічної промисловості, систем магістрального і місцевого водопостачання, вентиляційних систем.

- розробка і впровадження стандартів арматуробудування в Україні.
- ще один важливий напрямок у діяльності підприємства – створення на підприємств і філії кафедри НАУ.

Наразі виконуються роботи зі створення агрегатів світового рівня для різних систем літаків Ан-70, Ан-140, Ан-38, Ан-74, Ан-148. В останні роки КЦКБА почала відчувати гостру потребу в кадрах, особливо у молодих фахівцях. Тому керівництвом було прийнято рішення залучити провідний вчз Києва і з його допомогою вирішувати проблему з кадрами допомогою навчання молодих фахівців безпосередньо в КЦКБА.

Вибір такого вишу був зроблений одразу – Національний авіаційний університет (НАУ). Адже до цього протягом тридцяти років КЦКБА і НАУ були пов'язані творчою співпрацею. При КЦКБА створюється філія кафедри Гідрогазових систем Аерокосмічного інституту НАУ. Всі практичні і лабораторні заняття зі студентами проводяться на виробничій та випробувальній базі КЦКБА, яка має сучасний парк механічного та випробувального обладнання і стендів.

Проведення технічного контролю, діагностики та кваліфікаційних випробувань обладнання для АЕС і інших відповідальних об'єктів на базі діагностичного обладнання і спеціальних випробувальних стендів, що відповідають вимогам нормативних документів

Розробка та впровадження спеціалізованих програм і методик кваліфікаційних випробувань.

Наявність сучасного виробництва та власної випробувальної бази дозволяє в найкоротші терміни здійснювати повний цикл робіт «отримання технічного завдання – проектування – виготовлення – випробування» продукції. ПАТ «КЦКБА» запрошує потенційних замовників до ділового співробітництва і гарантує високу якість виконання робіт у відповідності з міжнародними стандартами.

Для забезпечення високої якості своєї продукції ПАТ «КЦКБА» має [3]:

- центральну контрольну лабораторію, яка атестована Головною галузевою атестаційною комісією об'єктів атомної енергетики України;

- управління надійності та діагностики, що забезпечує пристосованість арматури до контролю технічного стану, її діагностування в умовах експлуатації, в тому числі і випуск арматури з вбудованими системами діагностування;

- ліцензію № 112651 серія АБ, видану Державним Комітетом ядерного регулювання України на право виконання робіт з проектування ядерних установок;

- сертифікат системи якості ISO 9001:2008, виданий міжнародним Бюро «Верітас»;

- рішення про затвердження ПАТ «КЦКБА» постачальником, видане НАЕК «Енергоатом».

Підприємство внесено до реєстру потенційних постачальників концерну «Росенергоатом» (РФ). Протягом 50 років роботи на ринку атомного арматуробудування силами ПАТ «КЦКБА» була спроектована і виготовлена низка вдосконалених конструкцій, в тому числі запірної, регулюючої та запобіжної арматури для АЕС. Вироби ПАТ «КЦКБА» встановлені й успішно експлуатуються на всіх АЕС України, а також Росії, Угорщини, Болгарії, Чехії, Китаю, Ірану, Індії [3].

Центральна контрольна лабораторія (ЦКЛ) функціонує у складі ПАТ «КЦКБА» і здійснює проведення вхідного й операційного контролю якості основних і допоміжних матеріалів, зварних з'єднань, наплавлень, покриттів і т. п., призначених для виготовлення всієї номенклатури виробів, складових продукцію підприємства і застосовуються в різних галузях промисловості: атомній і тепловій енергетиці, суднобудуванні, космічній та авіаційному комплексі, житлово-комунальному господарстві та інших галузях.

Всі контрольні перевірки фізико-механічних, хімічних і технологічних характеристик матеріалів проводяться у відповідності з вимогами нормативно-технічної документації.

ЦКЛ володіє сучасним випробувальним обладнанням, засобами вимірювання, стандартними зразками, еталонами, допоміжним обладнанням, що дозволяють здійснювати проведення випробувань і вимірювань методами неруйнівного і руйнівного контролю. Усе випробувальне обладнання та засоби вимірювання проходять періодичну перевірку в органах Держстандарту України, технічний огляд і обслуговування, що забезпечує достовірність, стабільність і відтворюваність результатів випробувань і вимірювань.

Контроль і випробування в ЦКЛ здійснюються неруйнівними і руйнівними методами [3]:

- хімічний аналіз;
- стилоскопіювання;
- випробування на розтяг при кімнатній і підвищеній температурах;
- випробування на ударний згин;
- визначення критичної температури крихкості;
- випробування на статичний вигин;
- контроль вмісту неметалевих включень;
- контроль макроструктури основного металу, зварних з'єднань, наплавлень і покриттів;
- контроль твердості;
- контроль мікротвердості;
- контроль на відсутність схильності корозійностійких сталей аустенітного класу до міжкристалітної корозії;
- контроль радіографуванням;
- ультразвуковий контроль;
- контроль капілярною дефектоскопією;
- контроль вмісту феритної фази.

Крім того, ЦКЛ може проводити:

- визначення марок матеріалів (сталі, чавуни, кольорові метали);
- визначення товщини і твердості покриттів;
- аналіз і коригування гальванічних ванн;
- термічну обробку сталей, чавунів, сплавів;
- визначення забрудненості матеріалів неметалевими включеннями, волосовин макро- і мікротріщин, засмічень та інших дефектів.

Кожен вид вимірювань і випробувань проводиться за методиками та інструкціями, розробленими в ЦКЛ відповідно до вимог нормативно-технічної документації (Гости, Ости, методичні матеріали тощо). ЦКЛ володіє кваліфікованим персоналом, що володіє технічною компетентністю, які пройшли курс теоретичної і практичної підготовки в галузі випробувань та забезпечення якості їх проведення. Всі співробі-

тники лабораторії щорічно проходять відомчу атестацію за видами контролю на право виконання випробувань і видачі висновків у відповідності з вимогами правил і норм атомної енергетики.

Наявність сучасного обладнання, банку нормативно-технічної, контрольної-виробничої документації і кваліфікованих фахівців дозволило атестувати центральну контрольну лабораторію ПАТ «КЦКБА» Головною галузевою атестаційною комісією (ГОАК) об'єктів атомної енергетики України на право проведення контролю матеріалів для виробів, призначених для роботи обладнання АЕС. Крім того, система якості ЦКЛ в структурі ПАТ «КЦКБА» атестована міжнародним сертифікаційним бюро «Верітас» на відповідність вимогам ISO 9001.

Ділянка гальванічних, хімічних і лакофарбових покриттів ПАТ «КЦКБА». Застосування захисних, захисно-декоративних, захисно-зносостійких і спеціальних покриттів вирішує багато завдань, серед яких важливе місце посідає захист металів від корозії. Корозія металів, тобто руйнування їх внаслідок хімічного або електрохімічного впливу середовища, що заподіює значний збиток.

Покриття є одним з ефективних методів захисту від корозії, вони також широко застосовуються для додання поверхні деталей ряду цінних спеціальних властивостей: підвищеної твердості і зносостійкості, поліпшених антифрикційних властивостей, поверхневої електропровідності, полегшення паяємості і, нарешті, просто для поліпшення зовнішнього вигляду виробів.

ПАТ «КЦКБА» пропонує виконання робіт за такими видами гальванічних, хімічних і лакофарбових покриттів [3]:

- електрополірування нержавіючих сталей;
- хромування (молочне і тверде);
- мідь-нікель;
- електрохімічне та хімічне нікелювання;
- твердість хімічного нікелювання після термообробки становить $H = 5880-6860$ (600-720 кгс/мм²);
- травлення і пасивація деталей з нержавіючої сталі;
- травлення і пасивація деталей з міді та її сплавів (латуні);
- фосфатування;
- цинкування;
- анодування алюмінію і його сплавів;
- ематалірування алюмінію і його сплавів;
- олов'янування;
- малярні роботи.

Для підвищення корозійної стійкості та механічної міцності за бажанням замовника надаються послуги по додатковій обробці покриттів: просочення хроматами, маслами, мастилами та лаками. Всі види покриттів проводяться у відповідності з вимогами нормативно-технічної документації. Результати аналізу співпраці з партнерами бюро відносно напряму діяльності ПАТ «КЦКБА» наведено у табл. 1.

Київське центральне конструкторське бюро арматуробудування співпрацює як з Україною, так і з зарубіжними країнами, такими як Росія, Китай, Індія, Іран, Чехія та інші. Більше всього співпрацює з Росією, але тимчасово припинено у зв'язку з останніми подіями в країні (рис. 1).

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 1. Аналіз співпраці з партнерами бюро відносно напрямку діяльності

Вітчизняні (Україна)			Зарубіжні		
Назва	Рік початку співпраці	Стаж співпраці, р.	Назва	Рік початку співпраці	Стаж співпраці, р.
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
ТОВ «Інтеграф»	2006	9	Росія		
ТОВ «Ренал»	2006	9	ФГУП «Салют»	2006-2007	9
ТОВ «Армапром»	2006	9	ЗАТ «Саратоав-енергомашкомплект»	2005-2008	8
ТОВ «Арма-газ»	2006	9			
ВАТ «Кременчуцький з-д комунального господарства»	2006	9			
ТОВ «Вимірювальні технології»	2006 – 2007	9			
ЗАТ «Укрмашприбор»	2007	8			
ТОВ «Торговий дім «Укр НДІ по будівництву трубопроводів»	2007	8			
ТОВ «Укр-Авто-Газ»	2007-2008	8			
ВАТ «Сумське НВО ім.Фрунзе»	2008	7			
ТОВ «Арма-Газ»	2008	7			
ПП «Техніко-експлуатаційний центр»	2008	7			
ТОВ «Теплотехника»	2006-2008	9			
ТОВ «Картас»	2007-2008	7			
ТОВ «Аіс»	2007	7			
ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод»	2008	7			
В атомній енергетиці					
Рівненська АЕС	2004-2008	11	Росія		
Хмельницька АЕС	2004-2008	11	ВАТ «Атоммашекспорт»	2000-2006	15
Південно-Українська АЕС	2004-2008	11	ТОВ Енергосервіскомплект»	2004-2008	11
Запорізька АЕС	2005-2008	10	ЗАТ «Атомстройекспорт»	2004-2006	11
ЗАТ «Радій»	2005	10	ЗАТ «Капітель-Енерго»	2005-2007	10
ОВ УПТК «Спецпромтехника»	2005-2008	10	ТОВ «БК «Тяжпромарматура»	2005-2008	10
ВАТ «Корпорація Електропівденмонтаж»	2005-2008	10	ВАТ «Пензтяжпромарматура»	2006 - 2008	9
			ТОВ НВП «Промелектро»	2007	8
			ТОВ «Комплект Енерго»	2007	8
			ЗАТ «Саратоав-енергомашкомплект»,	2005-2008	10
			Китай		

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

			Тяньванська АЕС	2006-2008	9
			Індія		
			АЕС Куди – Кулам		
В авіації					
Харківське державне авіаційне виробниче підприємство	2004-2005	11	Росія		
АНТК ім. Антонова	2004-2008	11	Відкрите акціонерне товариство «Авіакор – Авіаційний завод»	2005-2007	10
			Іран		
			Компанія „Iran Aircraft Mfg. Industries Co. HESA»	2006-2008	9
Космічний напрям					
			Росія		
			ВАТ «НДІХІММАШ»	2004-2008	11
			ФГУП НВО ім. С. А. Лавочкина	2004-2006	11
			ЗАТ „ЗЕМ РКК «Енергія» ім. Королева	2005-2007	10
Енергетичний та тепловий напрям					
ВАТ «Західенерго»	2007-2008	8	Чехія		
ВАТ «Дніпроенерго»	2007-2008	8	«Mostro engineering a.s.»	2007	8

З 1964 р. почалось життя нової конструкторської організації країни. У 1968 р. був створений перший лабораторно-виробничий комплекс (ЛПК-1), що значно збільшило обсяг робіт філії.

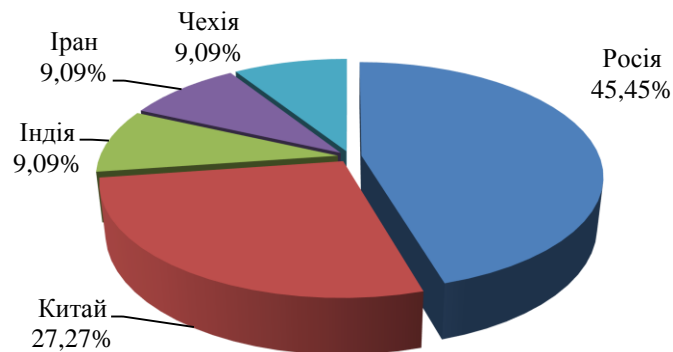


Рис. 1. Структура експорту продукції ПАТ «КЦКБА» на міжнародні ринки

У 1969 році почалося виготовлення перших виробів, випробування, спеціальне приймання. Були вирішені проблеми створення регулюючих клапанів для високих перепадів тиску, знайдений новий підхід при створенні імпульсно-запобіжних клапанів, але основним напрямом залишилася спеціальна малогабаритна арматура. У середині 90-х років відновлюється випуск продукції на експорт.

Вироби ЗАТ «Арма» (в основному побутового призначення) поставляються на ринки Німеччини та Англії. Сантехнічна арматура, що експортується в Англію, успішно проходить перевірку на відповідність Британському стандарту якості. В кінці 2000 та на початку 2001 року підприємству «Арма» вдалося повністю стабілізувати своє фінансове становище. Темп зростання продуктивності праці порівняно з 1999 роком склав 105,3 %. Виріток продукції на одного працюючого досяг понад 29 тис. грн, що виявилось одним з кращих показників серед машинобудівних підприємств Києва. У натуральному вираженні продукції було випущено в два рази більше, ніж у 1999 році.

Поставки арматури до України з Китаю зростають щорічно. З 13-го місця за обсягами імпорту в Україну в 2005 р. Китай перемістився на 6-те місце у 2006 р. і вже на 2-ге – у 2007 р. У 2007 р. з Китаю було ввезено арматури на \$55,4 млн, що у 2,2 рази перевищує показники 2006 р. На сьогодні значу частку імпорту займають задвижки, шарові крани і запасні частини. Останнім часом, аналізуючи результати діяльності ПАТ «КЦКБА», спостерігається помітний спад результатів фінансово-господарської діяльності (табл. 2). Зокрема, у 2014 р. прибуток знизився майже на 40 %, скоротився також персонал – на 6 %. Варто зазначити, що падіння прибутків у 2015 р. було ще більше.

Таблиця 2. Основні показники фінансово-господарської діяльності ПАТ «КЦКБА», (тис. грн)

Найменування показника	2013	2014
<i>I</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
Усього активів	270 494	220 205
Основні засоби	72 117	75 302
Довгострокові фінансові інвестиції	1	1
Запаси	99 504	76 497
Сумарна дебіторська заборгованість	82 682	55 515
Грошові кошти та їх еквіваленти	1 583	11 584
Нерозподілений прибуток	5 351	5 530
Власний капітал	106 665	105 873
Статутний капітал	36 822	36 822
Довгострокові зобов'язання	36 395	2 3274
Поточні зобов'язання	127 434	91 058
Чистий прибуток (збиток)	1 740	1 033
Середньорічна кількість акцій (шт.)	3 682 200	3 682 200
Чисельність працівників на кінець періоду (осіб)	573	542

Висновки і пропозиції. Суттєве скорочення російського ринку для ПАТ «КЦКБА» спричинило помітний негативний вплив на загальний фінансовий результат. Це стало поштовхом для пошуку нових ринків збуту. Наразі компанія розширює свої можливості, покращує працездатність, підвищує контроль за якістю продукції, що дозволить підприємству дотримуватися високого рівня міжнародних стандартів. Крім того, планується закупівля німецького обладнання, яке повністю відповідає міжнародним стандартам. Отже, продукція арматуробудування в Україні активно розвивається та успішно реалізується на зовнішніх ринках. Вона широко застосовується в різноманітних галузях: нафтовій, газовій, хімічній промисловості, атомній енергетиці, авіабудуванні, космічному напрямі, енергетичному й теплово-

му напрямі тощо. ПАТ «КЦКБА» співпрацює з підприємствами перелічених вище галузей. Тому керівництву підприємства необхідно координувати усі інвестиційні потоки на впровадження наукомістких технологій, високопродуктивне обладнання, інноваційні методи виробництва продукції тощо. Все це дозволить суттєво підвищити рівень реалізації потенціалу КЦКБА щодо виходу на зовнішні ринки.

ЛІТЕРАТУРА

1. Арматуростроение (АС – 2006), 2006 р. [Електронний ресурс], режим доступу: http://www.valve-industry.ru/pdf_site/45/45_ac2006_perechen.pdf.
2. Бакуліна А. А. Аналіз динаміки цін на сировину та матеріали, що застосовуються в арматуробудуванні // Арматуростроение.-2005. – № 7.-С.58-59.
3. Офіційний сайт компанії «Київське центральне конструкторське бюро арматури будівництва» [Електронний ресурс], режим доступу: <http://kckba.com.ua/>
4. Афанасьєва О. В. Мировой рынок трубопроводной арматуры глазами ведущих экспертов // АС-2015. № 6 (99) 2015 [Електронний ресурс], режим доступу: http://www.valve-industry.ru/pdf_site/99/99_32-35_mir_runok.pdf
5. Савицька Г.В. Аналіз господарської діяльності підприємства. – М. : ИНФРА-М, 2005. – 329 с.

REFERENCES

1. Armaturostroeniye (AS – 2006), 2006 r. [Elektronny'j resurs], rezhym dostupu: http://www.valve-industry.ru/pdf_site/45/45_ac2006_perechen.pdf.
2. Bakulina A. A. Analiz dy'namiky' cin na sy'rovu'nu ta materialy', shho zastosovuyut'sya v armaturobuduvanni// Armaturostroenie.-2005. – # 7.-S.58-59.
3. Oficijny'j sajt kompaniyi «Ky'yivs'ke central'ne konstruktors'ke byuro armatury' buduvannya» [Elektronny'j resurs], rezhym dostupu: <http://kckba.com.ua/>
4. Afanas'eva O.V. My'rovoy rynok truboprovodnoj armatury glazamy' vedushhy'x ekspertov// AS-2015. # 6 (99) 2015 [Elektronny'j resurs], rezhym dostupu: http://www.valve-industry.ru/pdf_site/99/99_32-35_mir_runok.pdf
5. Savy'cz'ka G.V. Analiz gospodars'koyi diyal'nosti predpriyatiya.-M.: Y'NFRA-M, 2005.-329.

УДК 336.7:005

*Ольга Кравченко, к.е.н., доц.
(професор кафедри «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

СТАТИСТИЧНИЙ АНАЛІЗ ФОРМУВАННЯ КРЕДИТНОГО РИЗИКУ БАНКІВ

Стаття присвячена дослідженню проблем аналізу ризикованості кредитної діяльності банків. Проведено аналіз кредитної діяльності банків України як індикатора економічної ситуації у країні. Виділено причини, що визначають рівень ризикованості економічної діяльності у сучасних умовах, а також показано, що в умовах нестабільної економіки головним показником, який відображає спроможність банку управляти ризиками, є рівень фінансових втрат.

Розглянуто ризик з позицій рівня фінансових втрат і показано, що економічна операція (кредитна діяльність) буде ефективною, якщо рівень ризику, що її супроводжує, знаходиться у зоні допустимого ризику. Визначено, що статистичний аналіз ризиків має включати як визначення кількісних оцінок впливу окремих складових ризику, так і виділення потенційних загроз для їх своєчасного нівелювання. Показано, що для аналізу впливу окремих факторів на прискорення простроченої заборгованості слід використовувати мультиплікативну функцію, параметрами якої є рівень галузевої концентрації кредитної діяльності, зміна платоспроможності фізичних і юридичних осіб, сума наданих кредитів, середній термін надання кредиту, питома вага кредитів в активах банку, питома вага залучених ресурсів в активах банку.

Ключові слова: кредитна діяльність, кредитний ризик, аналіз, мультиплікативна модель, банк.

*Ольга Кравченко, к.э.н., доц.
(профессор кафедры «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ КРЕДИТНОГО РИСКА БАНКОВ

Статья посвящена исследованию проблем анализа рискованности кредитной деятельности банков. Проведен анализ кредитной деятельности банков Украины как индикатора экономической ситуации в стране.

© Кравченко О.О., 2016

Выделены причины, определяющие уровень рискованности экономической деятельности в современных условиях, а также показано, что в условиях нестабильной экономики главным показателем, отражающим способность банка управлять рисками, является уровень финансовых потерь.

Рассмотрены риски с позиций финансовых потерь и показано, что экономическая операция (кредитная деятельность) будет эффективной, если уровень риска, её сопровождающий, находится в зоне допустимого риска. Определено, что статистический анализ рисков должен включать как определение количественных оценок влияния отдельных составляющих риска, так и выделение потенциальных угроз для их своевременного нивелирования. Показано, что для анализа влияния факторов на прирост просроченной задолженности необходимо использовать мультипликативную функцию, параметрами которой являются уровень отраслевой концентрации кредитной деятельности, изменение платёжеспособности физических и юридических лиц, сумму предоставленных кредитов, средний срок предоставления кредита, удельный вес кредитов в активах банка и удельный вес привлечённых ресурсов в активах банка.

Ключевые слова: кредитная деятельность, кредитный риск, анализ, мультипликативная модель, банк.

*Olga Kravchenko, Ph.D., associate professor
(professor of Department of Finance and Credit,
State Economy and Technology university of Transport)*

STATISTIC ANALYSES OF FORMING OF CREDIT RISK IN BANCS

The article investigates the problems of the riskiness analysis of credit activity in banks. Are analyzed the credit activity of banks in Ukraine as an indicator of the economic situation in the country. Are obtained factors determining the level of riskiness of the economic activity in modern conditions, and it is shown that in a volatile economy main index reflecting the bank's ability to manage risk is the level of financial losses.

Having considered the risk from the standpoint of financial losses and show that the economic operator (credit activity) would be effective if the risk level, it accompanies, is in an acceptable risk. It was determined that the statistical risk analysis must include a definition of quantitative estimates of the effect of individual components of risk and selection of potential threats to their timely leveling. It is shown that for the analysis of the factors of influence on arrears growth is necessary to use a multiplicative function, the parameters of which are the level of industry concentration of credit activity, a change in the solvency of natural and legal persons, the amount of credit granted, the average term of the credit, the share of credits in bank's assets and the share of attract-reduced resources of the bank's assets.

Keywords: credit activity, credit risk, analysis, multiplicative model, bank.

Постановка проблеми. Кредитна діяльність банків є, з одного боку, одним з головних критеріїв, що їх відрізняє від небанківських установ, а з іншого боку – їх головною економічною функцією. Формування прибутку банків відбувається в

результаті кредитування фізичних і юридичних осіб, тому управління кредитною діяльністю, а особливо кредитними ризиками, є найважливішими частинами стратегії виживання та розвитку будь-якого комерційного банку (за статистикою на кредитний портфель припадає 50–70 % активів банку [1, с. 58]).

Кредитна діяльність завжди супроводжується ризиком, оскільки результати будь-якої економічної діяльності характеризуються невизначеністю, пов'язаною з вірогідністю появи у майбутньому непередбачуваних обставин, що можуть виникати у зовнішньому та внутрішньому середовищі суб'єкта підприємницької діяльності. Так, за оцінками експертів на кредитні ризики припадає біля 50 % потенційних втрат очікуваних прибутків [2, с. 128]. У той же час для банків уникнути ризику взагалі неможливо, оскільки він, зазвичай, залежить від діяльності третіх осіб, які банк не може контролювати.

Кредитна діяльність також є одним з індикаторів економічної ситуації у країні. Як видно з даних табл. 1, протягом 2008–2015 рр. кредитна активність банків України знизилася з 81,4 % до 60,8 %. Таке значне зниження кредитної активності стало результатом економічної та політичної кризи, зростання облікової ставки НБУ, значного зниження купівельної спроможності населення, погіршення економічного стану багатьох підприємств та ін.

Таблиця 1. Кредитна активність банків України у 2008–2015 рр.

Рік	Загальні активи, млрд грн	Кредитні операції, млрд грн	Коефіцієнт кредитної активності, %	Частка простроченої заборгованості за кредитами, %	Прострочена заборгованість, млрд грн
2008	973,3	792,2	81,4	2,3	18,2
2009	1001,6	747,3	74,6	9,4	70,2
2010	1090,2	755,0	69,3	11,2	84,6
2011	1212,5	825,3	68,1	9,6	79,2
2012	1267,9	815,3	64,3	8,9	72,6
2013	1408,7	911,4	64,7	7,7	70,2
2014	1520,8	1006,4	66,2	13,5	135,9
2015	1568,0	954,0	60,8	21,2	202,3

Джерело: складено автором на основі даних [3]

Збільшення простроченої заборгованості у відносному та абсолютному виразі є однією з основних проблем вітчизняної банківської системи, оскільки банки у спробах захиститися від негативних наслідків зростання ризикованості кредитної діяльності встановлюють занадто високі відсотки або вимагають надмірну заставу, яка може у декілька разів перевищувати суму виданого кредиту. Наслідком таких дій банків є ще більше зменшення їхньої кредитної активності через перестраховування та зниження привабливості банківських кредитів для фізичних і юридичних осіб. Оскільки уникнути ризику при кредитній діяльності неможливо, тому особливу актуальність набуває проблема застосування сучасних методів, зокрема, статистичних до аналізу ризикованості кредитної діяльності банків. Це дозволить не лише здійснювати адекватну оцінку, а й їх зменшувати до прийнятних розмірів або нівелювати можливі негативні наслідки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемі управління кредитними ризиками банків присвячено значну кількість праць провідних вітчизняних і зарубіжних учених, серед яких слід особливо відмітити В. Вітлінського, С. Наконечного [4], Л. Вдовенка [5], А. Єндовицького, І. Бочарову [6], С. Кабушкіна [7], А. Ковальову [8], В. Коваленка [9], Г. Партину [10], О. Пернарівського [11], Л. Примостку [12]. Незважаючи на фундаментальність їхнього наукового доробку, питання, пов'язані із статистичним аналізом ризикованості кредитної діяльності в умовах підвищення нестабільності ринкового середовища, виділенням факторів, що призводять до появи критичного ризику, залишаються недостатньо розробленими. Це обумовлює необхідність подальших досліджень, пов'язаних із застосування методів статистики до аналізу ризиків, що супроводжують банківське кредитування в Україні.

Метою статті є вивчення проблем використання методів статистичного аналізу ризикованості кредитної діяльності банків в умовах нестабільного ринкового середовища та розробка заходів щодо управління рівнем кредитних ризиків.

Виклад основного матеріалу дослідження. В наукових публікаціях авторами [4–12 та ін.] дається різне тлумачення кредитного ризику, однак у всіх цих визначеннях акцентується увага на тому, що кредитний ризик є ризиком неповернення або прострочення платежів по банківським позикам (невиконання кредитних зобов'язань перед кредитною організацією третьою стороною) через зниження (втрагу) кредитоспроможності позичальника або погіршення його ділової репутації. Небезпека виникнення цього виду ризику існує при проведенні позичкових та інших прирівняних до них операцій, які відображаються на балансі, а також можуть носити позабалансовий характер.

У сучасних умовах господарювання, характерними рисами якого є складність, динамізм, відкритість та нестаціонарність, рівень ризикованості економічної діяльності визначається комплексом причин, основними з яких є такі [на основі 13]:

1) прискорення науково-технічного прогресу, що призводить до необхідності інвестування (кредитування) інноваційних проектів. Наслідком цього є формування ризику, пов'язаного з невизначеністю ефективності цих проектів, економічної доцільності їх впровадження. З іншого боку, виникає ризик технічного та технологічного відставання, що у майбутньому призведе до втрат конкурентних переваг на ринку та поступового згортання діяльності;

2) специфіка розвитку ринкового середовища. Політична та фінансово-економічна нестабільність в Україні та світі в цілому негативно впливають на передбачуваність економічних процесів, розширюючи межі ризикованих ситуацій, що у свою чергу підвищує недетермінованість та невпевненість щодо отримання очікуваного результату;

3) власне особливості підприємницької діяльності в умовах ринкової економіки, які визначаються необхідністю нестандартності дій, використання новацій щодо досягнення цілі, сміливість і винахідливість, орієнтація на досягнення необхідних, не завжди найкращих, результатів;

4) глобальні ризики, пов'язані із зростанням вірогідності техногенних катастроф, які можуть мати планетарне значення, загрозою екологічних катастроф, вичерпання ресурсів (формування «гарячих точок» в результаті боротьби за енергоносії тощо), загостренням продовольчої проблеми (дефіцит продовольства та води і, як наслідок, спалахи епідемій та хвороб у певних регіонах планети), несприятливою

демографічною ситуацією (неконтрольоване зростання чи зменшення кількості населення, міграція населення, зростання безробіття тощо).

Вплив цих факторів є неоднаковим, нерівномірним і різноспрямованим, тому їх некоректне врахування може призводити до суттєвих фінансових втрат. Оскільки основною умовою ефективного функціонування і розвитку будь-якого суб'єкта підприємницької діяльності, у тому числі й банку, є обачливе ризикування, не переходячи межу, за якою можливе банкрутство, то в умовах нестабільної економіки головним показником, що показує спроможність управляти ризиками, стає рівень фінансових втрат. Справедливим є афоризм, що злом є не ризик сам по собі, а тільки той ризик, що хибно оцінений і яким неправильно управляють. Тому однією з головних проблем функціонування є зниження фінансових втрат шляхом управління ризиками.

Залежно від рівня фінансових втрат виділяють допустимий ризик (загроза повної або часткової втрати прибутку від певних операцій, при якій ці операції зберігають свою економічну доцільність), критичний ризик (загроза втрат у розмірі витрат на здійснення певної операції; критичний ризик першого ступеня пов'язаний з отриманням нульового доходу, але при відшкодуванні понесених матеріальних витрат; критичний ризик другого ступеня пов'язаний з можливістю втрат у розмірі повних витрат) і катастрофічний ризик (загроза часткової чи повної втрати активів у результаті здійснення певної операції; може призводити до банкрутства) [14, с. 446]. Графічно крива розподілу ймовірностей виникнення певного рівня ризику втрат прибутку представлена на рис.1 (P – очікуваний прибуток, B – розрахункова виручка від реалізації, MB – матеріальні витрати, які можуть бути відшкодовані).

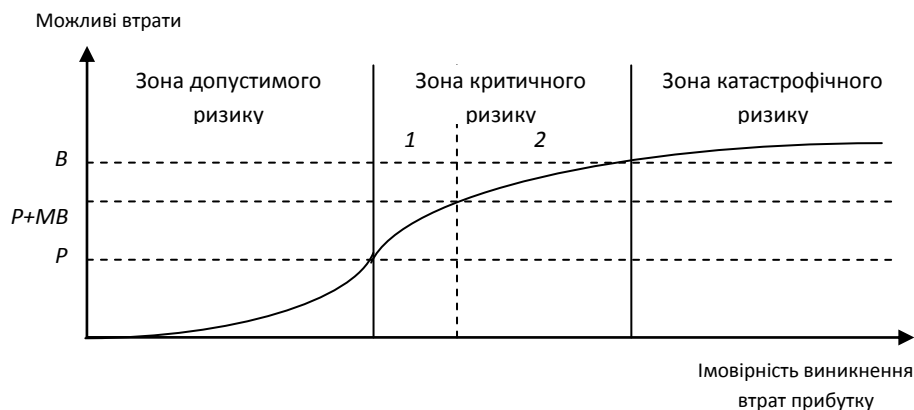


Рис. 1. Крива розподілу ймовірностей виникнення певного рівня ризику втрат прибутку

Таким чином, економічна операція (кредитна діяльність) буде ефективною, якщо рівень ризику, що її супроводжує, перебуває у зоні допустимого ризику або у зоні 1 критичного ризику. Більш високий ризик призводить до зростання простроченої заборгованості, а також збільшення терміну її погашення, а як показали дослідження агенції «Кредит-Рейтинг», відсоток стягнених сум за кредитами прямо залежить від терміну простроченої заборгованості [15].

У таких умовах особливого значення набуває статистичний аналіз формування такого ризику для своєчасної ідентифікації «проблемних» складових, що дозволить

його підтримувати в зоні допустимого ризику. При цьому статистичний аналіз має охоплювати не тільки визначення кількісних оцінок впливу окремих складових ризиків, а й виділення потенційних загроз для їх своєчасного нівелювання.

Тоді статистичний аналіз рівня кредитних ризиків має проводитися за такими етапами: (1) виділення множини факторів, які формують рівень кредитного ризику; (2) ідентифікація виду математичної залежності; (3) визначення параметрів моделі та аналіз впливу складових невизначеності на рівень кредитних ризиків; (4) розробка заходів щодо підтримки або приведення ризику до допустимого рівня.

З урахуванням складових, які формують невизначеність економічної діяльності, можна виділити таку сукупність факторів, що визначають рівень кредитного ризику:

- економічна і політична ситуація в країні та регіоні, тобто макроекономічні і мікроекономічні фактори (кризовий стан національної економіки перехідного періоду, незавершеність формування і слабкість банківської системи тощо);

- ступінь концентрації кредитної діяльності в окремих галузях, чутливих до змін в економіці (галузева структура виданих кредитів);

- кредитоспроможність, репутація і типи позичальників за формами власності, власності та їх взаємовідносин з постачальниками та іншими кредиторами;

- фінансовий стан і можливість банкрутства позичальника;

- значна кількість кредитів та інших банківських контрактів, що припадають на клієнтів, які відчують фінансові труднощі;

- концентрація кредитної діяльності на маловивчених, нових, нетрадиційних сферах кредитування (лізинг, факторинг і т.д.);

- переважна орієнтація на нових і недавно залучених клієнтів, про яких банк не має достатньої інформації;

- зловживання з боку позичальника, шахрайства;

- прийняття в якості застави важкореалізованих або схильних до швидкого знецінення цінностей або нездатності отримувати відповідне забезпечення для кредиту, втрата застави;

- нераціональна диверсифікація кредитного портфеля;

- недостатня точність техніко-економічного обґрунтування кредитної угоди і комерційного або інвестиційного проекту;

- внесення частих змін у політику кредитної організації з надання кредитів і формування портфеля виданих кредитів;

- види, форми і розміри кредитів, що надаються, і їх забезпечення тощо.

Така значна кількість факторів, які визначають рівень кредитного ризику, дуже важко піддається одночасному аналізу, що негативно впливає на можливість оперативного регулювання кредитної діяльності банку, тому для моніторингу слід відбирати фактори, які будуть характеризувати певні складові невизначеності комплексно або агреговано.

В літературі, присвяченій кредитним ризикам у банках, наводяться різні факторні моделі. Так, А. Головач, В. Захожай та К. Базилевич [16, с. 93–94] пропонують як основу для факторного аналізу використовувати адитивну кореляційно-регресійну модель, яка дозволяє оцінювати суму залишку простроченої заборгованості по окремих кредитах шляхом аналізу трьох показників: суми наданих кредитів, терміну надання кредиту, рівня ризику по кожному окремому кредиту. Однак в умовах нестабільної економіки дана модель не дозволяє (а) визначати вплив кожного фактора на загальну суму простроченої заборгованості за кредитами,

(б) ідентифікувати момент перетворення допустимого ризику у критичний, а надалі – у катастрофічний.

Н. Костюченко пропонує представляти розмір можливих втрат як мультиплікативну модель двох факторів: імовірність дефолту згідно з внутрішньою рейтинговою методикою банку та питомої ваги збитків у випадку дефолту, тобто вартість активів за мінусом їх часткового відшкодування [1, с. 64]. Однак дана модель є спрощеною і орієнтована на оцінку виключно дефолту позичальника і не враховує вплив інших чинників, тому її використовувати слід обережно.

Оскільки кредитний ризик формується під впливом як параметрів самих кредитів, так і чинників, що характеризують політичний та загальноекономічний стан у країні, то приріст простроченої кредитної заборгованості можна представити у такому вигляді:

$$\Delta PZ \left(\curvearrowright \right) = f \left(GK, PL, RK, TK, d_K, d_z, t \right) \quad (1)$$

де GK – рівень галузевої концентрації кредитної діяльності банку; PL – зміна платоспроможності фізичних і юридичних осіб як відображення політичних і макроекономічних процесів; RK – сума наданих кредитів; TK – середній термін надання кредиту; d_K – питома вага кредитів в активах банку; d_z – питома вага залучених ресурсів а активах банку.

Для проведення аналізу впливу окремих факторів на приріст простроченої заборгованості за кредитами доцільно використовували мультиплікативну функцію. Це дозволяє в одній функції оцінювати показники, що мають не тільки різну вимірність, а й масштаб часових інтервалів. Тоді математична залежність, що описує формування простроченої заборгованості за кредитами, матиме вигляд:

$$\Delta PZ \left(\curvearrowright \right) = \alpha_0 GK^{\alpha_1} PL^{\alpha_2} RK^{\alpha_3} TK^{\alpha_4} d_K^{\alpha_5} d_z^{\alpha_6}, \quad (2)$$

де $\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3, \alpha_4, \alpha_5, \alpha_6$ – коефіцієнти еластичності, що показують вплив відповідного фактора на зміну суми простроченої заборгованості за кредитами.

Визначати параметри $\alpha_0, \alpha_1, \alpha_2, \alpha_3, \alpha_4, \alpha_5, \alpha_6$ слід шляхом вирішення відповідної системи нормальних рівнянь, після приведення функції (2) до лінійного виду.

Мультиплікативні моделі дозволяють здійснювати лише пасивне відстеження змін показників, тому отримані результати будуть справедливими лише протягом певного обмеженого періоду. Однак навіть в обмеженому періоді варто розробляти та використовувати такі методи зниження ризиків:

1) лімітування, тобто встановлення лімітів кредитування на різні операції з метою утримання втрат у межах встановленого ліміту. Лімітування допомагає вирішити проблему казначейських ризиків і покликане вирішувати проблему диверсифікації як щодо клієнтів, так і щодо застав. Лімітування кредитних ризиків на конкретного позичальника включає обмеження всіх інструментів, що містять елементи кредитного ризику. При визначенні лімітів кредитування можуть використовуватися ті ж показники, які застосовуються для визначення рівня кредитного ризику;

2) диверсифікація портфеля, яка проводиться за допомогою лімітування різних видів операцій. Головною метою диверсифікації портфеля є уникнення надмірної концентрації кредитів за певними параметрами: валюта кредиту; термін кредиту-

вання; галузь; географічне положення позичальників; форма власності позичальника; забезпечення та ін.;

3) резервування, яке є одним з основних способів управління кредитним ризиком. Даний метод зазвичай застосовується для зниження ризику ліквідності банку за допомогою регулювання кредитного ризику. Кредитна організація має здійснювати формування резерву за кредитними ризиками на підставі регулятивних документів Національного банку;

4) страхування – застосовується з метою зниження ризиків забезпечення (втрати застави). В якості основних умов договору страхування можна відзначити наступне: термін дії договору страхування повинен перевищувати термін дії кредитного договору як мінімум на 1-3 місяці (береться запас часу на реалізацію застави); страхова сума має бути не менше заставної вартості предмета застави або як мінімум у розмірі позичкової заборгованості; вигодонабувачем є банк; страхування застави проводиться в затверджених (акредитованих) банком страхових компаніях, в компаніях зі стійким фінансовим станом та доброю діловою репутацією;

5) мінімізація ризику – передбачає здійснення комплексу заходів, спрямованих на зниження імовірності настання подій або обставин, які призводять до збитків, і (або) на зменшення (обмеження) розміру потенційних збитків;

б) розподіл є найпоширенішим способом зниження ризику, який передбачає включення в процентну ставку ризикової надбавки, що розраховується на підставі різних параметрів: боргового навантаження позичальника, розміру річної/квартальної виручки, виду і вартості забезпечення та ін.

Висновки та пропозиції. Таким чином аналіз кредитних ризиків банків слід здійснювати на основі використання адекватного математичного апарату, зокрема побудови мультиплікативних функцій, за допомогою яких можна визначити і, як наслідок, контролювати вплив певних чинників на зміну сум простроченої заборгованості за кредитами. Також слід розробляти комплекс заходів для запобігання виходу кредитного ризику за межі зони допустимого ризику. Крім того, банкам при здійсненні кредитної діяльності варто притримуватися економічних нормативів по системі банків України, розроблених НБУ.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Костюченко Н.С.* Аналіз кредитних ризиків / Н.С. Костюченко. – СПб.: ИТД «Скифия», 2010. – 440 с.
2. *Слобода Л.Я.* Роль та функції кредитних ризиків у банківській діяльності / Л.Я. Слобода // Регіональна економіка. – 2005. – №1 – С. 126–137.
3. *Основні показники діяльності банків України* [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=36807.
4. *Кредитний ризик комерційного банку: навч. посіб.* / Вітлінський В.В., Пернарівський О.В., Наконечний Я.С., Великоіваненко Г.І.; за ред. В.В. Вітлінського. – К.: Знання, КОО, 2000. – 251 с.
5. *Вдовенко Л.О.* Кредитні ризики в системі банківського кредитування / Л.О. Вдовенко // Економічний часопис–XXI. – 2013. – № 3–4(1). – С. 79–82.
6. *Ендовицький Д.А.* Аналіз и оценка кредитоспособности заёмщика: учеб.-прак. пос. / Д.А. Ендовицький, И.В. Бочарова. – М.: КНОРУС, 2005. – 272 с.
7. *Кабушкин С.Н.* Управление банковским кредитным риском: учеб. пособие / С.Н. Кабушкин – 4-е изд., стер. – Минск: Новое знание, 2007. – 336 с.
8. *Ковалев А.П.* Кредитный риск-менеджмент: монография / А.П. Ковалев. – К.: Сузір'я, 2007. – 404 с.
9. *Коваленко В.В.* Фінансові ризики та шляхи їх мінімізації (правовий аспект) / В.В. Коваленко. – К.: Знання, 2011. – 319 с.

10. *Партин Г.О.* Внутрішньобанківське регулювання кредитних ризиків: монографія / Г.О. Партин, Л.Я. Слобода ; за ред. Г.С. Смовженко; Нац. банк України, Ун-т банківської справи, Львів. ін-т банківської справи. – К. : УБС НБУ, 2007. – 254 с.
11. *Пернарівський О.В.* Аналіз, оцінка та способи зниження банківських ризиків / О.В. Пернарівський // Вісник НБУ. – 2004. – № 4. – С. 58–60.
12. *Примостка Л.О.* Банківські ризики: теорія та практика управління : монографія / Л.О. Примостка, О.В. Лисенюк, О.О. Чуб. – К. : КНЕУ, 2008. – 456 с.
13. *Вітлінський В.В.* Ризик у менеджменті / В.В. Вітлінський, С.І. Наконечний. – К. : ТОВ «Борисфен-М», 1996. – 336 с.
14. *Ковалева А.М.* Финансы фирмы / А.М. Ковалева, М.Г. Лапуста, Л.Г. Скамай. – М. Высшее образование, 2007. – 528 с.
15. *Рейтингова* агенція «Кредит-рейтинг». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.credit-rating.ua/>.
16. *Головач А.В.* Статистика банківської діяльності / А.В. Головач, В.Б. Захожай, К.С. Базилевич. – К. : МАУП, 1999. – 176 с.

REFERENCES

1. Kostyuchenko N.S. *Analiz kredytnykh rizikov* [Analysis of credit risks]. St Peterburg, ITD «Skifiya», 2010. 440 p.
2. Sloboda L.YA. *Rol' ta funktsiyi kredytnykh rizikiv u bankivs'kiy* [The role and function of credit risk in the banking]. *Rehional'na ekonomika* [Regional Economics], 2005, № 1, pp. 126–137.
3. *Osnovni pokazately diyal'nosti bankiv Ukrainy* [Main indicators of banks in Ukraine]. Available at: http://www.bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=36807. (Accessed 10 February 2016).
4. Vitlins'kiy V.V., Pernarivs'kiy O.V., Nakonechnyy YA.S., Velikoivanenko H.I. *Kredytnyy ryzyko komertsynoho banku* [Credit risk of the commercial bank]. Kyiv, Znannya, KOO, 2000. 251 p.
5. Vdovenko L.O. *Kredytni ryzyky v systeme bankivs'koho kredyтуvannya* [Credit risks in the system of bank lending]. *Ekonomichnyi chasopis–XX* [Economic chasopys], 2013, № 3, pp. 79–82.
6. Endovits'kiy D.A., Bocharova I.V. *Analiz i otsenka kreditosposobnosti zayomshchika* [Analysis and evaluation of the creditworthiness of the borrower]. Moscow, KNORUS, 2005. 272 p.
7. Kabushkin S.N. *Upravleniye bankovskim kredytnym rizikom* [Banking Credit Risks Management]. Minsk, Novoye znaniye, 2007. 336 p.
8. Kovalev A.P. *Kredytnyy risk-menedzhment* [Credit risk-management]. Moscow, Sozvezdiye, 2007. 404 p.
9. Kovalenko V.V. *Finansovi ryzyky ta shlyakhy yikh minimizatsiyi (pravovyy aspekt)* [Financial risks and ways to minimize them (legal aspects)]. Kyiv, Znannya, 2011. 319 p.
10. Partin H.O. Sloboda L.YA. *Vnutrishn'obankivs'ke rehulyuvannya kredytnykh rizikiv* [Internal regulation of credit risks]. Kyiv, UBS NBU, 2007. 254 p.
11. . Pernarivs'kiy O.V. *Analiz, otsinka ta sposoby znyzhenya Bankivs'kykh rizikiv* [Analysis, assessment and ways to reduce banking risks]. *Visnyk NBU* [Bulletin of the NBU], 2004, № 4, pp. 58–60.
12. Prymostka L.O., Lysenyuk O.V., Chub O.O. *Bankivs'ki ryzyky: teoriya ta praktyka upravlinnya* [Banking risks: theory and practice management]. Kyiv, KNEU, 2008. 456 p.
13. Vitlins'kiy V.V., Nakonechnyy S.I. *Ryzyky u menedzhmentii* [The risk in management]. Kyiv, TOV «Borysfen-M», 1996. 336 p.
14. Kovaleva A.M., M.G. Lapusta, Skamay L.G. *Finansy firmy* [Finance firm]. Moscow, Vyssheye obrazovaniye, 2007. 528 p.
15. *Reytnyhova ahentsiya «Kredyt-reytnh»* [Rating agency «Credit-rating»]. Available at: <http://www.credit-rating.ua/>. (Accessed 10 February 2016).
16. Holovach A.V., Zakhzhay B.V., Bazylevych K.S. *Statystyka bankovskoho diyal'nosti* [Banking Statistics]. Kyiv, MAUP, 1999. 176 p.

УДК 336.647: 336.144.3

*Ольга Кравченко, к.е.н, доцент
(професор кафедри «Фінанси і кредит», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Вікторія Гребеннікова,
(магістр спеціальності «Фінанси і кредит», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОСОБЛИВОСТІ ПЛАНУВАННЯ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Стаття присвячена дослідженню особливостей планування фінансового стану підприємств. Визначено, що підприємство слід розглядати як систему, яка має певну внутрішню структуру та взаємодіє із зовнішнім середовищем, а ефективність цієї взаємодії визначає поточний фінансовий стан і забезпеченість фінансовими ресурсами у майбутньому.

Показано, що при плануванні слід зосереджуватися на спрямованості зусиль, що витрачаються. Запропоновано систему принципів планування фінансового стану підприємств, що включає принципи пристосування до потреб ринку, першочерговості фінансування виробництва, забезпечення платоспроможності, балансування надходження та витрачання фінансових ресурсів, оптимізації вартості кредитних ресурсів, збалансування ризиків інвестиційної діяльності.

Визначено, що планування фінансового стану підприємств має ґрунтуватися на моделі перетворення ресурсів у фінансові результати. Запропоновано економіко-математичну модель, яка відображає кількісні співвідношення між показниками і факторами, що їх визначають; модель включає три групи залежностей, які відображають функціональний зв'язок між показниками операційної, інвестиційної та фінансової діяльності підприємства. Визначено етапи розробки економіко-математичної моделі, що охоплюють роботи від виділення та оцінки центрів витрат підприємства до аналізу можливого фінансового стану при реалізації окремих варіантів планів.

Ключові слова: фінансові результати, фінансовий стан, планування, зовнішнє середовище, підприємство.

© Кравченко О.О., Гребеннікова В.І., 2016

*Ольга Кравченко, к.э.н, доцент
(профессор кафедры «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Виктория Гребенникова,
(магистр специальности «Финансы і кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОСОБЕННОСТИ ПЛАНИРОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

Статья посвящена исследованию особенностей планирования финансового состояния предприятий. Определено, что предприятие следует рассматривать как систему, которая имеет определенную структуру и взаимодействует с внешней средой, а эффективность этого взаимодействия определяет текущее финансовое состояние и обеспеченность финансовыми ресурсами в будущем.

Показано, что при планировании следует концентрироваться на направленности затрачиваемых усилий. Предложена система принципов планирования финансового состояния предприятий, включающая принципы приспособления к потребностям рынка, первоочередности финансирования производства, обеспечения платежеспособности, балансировки поступления и расходования финансовых ресурсов, оптимизации стоимости кредитных ресурсов, сбалансирования рисков инвестиционной деятельности.

Определено, что планирование финансового состояния предприятия должно основываться на модели преобразования ресурсов в финансовые результаты. Предложена экономико-математическая модель, отражающая количественные соотношения между показателями и факторами, их определяющими; модель включает три группы зависимостей, которые отражают функциональную связь между показателями операционной, инвестиционной и финансовой деятельности предприятия. Определены этапы разработки экономико-математической модели, охватывающие работы от выделения и оценки центров затрат предприятия до анализа возможного финансового состояния при реализации отдельных вариантов планов.

Ключевые слова: финансовые результаты, финансовое состояние, планирование, внешняя среда, предприятие.

*Olga Kravchenko, Ph.d, associate professor
(Professor of department «Finance and credit», The State Economy and Technology university of Transport)*

*Victoria Grebennikova ,
(magistrate of specialty «Finance and credit», The State Economy and Technology university of Transport)*

FEATURES OF FINANCIAL CONDITION PLANNING OF ENTERPRISES IN THE MARKET ECONOMY

The article is devoted to the characteristics of the financial condition planning of enterprises. It was determined that the company should be considered as a system that has a certain structure and interacts with the environment, and the effectiveness of this interaction determines the current financial condition and the availability of funding resources in the future.

It is shown that in the planning should focus on the direction of effort. The system of the principles of the financial condition planning of enterprises planning including the principles of adaptation to market needs, prioritization of financing production, ensuring the solvency of balancing income and expenditure of financial resources, to optimize the cost of credit resources, balancing the risk of investment activities.

It was determined that the financial condition planning of the enterprise should be based on model of transformation of resources t in the financial results. Is proposed an economic and mathematical model reflecting the quantitative relationships between the indicators and the factors determining them; model includes three groups of dependencies that reflect the functional relationship between indicators of operating, investing and financing activities of the enterprise. It was determined the stages of the development of economic and mathematical model, covering the work of the selection and evaluation of the company cost centers to analyze the potential financial condition in the implementation of individual options plans.

Keywords: financial results, financial condition, planning, environment, enterprises.

Постановка проблеми. Необхідною умовою ефективного функціонування та розвитку підприємств в умовах ринкової економіки є підтримка стійкого фінансового стану. Рівень фінансового стану визначає ступінь економічної та фінансової привабливості підприємства для акціонерів, фінансових установ, а також ділових партнерів. Також, за зауваженням С.В. Недосекіна та М.А. Іванова, він [фінансовий стан] «визначає конкурентоспроможність підприємства, його потенціал... та оцінює, в якому ступені гарантовані економічні інтереси самого підприємства та його партнерів у фінансовому та інших відношеннях...» [1]. Нестабільність ринкового середовища, погано прогнозована ринкова кон'юнктура негативно впливають на фінансовий стан будь-яких підприємств, тому його підтримка або покращання є актуальною проблемою в умовах нестабільної економіки. Вирішити цю проблему можна шляхом використання сучасних методів управління фінансами. Однією із складових системи управління фінансами на мікрорівні є фінансове планування, яке дозволяє не тільки підвищити прогнозованість окремих складових фінансової діяльності підприємства, а й стабілізувати його діяльність в умовах ринкової економіки за рахунок передбачуваності майбутніх змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема управління фінансовим станом підприємств в економічній науці не є новою, дослідженню її різних аспектів присвячені праці провідних українських і зарубіжних вчених-фінансистів. Слід відзначити наукові здобутки таких дослідників як І.Т. Балабанов, М.Д. Білик, Л.А. Бернштейн (Bernstein, L.A.), В.В. Бочаров, Ю. Брикхем (Brigham, E.F.), А.В. Воронкова, Л. Гапенські, А.І. Даниленко, В.В. Ковальов, Л.А. Костирко,

Л.А. Лахтіонова, Г.В. Савіцької, О.О. Терещенко, Ф. Фабозци (Fabozzi F.J.), Г.О. Швиданенко [2–17]. Не применшуючи теоретичне та практичне значення їхніх розробок, слід зазначити, що дослідженню особливостей планування фінансового стану підприємств в умовах нестабільного ринкового середовища не приділялося належної уваги. Це пов'язано, по-перше, з недоліками методології та методик фінансового планування, які застосовуються зараз на українських підприємствах, і, по-друге, із зниженням передбачуваності змін в їхньому зовнішньому та внутрішньому середовищі. Це обумовлює актуальність досліджень особливостей планування фінансового стану в умовах ринкової економіки.

Тому **метою статті** є визначення специфіки планування фінансового стану підприємств в умовах нестабільного середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження. У наукових публікаціях пропонуються різні підходи до визначення фінансового стану підприємства [1–17 та ін.]. Однак, з позицій планування визначення фінансового стану має ґрунтуватися на таких міркуваннях: фінансовий стан є відображенням генерування фінансових потоків, пов'язаних з операційною, інвестиційною та фінансовою діяльністю, а також процесів і відношень у внутрішньому та зовнішньому середовищі підприємства. Тому більш раціональним є визначення, яке дали В.В. Осмоловський, Л.И. Кравченко, Н.А. Русак, що розглядає фінансовий стан як «комплексне поняття, що характеризується забезпеченістю фінансовими ресурсами, необхідними для нормальної виробничої діяльності комерційних та інших суб'єктів господарювання, доцільністю й ефективністю їх розміщення і використання, фінансовими взаємовідносинами з іншими суб'єктами господарювання, платоспроможністю та фінансовою стійкістю...» [18, с. 187]. Такий підхід дозволяє розглядати функціонування підприємства як систему, що має певну внутрішню структуру та взаємодіє із зовнішнім середовищем. Ефективність цієї взаємодії та відповідності внутрішньої структури, а саме системи управління фінансами, і визначатиме поточний фінансовий стан та потенційну забезпеченість необхідними фінансовими ресурсами не тільки для ефективного функціонування, а й цілеспрямованого розвитку. Тоді підприємство можна розглядати як «чорний ящик», в якому відбувається перетворення фінансових ресурсів, а результатом цього перетворення є – фінансовий стан (рис. 1).

Також фінансовий стан можна розглядати як потенційну здатність підприємства до самозбереження у майбутньому що є найвищою ціллю функціонування системи будь-якої природи, оскільки всі підцілі спрямовуються на виживання у середовищі, що склалося. Тоді найкращим буде вважатися такий фінансовий стан, який забезпечить у межах існуючого внутрішнього середовища та в умовах зовнішнього середовища можливість не тільки ефективно функціонувати, а й цілеспрямовано розвиватися. Забезпечити це можна тільки за умови врахування при плануванні фінансового стану (фінансовому плануванні) прогнозів можливих змін у нестабільному середовищі.

Крім того, слід враховувати підхід, запропонований П. Друкером, який зауважував, що ні результати, ні ресурси не існують у середині бізнесу (у внутрішньому середовищі підприємства), а існують поза ньому, тобто у зовнішньому середовищі. Оскільки внутрішнє середовище підприємства не містить центрів прибутків, а тільки центри витрат, тому результати будь-якої ділової активності у внутрішньому середовищі можуть мати зиск тільки завдяки діяльності у зовнішньому середовищі (реалізація продукції або послуг) [19]. Таким чином, при плануванні

слід зосереджуватися не на очікуваному результаті, а на спрямованості зусиль, що витрачаються.

О.О. Недосекін зазначає, що «грамотний фінансовий менеджмент – це управління фінансами з метою досягнення фінансових результатів, які плануються, з урахуванням існуючої невизначеності відносно майбутніх параметрів ринкового оточення суб'єкта господарювання...» [20, с. 22]. Тоді ціллю існування фінансової системи є отримання фінансових результатів, планування яких здійснюється на основі: (1) прогнозів динаміки факторів, що формують ринкове середовище; (2) прогнозів потенційно можливих фінансових результатів на базі побудови і розрахунку комплексної моделі функціонування підприємства, тобто моделі перетворення ресурсів у фінансові результати; (3) процедур визначення (розпізнавання) рівня фінансового стану як похідної від досягнутих фінансових результатів.

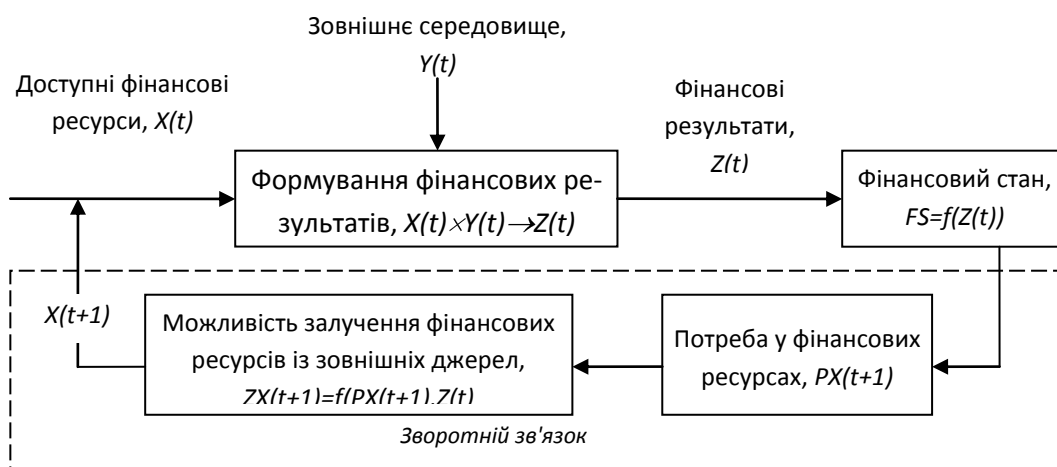


Рис. 1. Підприємство як «чорний ящик», в якому формується фінансовий стан

Тоді планування фінансового стану підприємства має ґрунтуватися на таких принципах.

Принцип пристосування до потреб ринку: при плануванні необхідно враховувати кон'юнктуру ринку та можливість підприємства забезпечити попит на продукцію (послуги) з урахуванням залежності від зовнішніх джерел фінансування.

Принцип першочерговості фінансування виробництва: за рахунок перетворення ресурсів у центрах витрат у процесі виробництва продукції (послуг) формуються передумови формування прибутків.

Принцип забезпечення платоспроможності, який передбачає обов'язковість забезпечення достатніми фінансовими ресурсами усіх зобов'язань підприємства у будь-який період часу. Дотримання цього принципу має особливе значення для підприємств, діяльність яких має чітко виражену сезонну складову, що може призводити до суттєвих часових розривів у формуванні фінансових ресурсів, достатніх для погашення існуючих зобов'язань.

Принцип балансування надходження та витрачання фінансових ресурсів, що дозволить запобігти виникненню касових розривів при здійсненні операційної,

інвестиційної та фінансової діяльності і, тим самим, сприятиме підтримці фінансової стійкості підприємства на належному рівні.

Принцип оптимізації вартості кредитних ресурсів, який передбачає вибір найдешевших способів фінансування, перш за все, капітальних вкладень в оновлення необоротних активів. Це сприятиме також зниженню у майбутньому витрат, пов'язаних із супроводженням погашення фінансових боргів.

Принцип збалансування ризиків інвестиційної діяльності, який стосується, перш за все, джерел фінансування. Так, (1) для запобігання омертвіння коштів у довгострокових капітальних вкладеннях слід жорстко дотримуватися такого співвідношення власних і залучених ресурсів як 0,4:0,6; (2) фінансування ризикованих інвестицій за рахунок власних фінансових ресурсів.

Тоді планування фінансового стану підприємства, як було зазначено раніше, має ґрунтуватися на моделі перетворення ресурсів у фінансові результати, здійснення декількох варіантів планових розрахунків для вироблення найбільш ефективних рішень з управління фінансами підприємства. Тоді як критерій вибору $\langle \langle \rangle \rangle$ слід прийняти мінімізацію витрат, що визначаються як сума поточних витрат, капіталовкладень та фінансових витрат:

$$V \langle \langle \rangle \rangle = PV \langle \langle \rangle \rangle + KV \langle \langle \rangle \rangle + FV \langle \langle \rangle \rangle \rightarrow \min, \quad (1)$$

де $PV \langle \langle \rangle \rangle, KV \langle \langle \rangle \rangle, FV \langle \langle \rangle \rangle, PV \langle \langle \rangle \rangle$ – витрати на здійснення операційної, інвестиційної та фінансової діяльності як результат реалізації рішень з управління фінансами у період часу t відповідно.

Економіко-математична модель відповідно до виразу (1) має включати кількісні співвідношення між показниками і факторами, що їх визначають. Модель має включати три групи залежностей, які відображають функціональний зв'язок між показниками, що впливають сукупний фінансовий стан підприємства. Тоді модель у загальному вигляді буде такою:

$$F_1 = f_{1,i} \langle \langle \rangle \rangle, \quad i = \overline{1, I}, \quad (2)$$

$$F_2 = f_{2,j} \langle \langle \rangle \rangle, \quad j = \overline{1, J}, \quad (3)$$

$$F_3 = f_{3,w} \langle \langle \rangle \rangle, \quad w = \overline{1, W}, \quad (4)$$

де F_1, F_2, F_3 – множина функцій, які описують взаємозв'язки в операційній, інвестиційній та фінансовій діяльності і впливають на фінансовий стан підприємства; X, Y, Z – множина параметрів операційної, інвестиційної та фінансової діяльності; I, J, W – кількість параметрів операційної, інвестиційної та фінансової діяльності відповідно.

Побудова моделі (1)–(5) має здійснюватися за такими етапами: (1) виділення центрів витрат в операційній, інвестиційній та фінансовій діяльності підприємства; (2) дослідження динаміки основних видів витрат за кожним центром витрат та виділення факторів, які визначають напрям цієї динаміки та ступінь їхнього впливу; (3) визначення функціональних залежностей, які описують центри витрат; (4) розрахунок декількох варіантів планів для кожного центру витрат; (5) аналіз та

експертна оцінка можливого фінансового стану підприємства при реалізації окремих варіантів планів; (6) вироблення рішень з управління фінансами, спрямованих на підтримку стійкого фінансового стану підприємства.

Висновки та пропозиції. Отже, планування фінансового стану підприємств має свою специфіку, яка обумовлюється тим, що фінансові результати формуються у зовнішньому середовищі під впливом ринкових чинників, а у внутрішньому середовищі – лише здійснюються витрати. Це слід враховувати при визначенні концептуальних засад управління фінансами, зокрема при визначенні принципів. Планування рівня фінансового стану підприємства має здійснюватися за допомогою апарату економіко-математичного апарату, перевагами якого є обґрунтоване передбачення ефективності здійснюваних витрат і використання багатоваріантних розрахунків для вироблення ефективних рішень з управління фінансами і, як наслідок, фінансовим станом.

ЛІТЕРАТУРА

1. Недосекин С.В. Финансовое состояние предприятия: сущность и организация в современных условиях: электронный журнал / С.В. Недосекин, М.А. Иванов // Вестник РГАЗУ. – 2011. – № 1. [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://edu.rgazu.ru/file.php/1/vestnik_rgazu/data/20140519154903/020.pdf.
2. Балабанов И.Т. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта / И.Т. Балабанов. – [2-е изд., доп.]. – М. : Финансы и статистика, 2002. – 208 с.
3. Білик М. Д. Сутність і оцінка фінансового стану підприємств / М.Д. Білик // Фінанси України. – 2005. – № 3. – С. 117–128.
4. Бочаров В.В. Методы финансового анализа для оценки деятельности предприятия / В.В. Бочаров // Элитприум : центр дистанционного образования. – 2010. – № 4. – С.21–22.
5. Бригхем Ю. Финансовый менеджмент. Полный курс. В 2-х т. : Т. 2. / Пер. с англ. под ред. В.В. Ковалева / Ю. Бригхем, Л. Гапенски. – СПб. : Экономическая школа, 1997. – 669 с.
6. Діагностика стану підприємства : теорія і практика : [монографія] / За заг. ред. проф. А.Е. Воронкової. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2008. – 520 с.
7. Ковалев В.В. Финансовый менеджмент : теория и практика / В.В. Ковалев. – [2-е изд., перераб. и доп.] – М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 1024 с.
8. Костирко Л.А. Діагностика потенціалу фінансово-економічної стійкості підприємства : [монографія] / Л.А. Костирко. – Луганськ: Вид-во СНУ ім. В.Даля, 2005. – 256 с.
9. Лахтіонова Л.А. Фінансовий аналіз суб'єктів господарювання : [монографія] / Л.А. Лахтіонова. – К. : КНЕУ, 2001. – 387 с.
10. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности / Г.В. Савицкая. – М. : ИНФРА-М, 2003. – 285 с.
11. Терещенко О.О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання / О.О. Терещенко. – К. : КНЕУ, 2003. – 554 с.
12. Швиданенко Г.О. Сучасні технології діагностики фінансово-економічної діяльності підприємства : [монографія] / Г.О. Швиданенко, О.І. Олесюк. – Київ : КНЕУ, 2002. – 290 с.
13. Шеремет А.Д. Методика финансового анализа / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев. М. : НИЦ Инфра-М, 2013. – 208 с.
14. Фінансово-монетарні важелі економічного розвитку : у 3 т. / За ред. чл.-кор. НАН України А.І. Даниленка. Т. 3 : Фінанси підприємств : тенденції, стан і проблеми управління. – К. : Фенікс, 2008. – 308 с.
15. Bernstein L.A. Financial statement analysis : theory, application and interpretation / L.A. Bernstein, John J. Wild. – McGraw Hill, 2006. – 738 p.
16. Brigham E.F. Financial management : theory and practice / E.F. Brigham, M.C. Ehrhardt. – Thomson South-Western, 2008. – 1074 p.
17. Fabozzi F.J. Financial management and analysis / F.J. Fabozzi. – John Wiley & Sons, Inc., 2008. – 1022 p.
18. Теорія аналізу господарської діяльності / В.В. Осмоловський, Л.І. Кравченко, Н.А. Русак і др. ; Под общ. ред. В.В. Осмоловского. – Мн. : Новое знание, 2001. – 307 с.

19. Друкер П.Ф. Управление, нацеленное на результаты / П.Ф. Друкер. – М. : Технологическая школа бизнеса, 1994. – 200 с.
20. Недосекин А.О. Методологические основы моделирования финансовой деятельности с использованием нечётко-множественных описаний : дис....докт. экон. наук : 08.00.13 – «Математические и инструментальные методы экономики» / Недосекин Алексей Олегович ; Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. – СПб, 2003. – 280 с. – Библиогр. : С. 211–225.

REFERENCES

1. Nedosekin S.V., Ivanov M.A. *Finansovoye sostoyaniye predpriyatiya: sushchnost' i organizatsiya v sovremennykh usloviyakh* [The financial condition of the enterprise: the nature and organization in modern conditions]. *Vestnik RGAZU* [Herald of RGAZU], 2011, № 1. Available at : http://edu.rgazu.ru/file.php/1/vestnik_rgazu/data/20140519154903/020.pdf. (Accessed 10 March 2016).
2. Balabanov I.T. *Finansovyy analiz i planirovaniye khozyaystvuyushchego sub'yekta* [Financial analysis and planning of business entity]. Moscow, Finance and Statistics Publ., 2002. 208 p.
3. Bilyk M.D. *Suinist i otsinka finansovoho stanu pidpriyemstv* [Nature and assessment of the financial condition]. *Finansy Ukrainy* [Finance of Ukraine], 2005, № 3, pp. 117–128.
4. Bocharov V.V. *Metody finansovogo analizu dlya otsenki deyatel'nosti predpriyatiya* [inancial analysis methods to assess the activity of the enterprise]. *Elitrium: tsentr distantsionnogo obrazovaniya* [litprium: Distance Learning Center], 2010, № 4, pp. 21–22.
5. Brighem YU., Gapenski L. *Finansovyy menedzhment. Polnyy kurs*. [Financial Management. Full course]. V. 2. St. Petersburg, Ekonomicheskaya shkola Publ., 1997. 669 p/
6. *Diahnostyka stanu pidpriyemstva: teoriya y praktyka* [Diagnostics of the enterprise : theory and practice] / Ed. by A.E. Voronkova. Kharkiv, INZHEK Publ., 2008. 520 p.
7. Kovalev V.V. *Finansovyy menedzhment: teoriya i praktika* [Financial Management: Theory and Practice]. Moscow, TK Velbi, Prospekt Publ., 2007. – 1024 p.
8. Kostyrko L.A. *Diahnostyka potentsialu finansovo-ekonomichnoyi stiykosti pidpriyemstva* [Diagnosis of potential financial and economic viability]. – Luhans'k, SNU im. V. Dalya Publ., 2005. 256 p.
9. Lakhionova L.A. *Finansovyy analiz sub'yektiv hospodaryuvannya* [Financial Analysis entities]. Kyiv, KNEU Publ., 2001. 387 p.
10. Savitskaya G.V. *Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti* [Business Analysis]. Moscow, INFRA-M Publ., 2003, 285 p.
11. Tereshchenko O.O. *Finansova diyal'nist' sub'yektiv hospodaryuvannya* [Financial activities of business entities]. Kyiv, KNEU Publ., 2003. 554 p.
12. Shvydanenko H.O., Olesyuk O.I. *Suchasni tekhnolohiyi diahnostryky finansovo-ekonomichnoyi diyal'nosti pidpriyemstva* [Modern technologies of diagnostics of financial and economic activity of the enterprise]. Kyiv, KNEU Publ., 2002. 290 p.
13. Sheremet A.D, Negashev Ye.V. *Metodika finansovogo analiza* [Methods of Financial Analysis]. Moscow, , INFRA-M Publ. 2013, 208 p.
14. *Finansovo-monetarni vazheli ekonomichnoho rozvytku* [Financial and monetary levers of economic development]/ T. 3: *Finansy pidpriyemstv : tendentsiyi, stan i problemy upravlinnya* [Finance companies : trends, status and problem management]/ Ed. by A.I. Danylenko. Kyiv, Feniks Publ., 2008. 308 p.
15. Bernstein L.A, Wild John J. *Financial statement analysis: theory, application and interpretation*. McGraw Hill, 2006. 738 p.
16. Brigham E.F., Ehrhardt M.C. *Financial management: theory and practice*. Thomson South-Western, 2008. 1074 p.
17. Fabozzi F.J. *Financial management and analysis*. John Wiley & Sons, Inc., 2008. 1022 p/
18. Osmolovskiy V.V., Kravchenko L.I., Rusak N.A. *Teoriya analiza khozyaystvennoy deyatel'nosti* [The theory of business analysis]. Minsk, Novoye znaniye Publ., 2001, 307 p.
19. Druker P.F. *Upravleniye, natselennoye na rezul'taty* [Managing for results]. Moscow, Tekhnologicheskaya shkola biznesa Publ., 1994, 200 p.
20. Nedosekin A.O. *Metodologicheskiye osnovy modelirovaniya finansovoy deyatel'nosti s ispol'zovaniyem nehotko-mnozhestvennykh opisaniy*. Dokt. Diss. [Methodological bases of modeling of financial activity using fuzzy-multiple descriptions. Doct. Diss.]. St. Petersburg, 2003. 280 p.

УДК 336.647: 336.144.3

*Ольга Кравченко, к.е.н., доцент
(професор кафедри «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Марина Козловська
(магістр спеціальності «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ДОВГОСТРОКОВЕ ПЛАНУВАННЯ ЯК ОBOB'ЯЗКОВА СКЛАДОВА ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ПІДПРИЄМСТВА

Стаття присвячена дослідженню довгострокового планування як складової фінансового механізму підприємства. Визначено, що фінансовий механізм слід розглядати, з одного боку, як інструмент управління фінансовими ресурсами, а з іншого боку, як сукупність відносин, що виникають у процесі формування, розподілу та використання грошових коштів.

Показано, що головним завданням довгострокового планування є своєчасне виявлення та вирішення фінансових проблем підприємства. Запропоновано систему принципів як базу для визначення концептуальних засад довгострокового фінансового планування. Визначено систему фінансових планів, яка включає план формування фінансових результатів, план інвестицій, плановий баланс, зведений план руху грошових потоків.

Обґрунтування раціональних фінансових відношень передбачає виділення та врахування довгострокових тенденцій у внутрішньому та зовнішньому середовищі. Це обумовлює використання прогнозування як складової довгострокового планування. Окреслено коло задач, які вирішуються в процесі прогнозування, та зазначено, що перелік вирішуваних задач і рівень нестабільності ринкового середовища накладають обмеження на інструментарій прогнозування. Запропоновано підхід до розробки фінансових прогнозів при довгостроковому плануванні, який включає три етапи: передпрогнознi дослідження, власне прогнозування та перевірка виконання передумов прогнозування.

Ключові слова: фінансовий механізм, довгострокове фінансове планування, план, прогнозування, ринкове середовище, підприємство.

© Кравченко О.О., Козловська М.В., 2016

*Ольга Кравченко, к.э.н, доцент
(профессор кафедры «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Марина Козловская
(магистр специальности «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ДОЛГОСРОЧНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ КАК ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ФИНАНСОВОГО МЕХАНИЗМА ПРЕДПРИЯТИЯ

Статья посвящена исследованию долгосрочного планирования как составляющего элемента финансового механизма предприятия. Определено, что финансовый механизм необходимо рассматривать, с одной стороны, как инструмент управления финансовыми ресурсами, а с другой стороны, как совокупность отношений, возникающих в процессе формирования, распределения и использования денежных средств.

Показано, что основным заданием долгосрочного планирования является своевременное выявление и разрешение финансовых проблем предприятия. Предложена система принципов как база для определения концептуальных основ долгосрочного финансового планирования. Определена система финансовых планов, включающая план формирования финансовых результатов, план инвестиций, плановый баланс, сводный план движения денежных потоков.

Обоснование рациональных финансовых отношений предполагает выделение и учёт долгосрочных тенденций во внешней и внутренней среде. Это обуславливает необходимость использования прогнозирования как составляющего элемента долгосрочного планирования. Очерчен круг задач, которые решаются в процессе прогнозирования, и определено, что перечень задач и уровень нестабильности рыночной среды накладывают ограничения на инструментарий прогнозирования. Предложен подход к разработке финансовых прогнозов при долгосрочном планировании, включающий три этапа: предпрогнозные исследования, собственно прогнозирование и проверку выполнения условий прогнозирования.

Ключевые слова: финансовый механизм, долгосрочное финансовое планирование, план, прогнозирование, рыночная среда, предприятие.

*Olga Kravchenko, Ph.d, associate professor
(Professor of department «Finance and credit», The State Economy and Technology university of Transport)*

*Marina Kozlovs'ka
(magistrate of specialty «Finance and credit», The State Economy and Technology university of Transport)*

**LONG-RANGE PLANNING AS A MANDATORY COMPONENT
OF FINANCIAL MECHANISM OF ENTERPRISE**

The article is devoted to the long-range planning as a element of financial mechanism of enterprise. It was determined that the financial mechanism should be considered, on the one hand, as a financial management tool, and on the other hand, as a set of relations to the process of forming, distribution and use of cash.

It is shown that the main task of long-term planning is the timely identification and resolution of the financial problems of the enterprises. Is proposed a system of principles as the basis for the definition of the conceptual foundations of the long-term financial planning. Is determined a system of financial plans, including the plan of formation of financial results, the investment plan, the planned balance sheet, consolidated cash flow plan.

The justification of rational financial relations involves the allocation and accounting of long-term trends in the external and internal environment. This necessitates the use of forecasting long-term planning as a constituent element. Is sketched the range of problems that can be solved in the process of forecasting, and it is determined that the list of tasks and the level of volatility of the market environment imposes restrictions on forecasting tools. Is proposed an approach to the development of financial forecasts for long-term planning, including three stages: pre-forecast research, proper forecasting and verification of the forecasting conditions.

Keywords: financial mechanism, long-range financial planning, plan, forecasting, market environment, enterprises.

Постановка проблеми. В умовах підвищення нестабільності ринкового середовища та поглиблення економічної кризи однією з основних задач будь-якого підприємства є виживання. Складність формування фінансових ресурсів, невідповідність їх доступних обсягів наявним потребам з особливою гостротою ставить питання пошуку резервів для підвищення фінансового потенціалу. Це передбачає удосконалення фінансового механізму підприємства, що є найбільш динамічною складовою системи управління фінансами, зміни якої пов'язані з необхідністю вирішення різноманітних тактичних задач. Фінансовий механізм – це «цілісна система управління фінансами підприємства ...» [1, с. 18], яка складається із сукупності фінансових відносин, форм фінансових ресурсів, порядку формування та використання централізованих і децентралізованих фондів грошових коштів, методів управління фінансами. Удосконалення фінансового механізму підприємства для підвищення його адаптованості до ринкового середовища має ґрунтуватися на фінансових планах, в яких відображені не тільки короткострокові тенденції змін у зовнішньому та внутрішньому середовищі, а й довгострокові. Це дозволить уникнути помилковості у прийнятті рішень, що позитивно вплине на ефективність управління фінансами підприємства в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемі удосконалення фінансового механізму та визначенні у ньому місця планування присвячені праці провідних вітчизняних вчених, а саме: М.Д. Білик, І.А. Бланка, Л.А. Костирко, Г.А. Крамаренко, М.І. Крупки, В.М. Опаріна, А.М. Поддєрьогина, А.Г. Семенова, О.О. Терещенка та інших [1–9]. Серед зарубіжних учених слід відзначити В.В. Бочарова, Р. Брейлі, Ю. Брігхема, А.І. Вострокнутову Л. Гапенські,

Дж. Грехема, А.Г. Грязнову, В.В. Ковальова, С. Майерса, М.В. Романовського та інших [10–16]. Праці зазначених учених мали суттєвий вплив на розвиток наукової думки, спрямованої на удосконалення фінансового механізму підприємств шляхом його адаптації до існуючого середовища, а також на розвиток методології та методик фінансового планування. Однак необхідно зазначити, що через комплекс об'єктивних причин [17, с. 24–25], планування у сфері фінансів обмежується бюджетуванням або короткостроковим плануванням, що знижує ефективність фінансового механізму врахування їх динаміки при розробці стратегії розвитку та вироблення раціональних управлінських рішень у сфері фінансів. Так, Дж. Гелбрейт зазначав, що довгострокове планування і наукове прийняття рішень на рівні корпорацій набагато перевершують «безсистемні» дії ринкової економіки [18, с. 30]. Це обумовлює необхідність визначення особливостей довгострокового фінансового планування на підприємствах в умовах нестабільного середовища.

Тому **метою статті** є дослідження специфіки довгострокового фінансового планування як обов'язкової складової фінансового механізму підприємства в умовах ринкового середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження. Фінансовий механізм відіграє важливу роль у діяльності будь-якого підприємства, не залежно від форми власності. Його значення особливо зростає в умовах ринкової економіки, оскільки проблеми фінансового забезпечення підприємства повинні вирішувати самостійно. Зараз фінансовий механізм розглядається не тільки як інструмент формування та розподілу фінансових ресурсів, а й один з основних регуляторів виробничо-господарської діяльності підприємства. Таким чином, у якості об'єкта впливу фінансового механізму слід розглядати не тільки як інструмент управління фінансовими ресурсами, а й сукупність відносин, що виникають в процесі формування, розподілу та використання грошових коштів.

Можна вважати, що фінансовий механізм підприємства є раціональним, якщо його фінанси повно та ефективно реалізують свої функції. Тому, фінанси, як об'єктивна економічна категорія, відображає існуючі грошові відносини, пов'язані з формуванням і розподілом грошових коштів, тоді фінансовий механізм є системою управління фінансами. Таким чином, фінансовий механізм можна визначити як сукупність фінансових операцій з організації, планування та стимулювання використання фінансових ресурсів підприємства (рис. 1).

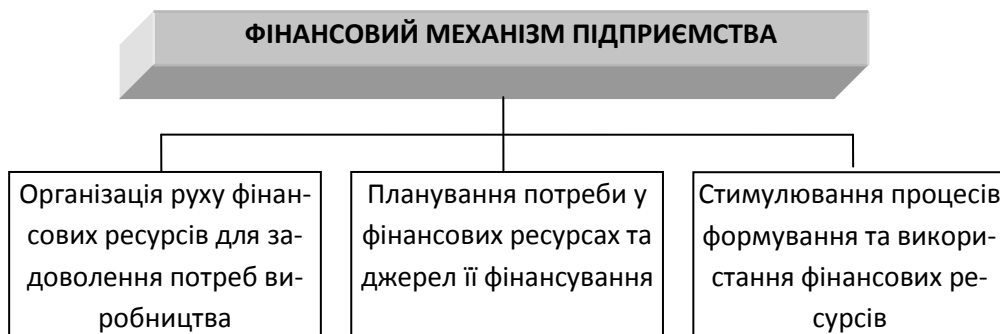


Рис. 1. Фінансовий механізм підприємства як сукупність фінансових операцій

Удосконалення фінансового механізму, його адаптація до змін умов функціонування, забезпечення достатніми фінансовими ресурсами цілеспрямованого розвитку підприємства неможливі без повноцінного використання власне планування, перш за все, довгострокового, впровадження якого сприятиме забезпеченню цілеспрямованого розвитку підприємства.

Специфічною особливістю довгострокового фінансового планування є поєднання фінансового прогнозування та розробленої фінансової стратегії для визначення майбутніх проблем та можливостей. Ціль довгострокового планування полягає у підготовці матеріальних і фінансових ресурсів до можливої зміни діяльності підприємства в умовах нестабільного зовнішнього середовища [19, с. 29], а головним завданням – своєчасне виявлення та вирішення фінансових проблем, що обмежують зростання підприємства. Базою довгострокового фінансового планування є макроекономічні прогнози основних агрегованих показників [20, с. 31], що знайшло відображення в його орієнтації на врахування постійної і поступальної зміни зовнішнього середовища як для адаптації підприємства, так і для його розвитку. Через спрямованість довгострокового фінансового планування та його базування на стратегії розвитку підприємства існує певне ототожнення довгострокового та стратегічного планування, що є неправильним як у концептуальному, так й у змістовому сенсах [21]. У той же час довгостроковий фінансовий план розробляється в межах стратегічного плану і метою його реалізації є досягнення стратегічних цілей розвитку. Тому довгострокові плани можна розглядати як інструмент виконання стратегічного плану підприємства для реалізації стратегічних цілей (рис. 2). Формування концептуальних засад довгострокового фінансового планування слід ґрунтувати на системі таких принципах.

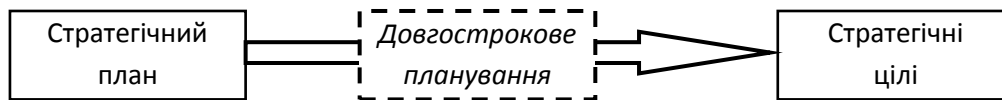


Рис.2. Довгострокове планування як інструмент виконання стратегічного плану

Принцип 1. Вихідні припущення довгострокового планування як відображення парадигми розвитку підприємства. Парадигма розвитку підприємства визначається не тільки його місією, а й умовами зовнішнього середовища, а саме рівнем його невизначеності. Так, при детермінованому середовищі концептуальні основи функціонування підприємства можуть базуватися на неокласичній економічній теорії, а при зростанні невизначеності майбутнього – на еволюційній, інституціональній теоріях або на їхніх похідних.

Принцип 2. План як відображення ментальної моделі підприємства. Структура фінансових планів повинна однозначно відповідати існуючому фінансовому механізму, який описується за допомогою ментальної моделі підприємства з урахуванням стадії його життєвого циклу. Відповідно структура фінансових планів має бути гнучкою і передбачати можливість їх корегування відповідно до змін у фінансовому механізмі, а також при виникненні у підприємства нових потреб у прогнозах і планах.

Принцип 3. Довгостроковий план як інструмент реалізації стратегії розвитку пі-

дприємства. В практиці управління використовують два основні підходи до розробки планів: (1) на базі цілей, визначених у фінансовій стратегії; (2) на базі тенденцій, які склалися у зовнішньому та внутрішньому середовищі. У «чистому» вигляді ці підходи мають обмежене використання: при короткостроковому (врахування тенденцій) та стратегічному (врахування цілей розвитку) фінансовому планування. Специфіка довгострокового плану передбачає комплексне використання цих підходів, оскільки, з одного боку, підприємства є достатньо інерційними системами, структура яких змінюється досить повільно, що вимагає врахування фактичного стану параметрів його внутрішнього середовища. З іншого боку, ринкове середовище зараз характеризується підвищеною динамічністю, що обумовлює необхідність екстраординарних зусиль для виходу у бажане майбутнє, тобто досягнення цілей, визначених у стратегії розвитку.

Принцип 4. План як компроміс між можливостями та потребами. При довгостроковому плануванні необхідно враховувати як поточний стан майна та фінансів підприємства, так і його стратегічні наміри. Крім того, є обов'язковою відповідність між потребами у ресурсах для фінансування операційної, інвестиційної та фінансової діяльності кожного структурного підрозділу і обсягами доступних власних і залучених фінансових ресурсів. Це передбачає використання планування по принципу «зустрічного потоку» (потреби «доверху» – можливості «донизу»), що передбачатиме декілька етапів узгодження для визначення планових показників, які можна досягти (реально отримати) у майбутньому.

Принцип 5. План як збалансована система показників. Фінансове планування має охоплювати всі виробничі процеси і оцінювати фінансові потоки, що їх супроводжують, тобто необхідно враховувати формування і використання фінансових ресурсів, пов'язаних з усіма видами діяльності підприємства, для недопущення погіршення його фінансового стану та зниження стійкості. Це обумовлює обов'язковість збалансування планових показників, пов'язаних із генеруванням різних фінансових потоків.

Принцип 6. План як відображення системи обмежень. Фінансове планування завжди здійснюється в умовах обмежень, які можна розділити на три групи: (1) ресурсні (доступні у майбутньому обсяги власних і залучених фінансових ресурсів); (2) процесні (використовувана технологія, стан і структура необоротних активів); (3) результуючі (обсяги виробництва і реалізації продукції, її рентабельність, віддача на капітал, продуктивність праці). Ці обмеження є відображенням реалій зовнішнього та внутрішнього середовища, що через прогнози закладаються у фінансові плани, розробка яких може розглядатися як задача оптимізації з обмеженнями.

Як було зазначено раніше, довгострокове фінансове планування є одночасно і складовою фінансового механізму, і його відображенням. Відповідно система довгострокових планів має охоплювати всі фінансові відносини, у яких задіяне підприємство, та доступні ресурси. Тоді система фінансових планів має включати:

(1) план формування фінансових результатів (планові показники формування доходів, видатків і прибутків); мета розробки – визначення можливих обсягів надходження фінансових ресурсів та потреби в них для недопущення дефіциту грошових коштів для фінансування операційної діяльності та виконання короткострокових і довгострокових зобов'язань;

(2) план інвестицій (планові показники обсягів інвестицій (перш за все, капітальних вкладень) із визначенням джерел їх фінансування та очікуваних доходів);

мета розробки – управління інвестиційною діяльністю для недопущення зниження економічної ефективності від реалізації проектів через проблеми з їхнім фінансуванням;

(3) плановий баланс (агреговані планові показники активів і пасивів підприємства); мета розробки – підтримка необхідних співвідношень між окремими складовими активів і пасивів підприємства для підтримки його виробничо-економічного потенціалу у майбутньому;

(4) зведений план руху грошових потоків (планові показники надходжень та витрачання фінансових ресурсів при здійсненні операційної, інвестиційної та фінансової діяльності); мета розробки – недопущення дефіциту доступних ресурсів, підтримка фінансової стійкості та платоспроможності підприємства.

Необхідність врахування довгострокових тенденцій у внутрішньому та зовнішньому середовищі при обґрунтуванні раціональних фінансових відношень, вартісних пропорцій та руху фінансових ресурсів обумовлює використання методів і моделей прогнозування, метою якого є оцінка перспектив впливу зовнішнього середовища та внутрішніх умов на стан фінансових ресурсів підприємства у майбутньому. За допомогою прогнозування можна звести до прийняттого рівня невизначеність ринкового середовища та нівелювати її негативний вплив на функціонування підприємства, усунути надмірні трансакційні витрати, що сприятиме зниженню підприємницьких і фінансових ризиків за рахунок своєчасного виявлення «проблемних» явищ у фінансовому механізмі.

В процесі фінансового прогнозування має вирішуватися широке коло задач, а саме: (1) визначення можливого обсягу фінансових ресурсів та потреби в них у певні періоди часу; (2) оцінка фінансового стану підприємства у прогнозованому періоді залежно від реалізації різних сценаріїв його виробничо-економічної та фінансової діяльності; (3) пошук доступних джерел кредитних ресурсів та визначення напрямів використання з урахуванням впливу на їх вартість факторів різної природи; (4) формулювання рекомендацій щодо вибору раціональної фінансової стратегії та тактики, які забезпечать реалізацію місії підприємства в умовах ринкового середовища.

Перелік задач, що мають вирішуватися при довгостроковому фінансовому плануванні, а також рівень нестабільності середовища, в якому функціонує і «має намір» розвиватися, накладають обмеження на інструментарій прогнозування. Так, використання методів перспективної екстраполяції, які базуються на кореляційно-регресійному аналізі, не дозволяє отримувати коректні оцінки щодо майбутніх змін ключових показників фінансових планів при кардинальних та непередбачуваних змінах ринкового середовища. Вибір методу прогнозування має визначатися системою припущень щодо функціонування підприємства у визначеному середовищі та використовуваними даними. Таким чином, вибір методу прогнозування при довгостроковому плануванні має здійснюватися на основі оцінки прийнятності (відповідності) певного методу конкретній ситуації, потребам у прогнозах, вимогам до ступеня достовірності отриманих результатів, а також об'єктивності отриманих результатів.

Реалізація прогнозування як складової довгострокового планування має здійснюватися трьома етапами:

1) передпрогнознi дослідження (виявлення множини показників (чинників), які з найбільшою імовірністю формуватимуть майбутні грошові потоки підприємства; дослідження динаміки змін цих показників та виявлення її специфіки для визна-

чення системи обмежень прогнозування; вибір методу прогнозування);

2) власне прогнозування (побудова прогнозної моделі; перевірка її на відповідність реальній динаміці показника та на достовірність коефіцієнтів моделі; визначення кількості періодів часу, для яких можна отримати достовірні прогнози; розрахунок точкових і інтервальних прогнозів на основі побудованої моделі);

3) перевірка передумов прогнозування (оцінка коректності обраних умов (обмежень) прогнозування та проведення аналізу чутливості фінансових результатів до змін вихідних умов).

Висновки та пропозиції. Отже, довгострокове фінансове планування має стати невід'ємною складовою фінансового механізму підприємства. Використання довгострокового планування приведе до забезпеченості достатніми фінансовими ресурсами операційної, інвестиційної та фінансової діяльності, визначення напрямів удосконалення фінансового механізму та підвищення керованості фінансів. Крім цього, сприятиме цілеспрямованому розвитку підприємства шляхом адаптації його фінансового механізму до змін у ринковому середовищі. Довгострокове фінансове планування має базуватися на системі прогнозів, інструментарій визначення яких визначатиметься залежно від системи припущень щодо функціонування підприємства у визначеному середовищі та використовуваних даних.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Фінансовий менеджмент* / Під кер. А.М. Поддєрьогіна. – К. :КНЕУ, 2005. – 536 с.
2. *Білик М.Д.* Стратегічне управління та стратегії підприємств / М.Д. Білик // *Фінанси підприємств : проблеми і перспективи* : [монографія] : у 3 т. Т. 2. Фінансові аспекти інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств / За ред. Білик М.Д. – К. : «ПанТот», 2012. – С. 8–41.
3. *Крупка М.І.* Фінансово-кредитний механізм інноваційного розвитку економіки України / М.І. Крупка. – Львів: ВЦ ЛНУ ім. І.Франка, 2001. – 608 с.
4. *Бланк І.А.* Основы финансового менеджмента. Т.1 / И.А. Бланк. – К. : Ника-Центр, Эльга, 2001. – 592 с.
5. *Костирко Л.А.* Фінансовий механізм сталого розвитку підприємств : стратегічні орієнтири, системи забезпечення, адаптація : [монографія] / Л.А. Костирко. – Луганськ : Вид-во «Ноулідж», 2012. – 474 с.
6. *Крамаренко Г.А.* Финансовый анализ и планирование / Г.А. Крамаренко. – Днепропетровск: Издательство ДАУБП, 2001. – 232 с.
7. *Опарін В.М.* Фінанси (загальна теорія) / В.М. Опарін. – К. : КНЕУ, 1999. – 164 с.
8. *Фінансове планування і управління на підприємствах* / Г.А. Семенов, В.З. Бугай, А.Г. Семенов, А.В. Бугай. – К. : Центр навч. л-ри, 2007. – 432 с.
9. *Терещенко О.О.* Фінансова діяльність суб'єктів господарювання / О.О. Терещенко. – К. : КНЕУ, 2003. – 554 с.
10. *Бочаров В.В.* Корпоративные финансы / В.В. Бочаров, В.Е. Леонтьев. – СПб. : Питер, 2004. – 592 с.
11. *Брейли Р.* Принципы корпоративных финансов / Р. Брейли, С. Майерс. – М. : «ОЛИМП-БИЗНЕС», 1997. – 1120 с.
12. *Бригхем Ю.* Финансовый менеджмент. Полный курс. В 2-х т. / Пер. с англ. под ред. В.В. Ковалева / Ю. Бригхем, Л. Гапенски. – СПб. : Экономическая школа, 1997. Т. 2. – 669 с.
13. *Корпоративные финансы* / Под ред. М.В. Романовского, А.И. Вострокнутовой. – СПб. : Питер, 2011. – 592 с.
14. *Graham J.* Corporate finance : linking theory to what companies do / J. Graham, S.B. Smart, W.L. Megginson. – [3rd ed.]. – Mason : South-Western Cengage Learning, 2009. – 1008 p.
15. *Фінанси* / Под ред. А.Г. Грязновой, Е.В. Маркиной – М. : Финансы и статистика, 2004. – 504 с.
16. *Ковалев В.В.* Финансовый менеджмент : теория и практика / В.В. Ковалев. – [2-е изд., перераб. и доп.] – М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 1024 с.
17. *Кравченко О.О.* Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті : теорія і практика : [монографія] / О.О. Кравченко. – К. : ДЕТУТ, 2013. – 300 с.

18. Galbraith J.K. *The new industrial state* / J.K. Galbraith. – Princeton : Princeton University Press, 2007 – 518 p.
19. Аакер Д.А. Стратегическое рыночное управление / Д.А. Аакер ; пер. с англ. под ред. Ю.Н. Каптуревского. – [6-е изд.]. – СПб. : Питер, 2002. – 544 с.
20. Грант Р. Современный стратегический анализ / Р. Грант ; пер. с англ. под ред. В.Н. Фунтова. – [5-е изд.]. – СПб. : Питер, 2008. – 560 с.
21. Кравченко О.О. Генезис теорій фінансового планування і прогнозування / О.О. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 36. – С. 56–60.

REFERENCES

1. *Finansovyy menedzhment* [Financial management] / Pod ker. A.M. Poddyer'ohina. Kyiv, KNEU Publ., 2005. 536 p.
2. Bilyk M.D. *Stratehichne upravlinnya ta stratehiyi pidpryyemstv* [Strategic management and business strategy]. Т. 2 *Finansovi aspekty innovatsiyno-investytsiynoho rozvytku* [Financial aspects of innovation and investment development business]. Kyiv, «PanTot» Publ., 2012. pp. 8–41.
3. Krupka M.I. *Finansovo-kredytnyy mekhanizm innovatsiynoho rozvytku ekonomiky Ukrayiny* [Financial and credit mechanism innovation development of economy of Ukraine]. L'viv: VC LNU im. I.Franka Publ., 2001. 608 p.
4. Blank I.A. *Osnovy finansovogo menedzhmenta* [Fundamentals of financial management] Т.1. Kyiv, Nika-Tsentr, El'ga Publ., 2001. 592 p.
5. Kostyrko L.A. *Finansovyy mekhanizm staloho rozvytku pidpryyemstv: stratehichni oriyentiri, systemy zabezpechennya, adaptatsiya* [The financial mechanism of sustainable development of enterprises, strategic objectives, system security, adaptation]. Luhans'k, Noulidzh Publ., 2012. 474 p.
6. Kramarenko G.A. *Finansovyy analiz i planirovaniye* [Financial analysis and planning]. Dnepropetrovsk, DAUBP Publ., 2001. 232 p.
7. Oparin V.M. *Finansy (zahal'na teoriya)* [Finance (general theory)]. Kyiv, KNEU Publ., 1999. 164 p.
8. Semenov H.A., Buhay V.Z., Semenov A.H., Buhay A.V. *Finansove planuvannya y upravlinnya na pidpryyemstvakh* [Financial planning and management in enterprises]. Kyiv, CTL Publ., 2007. 432 p.
9. Tereshchenko O.O. *Finansova diyal'nist' sub'yektiv hospodaryuvannya* [Financial activities of business entities]. Kyiv, KNEU Publ., 2003. 554 p.
10. Bocharov V.V., Leont'yev V.Ye. *Korporativnyye finansy* [Corporate finance]. St Peterburg, Piter Publ., 2004. 592 p.
11. Braley R., Myers C. *Printsipy korporativnykh finansov* [Principles of Corporate Finance]. Moscow, OLYMP–BUZNES Publ., 1997. 1120 p.
12. Brighkem YU., Gapenski L. *Finansovyy menedzhment. Polnyy kurs.* [Financial Management. Full course]. V. 2. St. Petersburg, Ekonomicheskaya shkola Publ., 1997. 669 p/
13. *Korporativnyye finansy* [Corporate finance] / Pod red. M.V. Romanovskogo, A.I. Vostroknutovoy. St Peterburg, Piter Publ., 2011. 592 p.
14. Graham J., Smart S.B., Megginson W.L. *Corporate finance : linking theory to what companies do.* Mason : South-Western Cengage Learning, 2009. 1008 p.
15. *Finansy* [Finance] / Pod red. A.G. Gryaznovoy, Ye.V. Markinoy. Moscow: Finance and Statistics Publ., 2004. 504 p.
16. Kovalev V.V. *Finansovyy menedzhment: teoriya i praktika* [Financial Management: Theory and Practice]. Moscow, TK Velbi, Prospekt Publ., 2007. – 1024 p.
17. Kravchenko O.O. *Stsenarne finansove planuvannya y prohnozuvannya na zaliznichnomu transporti: teoriya y praktyka* [Scenario financial planning and forecasting in railway transport: theory and practice]. Kyiv, DETUT Publ., 2013. 300 p.
18. Galbraith J.K. *The new industrial state.* Princeton University Press, 2007. 518 p.
19. Aaker D.A. *Strategicheskoye rynochnoye upravleniye* [Strategic market management]. St Peterburg, Piter Publ., 2002. 544 p.
- 20/ Grant R. *Sovremenny strategicheskiy analiz* [Modern strategic analysis]. St Peterburg, Piter Publ., 2008. 560 p.
21. Kravchenko O.O. *Henezys teoriy finansovoho planuvannya y prohnozuvannya* [The genesis of theories of financial planning and forecasting]. *Visnyk ekonomiky transportu y promislovosti* [Journal of Transport Economics and Industry], 2011, № 36, pp. 56–60.

УДК 65.01.001.8

Кравченко М., к.е.н.

*(доцент кафедри економічної теорії та інтелектуальної власності
ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет»)*

Марченко Н.

*(інженер по патентній та винахідницькій роботі ВАТ «Азовзагальмаш»,
КТЦ, м. Маріуполь)*

АНАЛІЗ ТА ФОРМУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОГО РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ НА РИНКУ

У статті проведений аналіз формування інноваційної стратегії на прикладі вагонобудівної галузі України. Обґрунтована необхідність вивчення формування інноваційної стратегії конкурентоспроможного розвитку промислових підприємств на ринку. Конкурентоспроможність промислових підприємств на ринку уже сьогодні залежить від наукових розробок. Формування інноваційної та маркетингової стратегії на промислових підприємствах на всіх етапах циклу має вирішальне значення, тому що від їх рівня формування залежить створення, збереження та підтримка позицій на ринку даного промислового підприємства. Формування стратегії починається із чіткого бачення та конкретного напрямку цілі подальшого розвитку даного промислового підприємства. Також розглянуті основні типи стратегій. Функціональні стратегії можуть змінюватись відповідно до життєвого циклу промислового підприємства. В статті приведені основні функціональні стратегії. На прикладі галузі вагонобудування виявлено, що саме розробка нових інноваційних вагонів може дати даній галузі новий розвиток. Тому при проектуванні нових інноваційних вагонів необхідно провести аналіз вантажообігу по співвідношенню перевезених вантажів даного типу вагона та враховувати основні критерії інноваційності. Низький економічний стан підприємства дає стимул для створення нового продукту котрий би користувався попитом на ринку. Тому власниками підприємств які знаходяться у кризовому стані краще інвестувати в інноваційний продукт, а ніж інвестувати в стару продукцію та старі технології. Тому реалізація пріоритетів фундаментальної стратегії установи розвитку промислового підприємства та стратегій конкурентоздатності обумовлена якісним рівнем розробки конкретних функціональних стратегій.

Ключові слова: стратегія підприємства, інноваційна стратегія, маркетингова стратегія, адаптація підприємства, інноваційний продукт.

© Кравченко М., Марченко Н., 2016

Кравченко М., к.э.н.

*(доцент кафедры экономической теории и интеллектуальной собственности
ГВУЗ «Приазовский государственный технический университет»)*

Марченко Н.

*(инженер по патентной и изобретательской работе ОАО «Азовобщемаш»,
КТЦ, г. Мариуполь)*

АНАЛИЗ И ФОРМИРОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ СТРАТЕГИИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ НА РЫНКЕ

В статье проведен анализ формирования инновационной стратегии на примере вагоностроительной отрасли Украины. Обоснована необходимость изучения формирования инновационной стратегии конкурентоспособного развития промышленных предприятий на рынке. Конкурентоспособность промышленных предприятий на рынке уже сегодня зависит от научных разработок. Формирование инновационной и маркетинговой стратегии на промышленных предприятиях на всех этапах цикла имеет решающее значение, потому что от их уровня зависит формирование создание, сохранение и поддержка позиций на рынке данного промышленного предприятия. Формирование стратегии начинается с четкого видения и конкретного направления цели дальнейшего развития данного промышленного предприятия. Также рассмотрены основные типы стратегий. Функциональные стратегии могут варьироваться согласно жизненного цикла промышленного предприятия. В статье приведены основные функциональные стратегии. На примере отрасли вагоностроения выявлено, что именно разработка новых инновационных вагонов может дать данной отрасли новое развитие. Поэтому при проектировании новых инновационных вагонов необходимо провести анализ грузооборота по соотношению перевозимых грузов данного типа вагона и учитывать основные критерии инновационности. Низкое экономическое состояние предприятия дает стимул для создания нового продукта, который бы пользовался спросом на рынке. Поэтому владельцами предприятий, которые находятся в кризисном состоянии лучше инвестировать в инновационный продукт, чем инвестировать в старую продукцию и старые технологии. Поэтому реализация приоритетов фундаментальной стратегии параметры развития промышленного предприятия и стратегий конкурентоспособности обусловлена качественным уровнем разработки конкретных функциональных стратегий.

Ключевые слова: стратегия предприятия, инновационная стратегия, маркетинговая стратегия, адаптация предприятия, инновационный продукт.

Kravchenko M., candidate of science in Economics

*(associate Professor, chair of economic theory and intellectual property
State higher educational institution «Pryazovskyi state technical University»)*

Marchenko N.

(engineer patent and inventive work of JSC «Azovobshchemash KTTS, Mariupol)

**ANALYSIS AND FORMATION OF THE INNOVATIVE STRATEGY
OF COMPETITIVE DEVELOPMENT OF INDUSTRIAL ENTERPRISES
IN THE MARKET**

In the article the analysis of formation of innovative strategy on the example of car-building industry of Ukraine. The necessity of studying the formation of innovative strategy of competitive development of industrial enterprises on the market. The competitiveness of industrial enterprises on the market today is depended of scientific research. The formation of innovation and marketing strategies in industrial enterprises at all stages of the cycle is critical, because their level depends on the formation of the creation, preservation and support of the market position of industrial enterprises. The formation of strategy begins with a clear vision and concrete directions of the further development of this industrial enterprise. Also describes the main types of strategies. Functional strategies may vary according to the life cycle of an industrial enterprise. The article presents the main functional strategies. On the example of the car building industry revealed that the development of new innovative cars can give the industry a new development. Therefore, when designing new innovative cars it is necessary to analyze the turnover ratio of transported goods this type of car and consider the main criteria of innovativeness. Low economic condition of the enterprise provides an incentive to create a new product that is in demand in the market. Therefore, owners of enterprises that are in crisis it is better to invest in the innovative product than to invest in old products and old technologies. Therefore, the implementation of the priorities of the core strategy options development of industrial enterprises and strategies of competitiveness based on high-quality level of development of specific functional strategies.

Key words: enterprise strategy, innovation strategy, marketing strategy, adaptation of enterprises, innovative product.

Постановка проблеми. Процеси глобалізації також високий рівень динаміки економічних відносин та висока конкурентоздатність на світовому ринку скорочують стабільність роботи промислових підприємств і дають можливість для нових розробок. У складних економічних умовах успішно можуть працювати тільки ті підприємства, на яких робота менеджменту здатна забезпечити правильний напрямок у нестабільній ситуації промислового підприємства. Таким чином, незалежно від напряму галузі промислового підприємства виникає потреба у виборі стратегії інноваційного управління підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням стратегії управління інноваційною діяльністю на промислових підприємствах присвятили свої роботи такі закордонні вчені як Г. Мінцберг [1], А. Стрикланд, А. Томпсон [2], так і вітчизняні вчені М.І. Круглов, Н.Н. Треньов та інші. Праці цих учених в основному відображають системний підхід до стратегії управління розвитку промислового підприємства, орієнтованого на інтереси власника, його ресурсну базу, стан зовнішнього та внутрішнього середовища. Незважаючи на широкий спектр теоретичних та практичних розробок у даній галузі багато питань ще не досить вивчені.

Актуальність проблеми розробки управління інноваційної стратегії промислового підприємства вимагає проведення подальших досліджень для розглядання

проблеми. Необхідність адаптації роботи промислових підприємств у складних економічних умовах обумовлена активізацією інтересу до формування інноваційної стратегії управління промислового підприємства, оскільки без виявлення перспективи та майбутніх тенденцій розвитку підприємства неможлива й розробка таких заходів у складних економічних умовах і великою конкуренцією на ринку.

Невирішеним залишається питання про більш глибокий аналіз та формування інноваційної стратегії конкурентоздатності розвитку промислових підприємств.

Метою статті є аналіз та формування інноваційної стратегії конкурентоздатності розвитку промислових підприємств на ринку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Політичні інтереси держави мають бути тісно пов'язані з економічними. ВВП в Україні навіть не досягає показників Сербії і Болгарії. Щорічна інфляція в країні майже 10%. Україна має великий державний борг, скорочення чисельності населення, відтік інтелектуального потенціалу, неефективне використання природних ресурсів і в додаток економічні проблеми. Внутрішній ринок України не розвинений і у зв'язку з політичною ситуацією багато промислових підприємств змушені скоротити виробництво, або й зовсім зупинити і скоротити штати. Також в Україні низька конкурентоздатність. Інноваційна система – на низькому рівні. Криза в 2008-2009 рр. і криза 2013-2015 рр. показали негативність української економіки до різних коливань та неспроможність конкуренції на ринку попиту промислових підприємств. Як і в 2009 р., так і сьогодні в найбільш складній ситуації опинились промислові підприємства, а особливо машинобудівні.

Падіння ВВП України в 2014 р. склало 6,8% у першому кварталі ВВП в Україні впав на 16,3%.

Промислове виробництво в Україні у квітні 2015 р. порівняно з квітнем 2014 р. знизилось на 21,7% проти 21,1% у березні. Порівняно з березнем 2015 р. промислове виробництво знизилось на 2%. За підсумками січня-квітня 2015 р. індекс промислового виробництва зменшився на 21,5%.

А в грудні 2014 р. порівняно з груднем 2013 р. знизилось на 17,9% проти 16,3% у попередньому місяці. Промислове виробництво в Україні у грудні 2014 р. до жовтня 2014 р. знизилось на 2,1% за січень – грудень 2014 р до аналогічного періоду 2013 р. зниження стало 10,7%. Найнижчий показник падіння промислового виробництва був зафіксований у серпні, падіння досягло 21,4% [5].

Таблиця 1. Показники спаду виробництва промислових підприємств в Україні за 2013-2015 рр. [5].

Місяці	Спад виробництва в %
Квітень 2015 р.	21,7%
Квітень 2014 р.	21,1%
Січень-квітень 2015 р.	21,5%
Серпень 2014 р.	21,4%
Грудень 2014 р.	17,9%
Грудень 2013 р.	16,3%
Грудень – жовтень 2014 р.	2,1%
Грудень – жовтень 2013 р.	10,7%

Виробництво коксу знизилось у квітні порівняно з березнем 2014 р. на 7,7%. Виробництво хімічних речовин зменшилось за місяць на 11,2% (за рік скоротилося

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

на 23,3%), металургійне виробництво за квітень зменшилось на 2,3% (за рік скоротилося на 12,8%), машинобудування за квітень зросло на 8% (за рік скоротилося на 18,9%).

За 2015 р. загальний спад виробництва складе 13,5% – 14%. Порівняно з 2014 р. спад був на 10,8%.

Найбільше падіння відбулося в тих галузях, котрі знаходяться на Донбасі. Наприклад, значна частина активів добувної галузі перебуває на території, яка на даний момент не підконтрольна Україні. Так, тут можна виділити вагонобудування, яке практично пішло в нуль (в 2013 р. середньомісячно вироблялося 2,1 тис. вагонів, а на початку 2015 р. приблизно 100 одиниць). Виробництво легкових автомобілів зменшилось на 87,4% за 8 місяців (з 23,1 тис. машин до 2,9 тис. авто). Таке падіння пояснюється обвалом внутрішнього попиту з боку СНД [5].

Таблиця 2. Показники спаду виробництва по галузях на промислових підприємствах України 2014-2015 рр. [5].

Галузі виробництва	Спад виробництва за 2015 р.	Спад виробництва за березень 2014 р.	Спад виробництва за квітень 2014 р.	Спад виробництва за 2014 р.	Ріст виробництва в %
1	2	3	4	5	6
Виробництво коксу		7,7%			
Хімічні речовини		11,2%			
Хімічні речовини за 2014 р.				23,3%	
Металургійне виробництво			2,3%		
Металургійне виробництво за 2014 р.				12,8%	
Машинобудування (квітень) 2014 р.					8%
Машинобудування за 2014 р.				18,9%	
Виробництво легкових автомобілів 2014 р.				87,4%	
Вагонобудування вантажних вагонів квітень 2015 р.	100од.				
Загальний спад виробництва за 2014 р.				10,8%	
Загальний спад виробництва за 2015 р.	13,5%				

Різно впав інвестиційний попит на внутрішньому ринку промислових підприємств і це пов'язано з низькою інноваційною продукцією, тобто продукція не є конкурентоспроможною на світовому ринку та складає 0,05 – 0,1%. За період з 1991 – 2015 рр. в Україні відбувся відтік працівників в інноваційній сфері.

В Україні інноваційний потенціал по регіонах використовується частково. Так, регіони, у яких середній рівень проблемності: м. Київ, Дніпропетровська, Харківська, Одеська, Запорізька, Львівська області. Регіони в яких високий рівень проблемності: Полтавська, Херсонська, Сумська, Черкаська, Чернігівська, Миколаївська, Кіровоградська, Вінницька, Івано-Франківська, Волинська. Регіони зовсім кризово-

го стану: Тернопільська, Закарпатська, рівненська, Хмельницька, Житомирська, Київська області.

Якщо раніше основним напрямом реформування промислових підприємств була зміна зовнішнього середовища, то тепер це реформування самого підприємства.

Якщо розглядати інноваційну інфраструктуру в Україні, то вона недостатньо розвинена, оскільки не охоплює усі ланки інноваційного процесу. На даний момент відсутній механізм стимулювання і створення інноваційної продукції. Так, у регіонах відсутні організаційні структури управління інноваціями, низька якість наданих послуг, нерівномірність розподілу інновацій по регіонах, недостатній рівень інформаційного забезпечення, проблема із залученням додаткових інвестицій, нерозвиненість фінансового ринку, недосконалість інституту захисту прав інтелектуальної власності.

У розвинених країнах світу конкурентна перевага досягається в основному за рахунок знань, творчих рішень і це приблизно від 67% до 97%. [4, с. 96].

Але основним забезпеченням інноваційного розвитку промислових підприємств займаються наукові та науково-дослідні інститути. Уже сьогодні конкурентоспроможність українських промислових підприємств залежить від наукових розробок. Формування стратегії управління інноваційним процесом на промислових підприємствах починається з формування бачення, чіткого уявлення про напрям дальшого розвитку підприємства. Тому функціональні стратегії міняються відповідно до зміни життєвого циклу підприємства. В основному виділяють функціональні стратегії, які представлені в табл. 3 [3].

Таблиця 3. Життєвий цикл промислового підприємства та показники ефективності.

Стадія ЖЦП	Становлення	Нагромадження	Зрілість	Диверсифікованість	Занепад
1	2	3	4	5	6
Інноваційна	ОЗ	РЗ	РЗ	РЗ	РЗ
Інвестиційна	ОЗ		ОЗ	РЗ	РЗ
Маркетингова	РЗ	РЗ	РЗ	РЗ	РЗ
Адаптаційна	МВ	ОЗ	РЗ	РЗ	ОЗ
Розвитку виробництва	РЗ	РЗ	ОЗ	РЗ	РЗ

Але врахувати одночасно пріоритетне значення всіх стратегій неможливо, через обмеженість ресурсів. В табл. 3 приведена відносна оцінка значимості функціональних стратегій для кожного життєвого циклу промислового підприємства. Використані символи: РЗ – означає вирішальне значення для етапу життєвого циклу промислового підприємства; ОЗ – означає певне значення для етапу життєвого циклу промислового підприємства; МВ – стратегії з відносно малим впливом на результат етапу життєвого циклу промислового підприємства.

Інноваційна, інвестиційна, маркетингова, адаптаційна та виробнича стратегії належать до числа стратегій, котрі визначають перспективу діяльності промислового підприємства, його цілі, завдання та способи їх досягнення.

Інвестиційна стратегія – це стратегія, котра є процедурою формування системи довгострокових цілей інвестиційної діяльності та їх досягнення.

Інноваційна стратегія – це стратегія, котра визначає політику промислового підприємства в галузі нових досліджень та реалізацію їх результату з метою нової продукції та підвищення її якості та конкурентоспроможності на ринку.

Маркетингова стратегія – це стратегія ділової політики промислового підприємства в проведенні маркетингових досліджень збору та обробки інформації і розробки реалізації маркетингових заходів.

Адаптаційна стратегія – це новий вид стратегії, що базується на результатах досліджень в галузі адаптації підприємства.

Ресурсні стратегії – це стратегії, що визначають перспективу діяльності органів управління промислового підприємства та забезпечення його необхідними ресурсами [3].

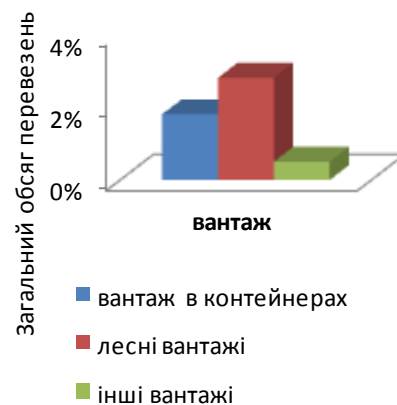
Потреби ринку постійно змінюються, але використання нових технологій, їх впровадження мають стати основою для побудови ефективної та високотехнологічної економіки. Така схема формування стратегії управління інноваційним процесом була розроблена на ОАО «Азовзагальмаш», але у зв'язку із економічною кризою в Україні не була використана, тому підприємство було не готове до складних ситуацій. І у зв'язку з цим показники виробництва різко скоротились.

Якщо розглядати галузь вагонобудування, то на даний час ринок залізничних перевезень зростає швидкими темпами і стабільний прогноз залежить від низки факторів: покращання логістичних технологій, конкуренція з іншими видами транспорту, розвиток інфраструктури й темпи росту економіки, оновлення рухомого складу. І саме інноваційні вагони можуть дати той імпульс розвитку операторського бізнесу, який необхідний ринку вантажних залізничних перевезень. Але інноваційні рішення мають бути пов'язані не тільки з економічними потребами країни, а й з новими можливостями, які надані науково-технічним прогресом. При проектуванні нового рухомого складу необхідно дати об'єктивну оцінку кожному типу вагона в сумарному вантажообігу. Вантажі, які перевозяться на залізничному транспорті, в основному це вугілля, нафта, залізна руда та будівельні матеріали. На рис. 1 представлена структура вантажообігу за типами вантажних вагонів.

Хопер



Вагон-платформа



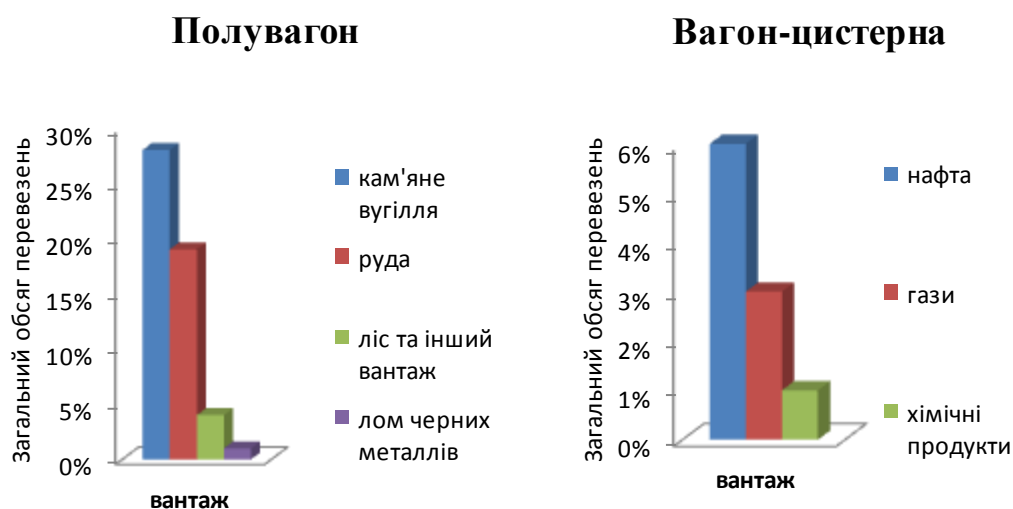


Рис. 1. Аналіз вантажообігу по співвідношенню перевезених вантажів

Унаслідок нестабільної політичної та економічної ситуації в Україні залізнична галузь перебуває у важкому фінансово-економічному стані.

За очікуваними даними, за 4 місяці 2015 р. перевезено 105,4 млн тонн вантажу, що менше аналогічного періоду 2014 р. на 23%. Обсяг вантажообігу становить 61,7 млрд тонно-км, що на 14% менше 4 місяців 2014 р.

Вантажообіг в основному залежить від середньорічних темпів приросту української економіки та розвитку підприємства. За даними Світового банку, падіння ВВП країни у 2015 р. прогнозується на рівні 7,5%. Враховуючи, що залізничний транспорт є базовою галуззю економіки України та існує певна залежність обсягів перевезень від ВВП, а також беручи до уваги показники 2014 р., політичну та економічну ситуацію в країні, на 2015 р. прогнозується зниження обсягів перевезень на 13,9%.

Обсяг транзитних перевезень зменшився проти 4 місяців минулого року на 15,3% і склав 10,1 млн тонн. Послугами залізниць, за оперативними даними, скористалося 136,3 млн пасажирів, що менше минулорічного рівня на 3,2%.

Парк електровозів на мережі залізниці України зношений і потребує оновлення.

Нормативний термін експлуатації відпрацював на 90% вантажних і пасажирських електровозів. ВАТ «КВБЗ» може почати поставку вантажних електровозів, починаючи з 2017 р.

Інноваційними вважаються ті вагони, які за своїми технічними і експлуатаційними параметрами суттєво перевершують існуючі аналоги на візках моделі 18-100.

Ключовими критеріями інноваційності є збільшена вантажопідйомність і міжремонтний пробіг. Ще однією дуже важливою формою стимулювання попиту на вантажні вагони є отримання знижки на залізничний тариф при експлуатації вагонів. Для споживача це дає можливість перевозити більше вантажів з меншими витратами. Термін служби таких вагонів у середньому на 10 років більший, ніж у звичайних, що дозволяє власнику генерувати додатковий прибуток від експлуатації вагонів.

За підсумками початку 2014 р. на частку інноваційних вагонів припадає близько 15% від загального обсягу випуску вантажних вагонів на просторі 1520.

ВАТ «КВБЗ» у 2014 р. скоротив свою частку на ринку вантажних вагонів СНД до 4,07% (проти 6,18% – у 2013 р.). У зв'язку з цим частка на українському ринку вагонів зросла із 22% до більш ніж 40%. Але в Росії теж у 2014 р. був скорочений випуск вантажних вагонів на 9,2% до 54,5 одиниць. Це при тому, що сумарна потужність усіх вагонобудівних підприємств Росії сягає 95 тис. одиниць на рік. Раніше експорт у РФ був приблизно 40 тис. одиниць за рік.

За даними Укрзалізниці в Україні в середньому за добу проходить 31-32 тис. вантажних вагонів, які належать власникам із РФ, що становить 30% від робочого парку вагонів України. За 2014 р. російські вагони перевезли по українській території 68 800 000 тонн вантажів – 18% від усього обсягу. Присутність на ринку дешевих іноземних вагонів стала однією з причин зростання простоїв вітчизняного рухомого складу та відсутність попиту на нові вантажні вагони. 85% вітчизняних вагонів відправлялися ще 2013 р. в РФ.

За січень – квітень 2015 р., за даними Держслужби статистики, в Україні було вироблено 339 вагонів, а у квітні тільки 98 вагонів, що на 26,3% менше ніж у березні 2015 р. і майже на 84% менше з квітня 2014 р. За 2014 р. в Україні було вироблено 6 тис. вагонів, а в 2013 р. – 25 тис. вагонів. У травні 2015 р. випуск склав менше 100 од. На ВАТ «КВБЗ» за січень – травень 2015 р. знизилася виробництво вантажних вагонів на 82,9% порівняно з 2014 р.

Але у ВАТ «КВБЗ» є моделі вагонів, це напіввагон і вагон-зерновоз із інноваційними візками за ліцензією Amsted Rail (США), з осьовим навантаженням 25 т. Також ВАТ «КВБЗ» вивів на ринок пасажирський вагон габариту RIC, забезпечений вдосконалим візком (для швидкісних перевезень).

ВАТ «Азовмаш» так само освоїв виробництво інноваційного піввагона (модель 12-1905 вантажопідйомністю 75,5 т). У конструкції вагона використаний візок типу 18-1711 з осьовим навантаженням 25 т.

Що ж робити виробникам вантажних вагонів у такій ситуації? Можна змиритися з даною ситуацією і скоротити виробництво. Але існує й інший більш складний варіант, який веде за межі простору 1520. Але для цього потрібні інвестиції, хоча б такі, як на «Уралвагонзаводі», який витрачає в рік 90 тис. дол. на розробку та виготовлення інноваційної продукції. Але ВАТ «КВБЗ» та ВАТ «Азовмаш» займаються розробкою інноваційних вагонів, які передбачають збільшення навантаження на ось із 23,5 тонни до 25 тонн, однак про серійне виробництво поки не йдеться.

Також важливо впровадити нові методи обслуговування вантажних вагонів, але при цьому надати гарантії і розділити відповідальність із перевізником у випадку несправності.

На даний момент українські вагонобудівники відстають від конкурентів Європи і особливо США, які пішли далеко вперед у сфері нових технологій. Але зараз українським виробникам потрібно вже й росіян наздоганяти, які пішли набагато далі. Так, «ТВБЗ», «Уралвагонзавод» і «Промтрактор-Вагон» – вже активно працюють над інноваційними вагонами. У такому випадку українським виробникам вантажних вагонів потрібно не тільки працювати над новими інноваційними вагонами, а й просувати нові вагони поза простором 1520.

Висновки та пропозиції. На всіх етапах циклу вирішальне значення мають інноваційна та маркетингова стратегії, оскільки від їхнього рівня формування залежить створення, збереження та підтримка ринкових позицій промислового підпри-

емства. Так, для того щоб інновація стала невід'ємним компонентом конкурентоспроможності підприємства, дослідники пропонують дотримуватись таких вимог [4, с. 256]:

1. Керівництво підприємства в першу чергу має визначити інноваційну стратегію та планувати інноваційний портфель підприємства.
2. Інновації мають відповідати стратегії підприємства.
3. Необхідно позбавитись тих співробітників, які виступають проти нових ідей. Особливо керуючий апарат підприємства.
4. Необхідно коригувати систему винагород, щоб управляти інноваційними ідеями і створювати правильну поведінку.

Погіршення економічного стану підприємства породжує стимул до створення інноваційного продукту. Так, власникам підприємств, котрі перебувають у кризовому стані, краще інвестувати в інновації, ніж інвестувати у стару продукцію та старі технології.

Промислові підприємства працюють у надзвичайно складних умовах: висока конкурентоспроможність на ринку, зниження попиту на продукцію. Тому реалізація пріоритетів фундаментальної стратегічної установки розвитку промислового підприємства та стратегій конкурентоздатності обумовлена якісним рівнем розробки конкретних функціональних стратегій.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Минцберг Г., Альстренд Б., Лемпел Д.* Школи стратегій: Пер. с англ. / Под ред. Ю.Н. Каптуревского. – СПб – «Питер», 2001. – 336 с.
2. *Томпсон А.А.* Стрикленд А. Дж. Стратегический менеджмент: Уч. для вузов / Пер. с англ. под ред. Зайцева Л.Г., Соколовой М.И. – М: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998. – 576 с.
3. *Ansoff I.* Strategic Management. – Macmillan, London, 1979. – 236 p.
4. *Исаков Н.Б.* Предприятия Украины: инновационная деятельность и сетевые взаимодействия. – Киев, 2012. – 377 с.
5. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] // <http://www.ukrstat.gov.ua/>

REFERENCES

1. *Mintzberg H., Ahlstrand B., D. Lampel* School policies: trans from engl./ed.by Yu. Capturesthe. – St. Petersburg: «Piter», 2001. – 336p.
2. *Thompson A. A., Strickland A. J. Green.* Strategic management: tutorial for universities/Per. s angl. under. edited by Zaitsev L. G., Sokolova M. I. – M: Banks and exchanges,UNITI,1998.-576p.
3. *Ansoff I.* Strategic Management. – Macmillan, London, 1979. – 236p.
4. *Isakov N. B.* Enterprises of Ukraine: innovation activity and networking.- Kyiv, 2012. – 377p.
5. The state statistics service of Ukraine [Electronic resource] // <http://www.ukrstat.gov.ua/>

УДК 336.14:356:06.044.5

*Ольга Кравченко, к.е.н., доцент
(професор кафедри «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Аліна Попович
(магістр спеціальності «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

МІСЦЕ КАЗНАЧЕЙСТВА В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ МІСЦЕВИМИ ФІНАНСАМИ

Стаття присвячена визначенню місця Державної служби казначейства України в управлінні грошовими коштами органів місцевого самоврядування. Показано, що аналіз системи казначейського обслуговування має включати три напрями досліджень: управління доходами та видатками органів місцевого самоврядування, здійснення міжбюджетних трансфертів та аналіз системи контролю за рухом грошових коштів.

Визначено принципи функціонування Державної казначейської служба як інституту управління державними фінансами, а також переваги діючої моделі організації казначейського обслуговування місцевих бюджетів.

Розглянуто концептуальні засади касового виконання доходної та видаткової частин місцевих бюджетів, здійснення міжбюджетних трансфертів і показано, що чинна модель казначейського обслуговування забезпечує зростання прозорості руху коштів органів місцевого самоврядування.

Визначено, що для реалізації функції контролю Державна казначейська служба України має забезпечувати організацію обліку руху грошових коштів місцевих бюджетів, здійснювати координацію обліковців різних бюджетних установ і оцінювати їхню компетентність.

Виділено проблеми діючої моделі казначейського обслуговування місцевих бюджетів. Показано, що її подальший розвиток має базуватися на врахуванні міжнародного досвіду у сфері управління бюджетними коштами і спрямовуватися на вирішення існуючих проблем казначейського обслуговування потреб місцевих бюджетів.

Ключові слова: казначейське обслуговування, грошові кошти, доходи, видатки, міжбюджетні трансферти, місцеві бюджети, органи місцевого самоврядування.

© Кравченко О.О., Попович А.О., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Ольга Кравченко, к.э.н., доцент
(профессор кафедры «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Алина Попович
(магистр специальности «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

МЕСТО КАЗНАЧЕЙСТВА В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ МЕСТНЫМИ ФИНАНСАМИ

Статья посвящена определению места Государственной службы казначейства Украины в управлении денежными средствами органов местного самоуправления. Показано, что анализ системы казначейского обслуживания должен включать три направления исследований: управление доходами и расходами органов местного самоуправления, осуществления межбюджетных трансфертов, а также анализ системы контроля над движением денежных средств.

Определены принципы функционирования Государственной казначейской службы как института управления государственными финансами, а также преимущества действующей модели организации казначейского обслуживания местных бюджетов.

Рассмотрены концептуальные основы кассового исполнения доходной и расходной частей местных бюджетов, осуществления межбюджетных трансфертов и показано, что действующая модель казначейского обслуживания обеспечивает увеличение прозрачности движения средств органов местного самоуправления.

Определено, что для реализации функции контроля Государственная казначейская служба Украины должна обеспечивать организацию учёта движения денежных средств местных бюджетов, осуществлять координацию бухгалтеров различных бюджетных учреждений и оценивать их компетентность.

Выделены проблемы действующей модели казначейского обслуживания местных бюджетов. Показано, что её дальнейшее развитие должно базироваться на учёте международного опыта в сфере управления бюджетными средствами и направляться на решение существующих проблем казначейского обслуживания потребностей местных бюджетов.

Ключевые слова: казначейское обслуживание, денежные средства, доходы, расходы, межбюджетные трансферты, местные бюджеты, органы местного самоуправления.

*Olga Kravchenko, Ph.d., associate professor
(Professor of department «Finance and credit»,
State Economy and Technology university of Transport)*

*Alina Popovich, magistrate
(State Economy and Technology university of Transport)*

PLACE IN THE TREASURY MANAGEMENT LOCAL FINANCES

The article is devoted to the definition of the State Treasury of Ukraine place in the management of funds of local authorities. It is shown that the analysis of treasury service system should include three areas of research: management of revenues and expenditures of local authorities, the implementation of intergovernmental transfers, as well as the analysis of the control system for the movement of funds.

Are defined principles of functioning of the State Treasury Service as a institute of public financial management and the advantages of a current model of the organization of the treasury servicing of local budgets.

Are considered conceptual bases of cash execution of revenues and expenditures of local budgets, the implementation of intergovernmental transfers, and it is shows that the current treasury services model provides greater transparency of movement of local authorities.

It has been determined that the implementation of the control functions of the State Treasury Service of Ukraine shall provide for the organization of funds of local budgets taking into account the movement, coordinate accountant of various budgetary institutions and to assess their competence.

Are highlighted the problems the current model of the treasury service of local budgets. It is shown that its further development should be based on the account of international experience in the area of budget resources management and sent to the solution of the existing problems of the treasury servicing of local budgets needs.

Keywords: treasury services, cash, revenues, expenditures, budget transfers, local budgets, local authorities.

Постановка проблеми. Виконання бюджетів є центральною стадією бюджетного процесу, оскільки при виконанні бюджетів здійснюється формування та витрачання грошових коштів, призначених для фінансового забезпечення виконання задач і функцій державою та органами місцевого самоврядування, тобто реалізується власне бюджетне управління. В цій системі територіальні органи казначейства є основними ланками управління бюджетними коштами. Так, станом на 01.03.2016 р. кількість розпорядників коштів Державного бюджету склала 13953 організації та установи, а одержувачами є 3540 організацій та установ; розпорядників коштів місцевих бюджетів 42085 організацій та установ, а одержувачами є 18029 організацій та установ [за даними 1].

Від органів місцевого самоврядування залежить ефективність реалізації програм соціально-економічного розвитку територій за рахунок фінансування закладів освіти, культури, охорони здоров'я населення, засобів масової інформації; різноманітних молодіжних програм, упорядкування населених пунктів. Недостатність влас-

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

них фінансових ресурсів місцевих органів влади призводить до тимчасових касових розривів, які покриваються за рахунок коштів єдиного казначейського рахунку (табл. 1). В умовах зменшення доступних коштів бюджетів всіх рівнів раціональна організація казначейського обслуговування місцевих бюджетів має особливе значення і збільшується гострота проблеми вироблення дієвої системи виконання місцевих бюджетів.

Таблиця 1. Обсяг позик на покриття тимчасових касових розривів за рахунок місцевих бюджетів станом на 01.01.2016 року

Назва зведеного бюджету	Надано позик, млн. грн.	Кількість наданих позик			
		Всього	у тому числі		
			міський бюджет	районний (районний у містах) бюджет	селищний (сільський) бюджет
Вінницька	39620,4	56	0	44	12
Волинська	2018,3	38	0	7	31
Дніпропетровська	145029,1	183	24	129	30
Донецька	81271,3	143	64	11	68
Житомирська	21962,1	35	11	18	6
Закарпатська	6567,0	50	0	18	32
Запорізька	90134,9	283	18	138	127
Івано-Франківська	96973,6	90	16	60	14
Київська	88180,5	127	7	104	16
Кіровоградська	50630,0	78	22	34	22
Луганська	13,1	1	0		1
Львівська	70374,0	56	22	34	
Миколаївська	14519,1	54		43	11
Одеська	49671,4	69	27	33	9
Полтавська	30346,8	61	0	52	9
Рівненська	19535,6	61	0	36	25
Сумська	21814,7	52	0	46	6
Тернопільська	70843,0	138	0	93	45
Харківська	48452,3	94	6	78	10
Херсонська	43166,1	52	0	41	11
Хмельницька	25403,6	18	11	1	6
Черкаська	105631,4	137	51	76	10
Чернівецька	26430,0	29	0	24	5
Чернігівська	91837,6	285	8	167	110
м. Київ	660595,0	9	9	0	0
Всього	1901021,0	2 199	296	1 287	616

Джерело: складено авторами на основі даних Державної казначейської служби України [1]

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми казначейського обслуговування місцевих бюджетів перебувають у центрі уваги провідних українських і

зарубіжних учених і фахівців. Особливої уваги заслуговують публікації В. Алієвої, П.В. Боровика, С. Булгакової, І. Габи О. Даневича, Л. Єрмошенко, Н. Медвідь, К. Огданського, П. Петрашка, В. Стоян, Н. Сушко, В. Тимошук, О. Чечуліної, С. Юрія [2–12]. Однак розвиток системи місцевих бюджетів в Україні, зростання їх ролі у фінансуванні соціально-економічного розвитку територій обумовлюють необхідність подальших досліджень, пов'язаних із казначейським обслуговуванням місцевих бюджетів.

Тому **метою статті** є визначення місця казначейського обслуговування в системі управління місцевими фінансами та визначення шляхів удосконалення виконання місцевих бюджетів. При цьому розгляд систем казначейського обслуговування має включати три напрями досліджень: (1) управління доходами та видатками місцевих органів самоврядування; (2) здійснення міжбюджетних трансфертів; (3) аналіз функції контролю за рухом грошових коштів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Казначейське обслуговування бюджетних коштів, відповідно до Бюджетного кодексу України, здійснюється на основі ведення єдиного казначейського рахунку, відкритого у Національному банку України і передбачає:

1) розрахунково-касове обслуговування розпорядників і одержувачів бюджетних коштів, а також інших клієнтів відповідно до законодавства;

2) контроль за здійсненням бюджетних повноважень при зарахуванні надходжень бюджету, взятті бюджетних зобов'язань розпорядниками бюджетних коштів та здійсненні платежів за цими зобов'язаннями;

3) ведення бухгалтерського обліку і складання звітності про виконання бюджетів із дотриманням національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку та інших нормативно-правових актів Міністерства фінансів України;

4) здійснення інших операцій з бюджетними коштами [13, ст. 43, п. 1].

Необхідними умовами казначейського обслуговування бюджетів є [на основі 1]:

а) відкриття рахунків щодо виконання бюджетів в єдиній системі органів Державного казначейства України на єдиному казначейському рахунку;

б) проведення процедур попереднього і поточного контролю під час здійснення видатків;

в) здійснення витрат у межах реальних надходжень і в терміни, що дають можливість виконати відповідну бюджетну програму.

Державна казначейська служба України (ДКСУ) стане ефективним інститутом управління державними фінансами, якщо у своїй діяльності буде ґрунтуватися на таких принципах [на основі 13-14]:

принцип єдності, який стосується стандартів ведення бухгалтерського обліку та складання звітності, що відображає виконання відповідного бюджету;

принцип збалансованості, який передбачає необхідність підтримки балансу між видатками бюджету та очікуваними надходженнями до бюджету;

принцип повноти передбачає охоплення всіх операцій, пов'язаних із надходженням та витрачанням коштів певним бюджетом, та їхнім відображенням у звітності;

принцип цільового спрямування бюджетних коштів, що визначає обов'язковість спрямування бюджетних коштів на досягнення певних, визначених заздалегідь, цілей, тобто необхідність дотримання бюджетного призначення;

принцип відповідальності, який визначає невідворотність покарання учасників бюджетного процесу при вчиненні ними бюджетних правопорушень.

Запровадження сучасної моделі організації казначейського обслуговування місцевих бюджетів дозволило: (а) сконцентрувати бюджетні ресурси та ресурси державних цільових фондів в єдиній системі ДКСУ; (б) забезпечити прозорість руху бюджетних коштів в процесі виконання бюджетів; (в) ефективно контролювати цільове спрямування бюджетних коштів. Це сприяє значному підвищенню ефективності формування та використання фінансових ресурсів бюджетів усіх рівнів. В. Стоян і В. Савчин зазначають, що використовується модель казначейського обслуговування місцевих бюджетів сприяє створенню необхідних умов для забезпечення можливості виконання повноважень, покладених на ці бюджети. З одного боку, зберігається система централізованого управління бюджетними коштами шляхом підсилення контролю за видатками місцевих бюджетів, отриманням від ДКСУ і аналізом інформації щодо фінансових операцій певних бюджетів, а також покращанням управління бюджетними зобов'язаннями. З іншого боку, органи місцевого самоврядування мають право на прийняття самостійних рішень у межах своєї компетенції при виконанні доходної та видаткової частин затвердженого бюджету, а органи ДКСУ мають повноваження, достатні для контролю за виконанням цих рішень з боку розпорядників бюджетних коштів [15].

Основною задачею ДКСУ є касове виконання бюджетів, яке є діяльністю, пов'язаною із зарахуванням коштів на рахунки місцевих бюджетів, їхнім зберіганням, а також використанням відповідно до цілей, прописаних у бюджеті, а також урахуванням їх наявності. Органи ДКСУ на місцевому рівні є учасниками бюджетного процесу і виконують дві групи функцій: (а) обслуговування формування фінансових ресурсів місцевих бюджетів за рахунок доходів із різних джерел і здійснення видатків.

Доходи місцевих бюджетів включають податки, збори та інші доходи, перелік яких визначається чинним законодавством України. Доходи визнаються зарахованими до бюджету з дня надходження на єдиний казначейський рахунок або на рахунки, що відкриті в установах банків державного сектору. Модель казначейського обслуговування, що використовується в Україні, забороняє знаходження бюджетних коштів на рахунках органів, які контролюють обсяги та терміни надходження грошових коштів. Касове виконання органами ДКСУ доходної частини місцевих бюджетів включає:

- зарахування грошових надходжень на рахунки органів місцевого самоврядування в обсягах і термінах, що визначаються чинним законодавством, перш за все, Бюджетним кодексом України;
- перерахування грошових коштів до бюджетів інших рівнів у вигляді міжбюджетних трансфертів у межах нормативних щоденних відрахувань від суми доходів загального фонду місцевого бюджету;
- щоденна акумуляція грошових коштів (доходів) бюджету та їх перерахування на рахунки загального та спеціального фонду;
- поточний контроль за правильністю та коректністю зарахування грошових коштів (доходів) на рахунки місцевого бюджету;
- облік надходження всіх грошових коштів на рахунки органів місцевого самоврядування;
- формування виписок з рахунків органів місцевого самоврядування для обліку надходжень грошових коштів та складання оперативної звітності про виконання бюджету.

Використання чинної моделі казначейського обслуговування формування доходів місцевих бюджетів дозволило запровадити систему міжбюджетних трансфертів як відображення існуючих міжбюджетних відносин. Це сприяє зростанню прозорості міжбюджетних взаємовідносин, надає можливість володіння оперативною інформацією про обсяги міжбюджетних трансфертів у режимі реального часу і надання звітних даних зацікавленим органам з метою подальшого аналізу й вироблення ефективних управлінських рішень [8].

Виконання видаткової частини місцевих бюджетів здійснюється відповідно до статей 46-51 Бюджетного кодексу України [13]. Органи ДКСУ проводять операції, які пов'язані з виконанням платіжних доручень, виданих розпорядниками бюджетних коштів, оформлених відповідно до вимог чинного законодавства. Платіжні доручення мають супроводжуватися документами, які підтверджують бюджетні зобов'язання щодо фінансування певного заходу чи програми, і забезпечуватися відповідними грошовими коштами, що підтверджується розписом місцевого бюджету (протягом п'яти операційних днів від дати надання платіжного доручення за умови виконання доходів зведеного бюджету України).

Казначейське обслуговування видатків місцевих бюджетів здійснюється таким чином: (1) отримання органами ДКСУ рішень органів місцевого самоврядування про фінансування; (2) визначення переліку розпорядників грошових коштів; (3) відкриття рахунків для перерахування коштів розпорядникам і одержувачам бюджетних коштів; (4) отримання розписок органів місцевого самоврядування щодо виділення необхідних коштів; (5) отримання кошторисів у вигляді планів асигнувань або планів використання бюджетних коштів; (6) фінансування головних розпорядників грошових коштів і програм, передбачених місцевими бюджетами, на підставі розпоряджень місцевих фінансових органів та виконавчих органів місцевого самоврядування; (7) фінансування розпорядників нижчих рівнів та одержувачів коштів відповідно поділу вищих розпорядників; (8) контроль здійснення бюджетних асигнувань шляхом відстеження розписок, виданих органами місцевого самоврядування; (9) контроль за цільовим використанням бюджетних коштів, а також за додержанням бюджетних повноважень при здійсненні платежів; (10) оплата витрат бюджетних установ; (11) облік бюджетних видатків і складання звітності про виконання видаткової частини бюджету.

Важливе місце в системі казначейського обслуговування місцевих бюджетів займають міжбюджетні трансфери. Згідно з Бюджетним кодексом України міжбюджетні трансфери з державного бюджету місцевим бюджетам перераховуються з рахунків державного бюджету органами ДКСУ бюджету Автономної Республіки Крим, обласним бюджетам, бюджетам міст Києва і Севастополя, міст республіканського Автономної Республіки Крим та міст обласного значення і районним бюджетам, іншим бюджетам місцевого самоврядування, для яких у державному бюджеті визначаються міжбюджетні трансфери [13, ст. 108, п. 1]. Таким чином, розрахунки за міжбюджетними трансфертами відображають два рівні міжбюджетних відносин: (а) відносини, що мають загальнодержавний характер (між державним і бюджетами органів місцевого самоврядування) та (б) відносини між місцевими бюджетами різних рівнів (між районними бюджетами та бюджетами територіальних громад, сіл, селищ, міст та їх об'єднань).

Удосконалення порядку перерахування міжбюджетних трансфертів органами казначейства пов'язане також із рішенням таких завдань:

– оптимізацією структури органів казначейства і поліпшенням взаємин між їх структурними підрозділами;

– розробкою і впровадженням єдиного програмного продукту, призначеного для здійснення органами казначейства операцій з обслуговування доходної та видаткової частин бюджетів різних рівнів.

Контроль за рухом бюджетних коштів здійснюється відповідно до Положення про Державну казначейську службу України та Бюджетного кодексу і передбачає відстеження дотриманням бюджетного законодавства у сфері:

1) ведення бухгалтерського обліку всіх надходжень і витрат державного бюджету та місцевих бюджетів;

2) бюджетних повноважень при зарахуванні надходжень бюджету;

3) відповідності кошторисів розпорядників бюджетних коштів показникам розпису бюджету;

4) відповідності взятих бюджетних зобов'язань розпорядниками бюджетних коштів відповідним бюджетним асигнуванням, паспорту бюджетної програми (у разі застосування програмно-цільового методу у бюджетному процесі);

5) відповідності платежів взятим бюджетним зобов'язанням та відповідним бюджетним асигнуванням [13, ст. 112, п. 1].

Таким чином, ДКСУ у межах своїх повноважень (а) забезпечує організацію обліку руху грошових коштів місцевих бюджетів; (б) здійснює координацію обліковців різних бюджетних установ, а також (в) оцінює їхню компетентність на основі контрольних даних про виконання ними своїх повноважень.

Незважаючи на позитивний вплив прийнятої моделі казначейського обслуговування на управління грошовими коштами місцевих бюджетів, дослідники виділяють такі проблеми [на основі 2–12, 15–17]: (1) складність контролю формування та витрачання бюджетних коштів через відсутність єдиної уніфікованої системи бухгалтерського обліку; (2) недосконалість нормативно-правових актів, що визначають засади державного контролю за надходженнями грошових коштів на рахунки місцевих бюджетів та за їх витрачанням; (3) виникнення касових розривів через неузгодженість потреб місцевих бюджетів у фінансових ресурсах та можливостями їх отримання; (4) недовиконання доходної частини бюджетів через значної частки тіньової економіки; (5) значна трудомісткість складання звітності про використання грошових коштів, про виконання бюджетів та кошторисів.

Дослідники також виділяють проблеми, пов'язані із недосконалістю власне процесу казначейського обслуговування місцевих бюджетів. Так, О. Душина пише, що у ДКСУ «відсутні ефективні механізми управління фінансовими ресурсами у процесі поточного касового виконання державного бюджету...» [16, с. 67], що призводить до касових розривів, для покриття яких необхідно здійснювати неефективні запозичення, і втрат (збитків) через невикористання тимчасово вільних бюджетних коштів. П. Боровик, В. Вишнева зазначають, що проблемою функціонування ДКСУ, є плінність кадрів у результаті занадто завищених кваліфікаційних вимог, значного навантаження, низького рівня оплати праці і, як наслідок, низькою мотивацією праці тощо [3]. Т. Слюз зазначає, що проблемою казначейського обслуговування державного і місцевих бюджетів також є недосконале програмне забезпечення, використання якого призводить до труднощів обробки інформації щодо руху бюджетних коштів, зокрема через (а) затримки, які виникають при надходженні даних та в процесі їх обробки; (б) непослідовність отримання інформації, наслідком чого є небезпека втрати її цілісності, дублювання та неузгодженість на різних рів-

нях бюджетної системи, а також (в) складності формуванні своєчасної і повної звітності, що викликає труднощі управління наявними фінансовими ресурсами та здійснення оперативного контролю за їх використанням [17].

Висновки та пропозиції. Державна казначейська служба України є необхідним елементом системи управління фінансовими ресурсами не тільки органів державної влади, а й місцевого самоврядування. Це дозволяє забезпечувати якісне обслуговування бюджетів на всіх рівнях і проводити оптимізацію бюджетних коштів шляхом визначення реальних потреб у фінансуванні та можливих обсягах доходних надходжень, а також здійснення міжбюджетних трансфертів. Подальший розвиток казначейського обслуговування місцевих бюджетів має спрямовуватися на розробку обґрунтованої стратегії розвитку ДКСУ і (а) враховувати міжнародний досвід у сфері управління руху бюджетних коштів на всіх рівнях бюджетної системи, а також контролю за їх витрачанням; (б) передбачати вирішення існуючих проблем казначейського обслуговування місцевих бюджетів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державна казначейська служба України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://treasury.gov.ua/main/uk/publish/category/23608>.
2. Алієва В. Аналіз казначейської системи виконання Державного бюджету України: переваги та недоліки / В. Алієва // Економіст. – 2000. – № 12. – С. 51–53.
3. Боровик П.В. Перспективи розвитку казначейської системи виконання бюджетів / П.В. Боровик, В.М. Вишнева // Інноваційна економіка. – 2011. – № 11. – С. 240–244.
4. Булгакова С.О. Казначейська система виконання бюджету / С.О. Булгакова, Л.В. Єрмошенко, Н.І. Сушко. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2010. – 417 с.
5. Габа І. Казначейське обслуговування місцевих бюджетів: переваги та недоліки / І. Габа // Все про бухгалтерський облік. – 2010. – № 9. – С. 20–22.
6. Медвідь Н. Обслуговування місцевих бюджетів: історичні аспекти, переваги впровадження / Н. Медвідь // Казна України. – 2010. – № 6. – С. 24–26.
7. Огданський К.М. Державне казначейство України: Місце і роль у виконанні бюджету / К.М. Огданський, О.В. Батура. // Фінанси України. – 2003. – № 11. – С.3–10.
8. Осадченко О. Проблемні питання казначейського обслуговування місцевих бюджетів / О. Осадченко // Казна України. 2011. – № 1. – С. 24–26.
9. Петрашко П.Г. Казначейська справа : у 2 т. / П.Г. Петрашко, О.О. Чечуліна, В.Т. Александров. – К. : НВП «АВТ», 2011. – Т. 1. – 288 с.
10. Стоян В.І. Казначейська система / В.І. Стоян, О.С. Даневич, М.Й. Мац. – 3-тє вид. змін. й доп. – К. : «Центр учбової літератури», 2014. – 868 с.
11. Тимошук В. Казначейське обслуговування місцевих бюджетів: етапи запровадження та шляхи вдосконалення / В. Тимошук // Казна України. – 2010. – № 6. – С. 28–29.
12. Юрій С.І. Казначейська система / С.І. Юрій, В.І. Стоян, М.Й. Мац. – Тернопіль : Вид-во Карт-Бланш, 2012 – 394 с.
13. Бюджетний кодекс України : прийнятий Верховною Радою України 08.07.2010 р. № 2456-VI : текст із змін. станом на 15.02.2016 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>.
14. Положення про Державну казначейську службу України : прийнятий Верховною Радою України 15 квітня 2015 р. № 215 : текст на 15.02.2016 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/215-2015-%D0%BF>
15. Стоян В. Видатки місцевих бюджетів. Проблемні питання обслуговування / В. Стоян, В. Савчин // Казна України. – 2011. – № 4. – С. 24–27.
16. Душина О. Казначейське обслуговування Державного бюджету України : реалії та шляхи вдосконалення / О. Душина // Управління розвитком. – 2012. – № 17. – С. 67–68.
17. Слюз Т. Життя диктує нові завдання / Т. Слюз // Казна України. – 2009. – № 2 (2).

REFERENCES

1. *Derzhavna Kaznacheys'ka sluzhba Ukrainy* [The State Treasury Service of Ukraine]. Available at : <http://treasury.gov.ua/main/uk/publish/category/23608>. (Accessed 05 March 2016).
2. Aliyeva V. *Analiz kaznacheys'koyi systemy vykonan Derzhavnoho byudzhetu* [Analysis of treasury system of the State Budget of Ukraine: advantages and disadvantages]. *Ekonomist* [Economist], 2000, № 12, pp. 51–53.
3. Borovyk P.V., Vyshneva V. M. *Perspektyvy rozvytku kaznacheys'koyi systemy vykonan byudzhetu* [Prospects of treasury system of budget]. *Innovatsiyana ekonomika* [Innovative Economy], 2011, № 11, pp. 240–244.
4. Bulhakova S.O., Yermoshenko L.V., Sushko N.I. *Kaznacheys'ka systema vykonan byudzhetu* [Treasury system of budget execution]. Kyiv, Kyiv National Trade and Economic University Press, 2010. 417 p.
5. Haba I. *Kaznacheys'ke obsluhovuvannya mistsevikh byudzhetuiv : preymushchestva ta nedoliky* [Treasury servicing of local budgets : advantages and disadvantages]. *Vse pro bukhhalters'kyi oblik* [All about accounting], 2010, № 9, pp. 20–22.
6. Medvid' N. *Obsluhovuvannya mistsevikh byudzhetuiv: istorychni aspekty perevahy vprovadzhennya* [Service local budgets, historical aspects, the benefits of implementing]. *Kazna Ukrainy* [Treasury of Ukraine], 2010, № 6, pp. 24–26.
7. Ohdansk'kiy K.M., Batura O.V. *Derzhavne kaznacheystvo Ukrainy : mistse y rol' u vikonanni byudzhetu* [State treasury of Ukraine: place and role in the implementation of the budget]. *Finansy Ukrainy* [Finance of Ukraine], 2003, № 11, pp. 3–10.
8. Osadchenko O. *Problemni pytannya Kaznacheys'ke obsluhovuvannya mistsevikh byudzhetuiv* [Problems of treasury services for local budgets]. *Kazna Ukrainy* [Treasury Ukraine], 2011, № 1, pp. 24–29.
9. Petrashko P.H. *Kaznacheys'ka sprava* [Treasury thing]. V. 1. Kyiv, SPE «AVT», 2011. 288 p.
10. Stoyan V.I., Danevych O.S., Mats M.I. *Kaznacheys'ka systema* [Treasury system]. Kyiv, «Tsentr uchbovoyi literatury», 2014. 868 p.
11. Tymoshchuk V. *Kaznacheys'ke obsluhovuvannya mistsevikh byudzhetuiv: etapy zaprovadzhennya ta shlyakhy vdoskonalennya* [Treasury servicing of local budgets: the stages of implementation and ways to improve]/ *Kazna Ukrainy* [Treasury of Ukraine], 2010, № 6, pp. 28–29.
12. Yuriy S.I., Stoyan V.I., Mats M.I. *Kaznacheys'ka systema* [Treasury system]. Ternopil', Vyd-vo Kart-Blansh, 2012. 394 p.
13. *Byudzhetniy kodeks Ukrainy* [Budget Code of Ukraine]. Available at : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>. (Accessed 05 March 2016).
14. *Polozhennya pro Derzhavnu Kaznacheys'ke sluzhbu Ukrainy* [Regulation of the State Treasury Service of Ukraine]. Available at : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/215-2015-%D0%BF>. (Accessed 05 March 2016).
15. Stoyan V., Savchyn V. *Vydatky mistsevikh byudzhetuiv. Problemni pytannya obsluhovuvannya* [Expenditures of local budgets. Problems of service]. *Kazna Ukrainy* [Treasury of Ukraine], 2011, № 4, pp. 24–27.
16. Dushyna O. *Kaznacheys'ke obsluhovuvannya Derzhavnoho byudzhetu Ukrainy: realiyi ta shlyakhy vdoskonalennya* [Treasury Service of the State Budget of Ukraine: realities and ways to improve]. *Upravlinnyia* [Management], 2012, № 17, pp. 67–68.
17. Slyuz T. *Zhyttya diktuye novi zavdannya* [Life dictates new tasks]. *Kazna Ukrainy* [Treasury Ukraine], 2009, № 2 (2).

УДК 658.310.8.012.32

*Вікторія Польова, канд. екон. наук
(викладач кафедри економіки,
Харківський національний університет будівництва та архітектури)*

МЕХАНІЗМ ФОРМУВАННЯ ЦІЛЬОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ КУЛЬТУРИ В КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА

В умовах становлення економіки знань розвиток системи стратегічного кадрового менеджменту та формування сильної організаційної культури підприємства можна вважати запорукою його ефективного функціонування.

В статті автором здійснено систематизацію існуючих підходів до визначення сутності організаційної культури підприємства та виокремлення її рівнів (глибинних, ієрархічних, структурних). Визначено сутність та розроблено комплексну модель механізму формування цільової організаційної культури в контексті стратегічного управління персоналом підприємства з виділенням його конкретних елементів: культивування, спрямування, фільтрації, заохочення, організації, координації, контролю, живлення. Обґрунтовано доцільність впровадження компетентнісного підходу в систему підготовки, оцінки та відбору кадрів на вітчизняних підприємствах на основі моделі ключових корпоративних компетенцій з її одночасною імплементацією в систему мотивації та оплати праці.

Реалізація авторського механізму формування цільової організаційної культури в контексті стратегічного управління персоналом сприятиме досягненню позитивного іміджу підприємства шляхом розвитку колективної моральної та соціальної відповідальності працівників й партнерських взаємовідносин між ними, стимулюванню креативності та інноваційної активності персоналу, пріоритизації високих цінностей у свідомості працівників.

Ключові слова: організаційна культура підприємства, цінності, механізм формування цільової організаційної культури, ключові корпоративні компетенції, мотивація та оплата праці.

*Викторія Полевая, канд. екон. наук
(преподаватель кафедры экономики,
Харьковский национальный университет строительства и архитектуры)*

МЕХАНІЗМ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕЛЕВОЙ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ КУЛЬТУРЫ В КОНТЕКСТЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ ПРЕДПРИЯТИЯ

В условиях становления экономики знаний развитие системы стратегического кадрового менеджмента и формирование сильной организационной

© Польова В. В., 2016

культуры предприятия можно считать залогом его эффективного функционирования.

В статье автором осуществлена систематизация существующих подходов к определению сущности организационной культуры предприятия и выделения ее уровней (глубинных, иерархических, структурных). Определена сущность и разработана комплексная модель механизма формирования целевой организационной культуры в контексте стратегического управления персоналом предприятия с выделением его конкретных элементов: культивирования, направления, фильтрации, поощрения, организации, координации, контроля, питания. Обоснована целесообразность внедрения компетентностного подхода в систему подготовки, оценки и отбора кадров на отечественных предприятиях на основе модели ключевых корпоративных компетенций с ее одновременной имплементацией в систему мотивации и оплаты труда.

Реализация авторского механизма формирования целевой организационной культуры в контексте стратегического управления персоналом будет способствовать достижению положительного имиджа предприятия путем развития коллективной моральной и социальной ответственности работников и партнерских взаимоотношений между ними, стимулирования креативности и инновационной активности персонала, приоритизации высоких ценностей в сознании работников.

Ключевые слова: организационная культура предприятия, ценности, механизм формирования целевой организационной культуры, ключевые корпоративные компетенции, мотивация и оплата труда.

*Viktoriia Polova, Candidate of Economic Sciences
(Lecturer of Department of Economics, Kharkiv National University of Civil Engineering and Architecture)*

THE MECHANISM OF FORMATION OF TARGET ORGANIZATIONAL CULTURE IN THE CONTEXT OF ENTERPRISE'S STRATEGIC PERSONNEL MANAGEMENT

In the conditions of formation of knowledge economy the development of strategic personnel management system and formation of enterprise's strong organizational culture can be considered guarantee of his effective functioning.

In article the author has carried out systematization of the existing approaches to definition of enterprise's organizational culture essence and allocation of her levels (deep, hierarchical, structural). The essence is defined and the complex model of the mechanism of formation of target organizational culture in the context of enterprise's strategic human resource management with allocation of his concrete elements is developed: cultivation, directions, filtrations, encouragement, organizations, coordination, control and ensuring supply. Expediency of introduction of competence-based approach in system of preparation, an assessment and selection of shots at the domestic enterprises on the basis of model of key corporate competences with her simultaneous implementation in system of motivation and compensation is proved.

Realization of the author's mechanism of target organizational culture formation in the context of strategic human resource management will promote achievement of enterprise's positive image by development of workers's collective moral and social responsibility and partner relationship between them, stimulations of creativity and innovative activity of personnel, prioritization of high values in consciousness of workers.

Keywords: enterprise's organizational culture, value, mechanism of formation of target organizational culture, key corporate competences, motivation and compensation.

Постановка проблеми. Сучасним проблемним полем наукових досліджень багатьох вітчизняних і зарубіжних учених є пошук ефективних шляхів і методів підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств. При цьому велика увага вчених приділяється не виробничим факторам трудової діяльності: інтелектуальним, соціокультурним або загальнолюдським. Тому, в умовах становлення економіки знань, розвиток системи стратегічного кадрового менеджменту на підприємстві можна вважати запорукою його ефективного функціонування.

Взаємовідносини людей, що складають трудовий колектив будь-якого підприємства, їх ставлення до трудового процесу, особисті та загальні норми і цінності знаходять своє логічне відображення в організаційній культурі (далі ОК) підприємства. У свою чергу ОК, що обумовлює характер трудової поведінки працівників підприємства, його мотивацію і ефективність діяльності, нерозривно пов'язана зі стилем управління персоналом підприємства та стратегією розвитку кадрового потенціалу. Остання повинна стати інтеграційним полем для реалізації механізму формування ефективної цільової ОК підприємства з метою підвищення його конкурентних переваг на ринку, чим і пояснюється актуальність та цінність окресленої проблематики дослідження.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Теоретико-методологічну базу авторської публікації складають праці вітчизняних і зарубіжних учених, які зробили вагомий внесок у дослідження ОК підприємства: Шейн Е., Камерон К., Куїнн Р., Дафт Р., Соломанідіна Т., Компанієць В., Слінкова О., Тихомирова О., Захарчин Г., Слабко Я., Кицак Т., Єрмолов Ю., Родіонова О., Савельєва В. та ін.

Відаючи належне праці названих учених слід зазначити, що в проаналізованій науковій літературі недостатня увага приділена питанням розробки та реалізації механізмів проведення змін в ОК підприємства.

Отже, **метою** цієї публікації є розробка механізму формування цільової ОК в системі стратегічного управління персоналом підприємства із виділенням конкретних елементів культивування, спрямування, фільтрації, заохочення, організації, координації і контролю, живлення, у тому числі обґрунтування доцільності впровадження компетентнісного підходу в систему підготовки, оцінки та відбору кадрів на вітчизняних підприємствах на основі моделі ключових корпоративних компетенцій з її одночасною імплементацією в систему мотивації та оплати праці.

Викладення основного матеріалу дослідження. Організаційна культура – це багатоаспектне явище, яке досліджували мислителі різних наукових сфер і шкіл упродовж не одного століття. Осмислення сутності, змісту, природи, структури, функцій та особливостей ОК і на початку ХХІ ст. не втрачає своєї актуальності. ОК належить до сукупності понять, що мають різні варіанти визначення. За довгі роки дослідження цього явища накопичилася значна кількість його тлумачень, що дало змогу деяким авторам виконати систематизацію їх за певними ознаками.

Узагальнюючи різні міркування щодо трактування ОК, наприклад, Тихомирова О. [1, с. 11] виділяє такі підходи: 1) поняття-характеристики діяльності організації

та її членів; 2) поняття, що містять перелік елементів ОК (перераховування набору компонент, що входять до ОК, а також поняття, що відображають вплив даних компонент на організацію); 3) поняття, що трактують ОК як цілісну категорію.

Захарчин Г. [2, с. 17] пропонує іншу класифікацію, в якій виокремлює два концептуальні підходи в поглядах на сутність ОК: 1) конкурентний (ОК як внутрішній фактор конкурентних переваг підприємства); 2) ресурсний (ОК як особливий ресурс, здатний впливати на ефективність діяльності підприємства).

Компанієць В. у своїй праці [3, с. 214-216] вирізняє три підходи: 1) сутнісне розуміння ОК; 2) структурне розуміння ОК; 3) за характером впливу елементів культури на організацію.

Наскільки різноманітними не були б усі існуючі визначення даного поняття, але переважна більшість науковців сходяться на думці, що основою ОК необхідно вважати цінності колективу підприємства. Цінності є своєрідним орієнтиром для працівників та підприємства в цілому в процесі їх діяльності, прийняття рішень і т. д. Тому, головною метою ОК є формування взаємовідносин та взаємозв'язку між працівниками та керівництвом, працівниками між собою, підприємства в цілому та зовнішнім середовищем на підставі ціннісної моделі. Отже, процес змін в ОК насамперед ініціюється зміною ціннісних орієнтацій працівників, а напрямок даних змін задається ціннісною домінантою.

У нашому дослідженні ми приймаємо, що організаційна культура – це «унікальний, єдиний, багатовимірний простір організації, що включає в себе духовно-моральні, соціально-психологічні, економічні та адміністративно-правові координати, у межах якого відбувається життєдіяльність організації та діяльність її працівників» [3, с.80].

Доволі різними є й підходи вітчизняних і зарубіжних науковців до виділення рівнів (глибинних, структурних, ієрархічних) ОК (див. рис. 1).

Як видно з рис. 1 глибинний та поверхневий рівні за Шейном Е. [4] чинять взаємний вплив та проявляються на підповерхневому рівні. Ієрархічні та структурні рівні мають зростаючий вплив, що головним чином породжується із культури індивіда (персональної культури).

Динамічні зміни зовнішнього та внутрішнього середовища підприємств в нових економічних умовах вимагають адекватного вдосконалення систем організації та управління їх поточною діяльністю, а також підвищення ступеня керованості їх структур та окремих працівників. В цьому сенсі значна увага управлінців повинна приділятися питанням формування ефективної ОК поведінки працівників, що може бути реалізована в загальній стратегії управління персоналом підприємства. Адже розвинена та гнучка ОК дає змогу вирішити ряд проблем, які виникають на підприємствах, та впливати на ефективність їх функціонування.

Роль ОК при цьому надзвичайно важлива й багатоаспектна. Вона впливає на всі життєво важливі процеси підприємства: економічні, політичні, технологічні, соціальні, інноваційні тощо. Крім того ОК є найбільш складним об'єктом управління. Процес трансформації застояної на підприємстві ОК в її цільову форму є найбільш складним з усіх можливих організаційних змін.

Формування та розвиток ОК – це специфічний бізнес-процес, яким необхідно керувати, на кшталт виробництвом, маркетингом чи збутом. Для підвищення керованості ОК необхідним є чіткий план та механізм його застосування. В проаналізованій науковій літературі досі подібного механізму не розроблено. Різні автори досліджують окремі аспекти управління ОК, зокрема, значного доопрацювання

потребує узагальнена модель механізму формування ОК, розроблена Захарчин Г. [2, с. 43-44], що містить, на жаль, неконкретизовані етапи, структуру, технології, інструменти, методи, важелі та ін.

Тому автором розроблено комплексний механізм формування цільової ОК в системі стратегічного управління персоналом підприємства (див. рис. 2).

На думку Слабко Я. будь-яка модель управління ОК – це «складне утворення, елементи якого перебувають у стихійному структурно-логічному взаємозв'язку» [8, с. 11]. Але, на нашу думку, хаотичність і стихійність, навпаки, повинні бути усунені в процесі управління, інакше це вже буде не цілеспрямований вплив.

Захарчин Г. зазначає, що механізм формування ОК – це «взаємозв'язок елементів, інструментарію, технології та важелів, які забезпечують створення організаційної культури та її розвиток на підприємстві» [2, с. 42]. Дане визначення, що не враховує сторони та суб'єктів управління, якість управлінського впливу, і, як і сам механізм автора, знову ж таки потребує уточнення і конкретизації.

Тому, під механізмом формування цільової ОК підприємства ми пропонуємо розуміти свідому впорядковану ініціативну взаємодію всіх (від робочих до керівників) працівників підприємства в межах реалізації процесу розвитку ОК для досягнення її бажаного стану. При цьому доречно виокремити конкретні елементи даного процесу.

Елемент культивування. Необхідність якісного відбору кадрів та систематичного підходу в їх оцінці та підготовці, сьогодні є лейтмотивом для обговорень та дискусій серед багатьох спеціалістів в галузі управління персоналом.

Одним із сучасних підходів у вирішенні даної проблеми є впровадження компетентнісного підходу в систему підготовки та розвитку кадрів на основі комплексу ключових корпоративних компетенцій, наявність яких у працівників підприємства визнається найбільш значущою та необхідною при досягненні поставлених підприємством цілей.

Існує безліч критеріїв оцінки компетенцій [7-9]. За стандартом оцінюються, як спеціальні (ті вміння і навички, які пов'язані з областю професійної діяльності), так і базові компетенції (група компетенцій, яка ґрунтується на інтелектуальних, комунікативних, емоційних і вольових якостях людини). Ключові корпоративні компетенції поширюються на всіх працівників, від генерального директора до робітника. Вони витікають із цілей-цінностей підприємства і пояснюють які вміння, особисті та ділові якості повинні розвивати та проявляти в своїй поведінці працівники для втілення цих цілей-цінностей у життя.

Створення корпоративної системи навчання і розвитку, підтримки та наставництва на основі компетентнісного підходу повинно стати першим і головним елементом формування відповідної поведінки працівників, що неминуче відобразиться у культурно-організаційних змінах на підприємстві. При цьому бажано, щоб модель ключових корпоративних компетенцій була офіційно проголошена, підтримана та задекларована керівництвом та мала фізичну (стенд) і документальну форми, таким чином перетворюючись на наступний елемент механізму формування цільової ОК – елемент спрямування.

Елемент спрямування. Встановлення певних координат поведінки працівників на підприємстві можливе за рахунок прийняття корпоративного кодексу, поведінкового статуту, морально-етичного кодексу, кодексу честі або психологічного контракту тощо.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

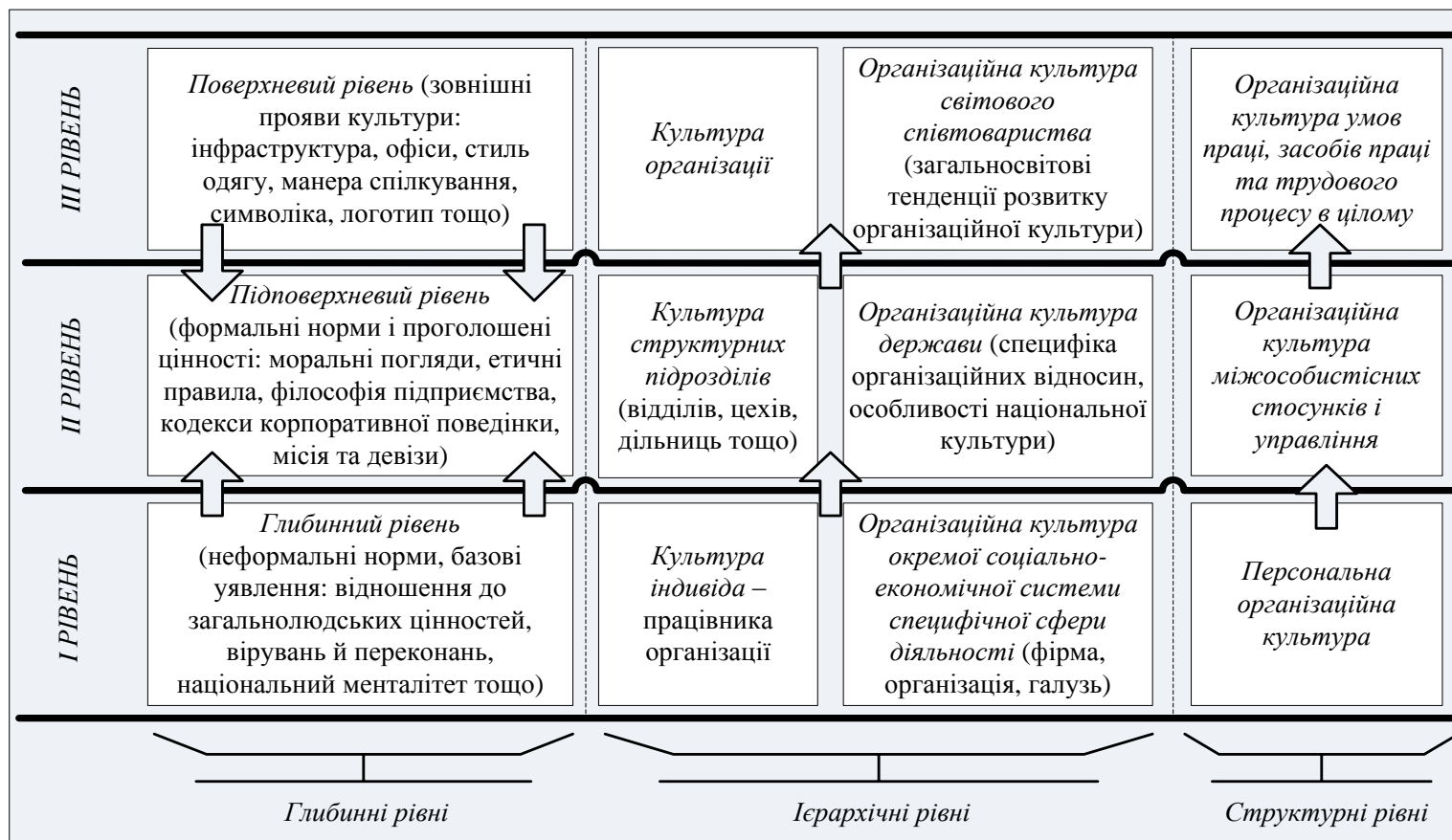


Рис. 1. Різновиди рівнів організаційної культури
 Джерело: авторське опрацювання на підставі [1, 4, 5].

Елемент фільтрації. Органічне включення кожного працівника, як неповторної особистості з властивою їй певною сукупністю професійних, кваліфікаційних, особистісних характеристик та трудової поведінки в роботу конкретного підприємства є важливим питанням сучасного менеджменту персоналу. За таких умов задача всіх ланок керівництва полягає у створенні таких організаційних та інших умов праці, які б забезпечували розкриття потенціалу кожного працівника, або ж, навпаки, в підборі на вакантне місце такого працівника, який гармонійно увіллється у вже існуючі стабільні умови та ОК на підприємстві.

Однакові цінності можуть по-різному трактуватися в різних організаційних культурах. Деякі з них не лише поділяються на домінуючі та другорядні, але й набувають в одних культурах термінального, а в інших інструментального значення. Алгоритм визначення відповідності типу ТП працівника заданим умовам, зокрема організаційній культурі на підприємстві, зображено на рис. 3.

Для різних організаційно-культурних умов є свої, найбільш прийнятні типи працівників. Ідеальною можна вважати ситуацію, при якій потреби працівника, відображені в мотиваційно-ціннісній структурі особистості, будуть задоволені в межах певної ОК. Це стає можливим за умови, якщо особисті потреби і цінності співробітників співпадуть з цілями-цінностями підприємства. Тому в загальний процес реалізації механізму формування цільової ОК обов'язково повинен бути включений елемент фільтрації, щоб уникнути потрапляння до складу працівників тих осіб, які потенційно є носіями небажаної системи цінностей і важко піддаються впливу керівника.

Елемент заохочення. Велике значення в процесі формування цільової ОК на підприємстві, як зазначають й інші автори [10; 11] є мотивація. На нашу думку, необхідність інтеграції елементів формування та заохочення означає, що процес перетворень повинен бути мотивованим та винагородженим. З цією метою доцільним буде впровадження у якості однієї зі складових загальної системи мотивації та оплати праці певних додаткових заохочень за корпоративну відданість – наприклад системи бонусів, що може провадитися за результатами оцінки ключових корпоративних компетенцій на кожному з етапів проведення змін в ОК підприємства. Ми рекомендуємо застосовувати матеріальну мотивацію в комплексі з нематеріальною (див. рис. 4).

Спираючись на рис. 4, хочемо підкреслити, що, на нашу думку, сутність додаткових винагород полягає в мотивації працівників до підвищення рівня розвитку бажаних для роботи на підприємстві компетенцій (організаційних, лідерських та творчих здібностей, моральних якостей), тому вона повинна бути інтегрована безпосередньо із системою оцінки й підготовки кадрів. В розрахунку додаткових винагород також повинна враховуватись диференціація важливості розвитку певних компетенцій для різних категорій працівників.

Елемент організації, координації і контролю. Під час проведення змін керуючим елементом традиційно може бути топ-менеджмент підприємства. В залежності від розміру та характеру діяльності підприємства на час проведення змін додатково може бути сформована тимчасова спецгрупа з корпоративного розвитку, до складу якої доцільно залучити зовнішнього консультанта, менеджера-культуролога, психолога, фахівця зі зв'язків з громадськістю, менеджера з якості та відповідальну особу – керівника проекту перетворень, що слідкуватиме за раціональністю розподілу фінансових, технічних, кадрових та інформаційних ресурсів, авансованих на формування цільової ОК.

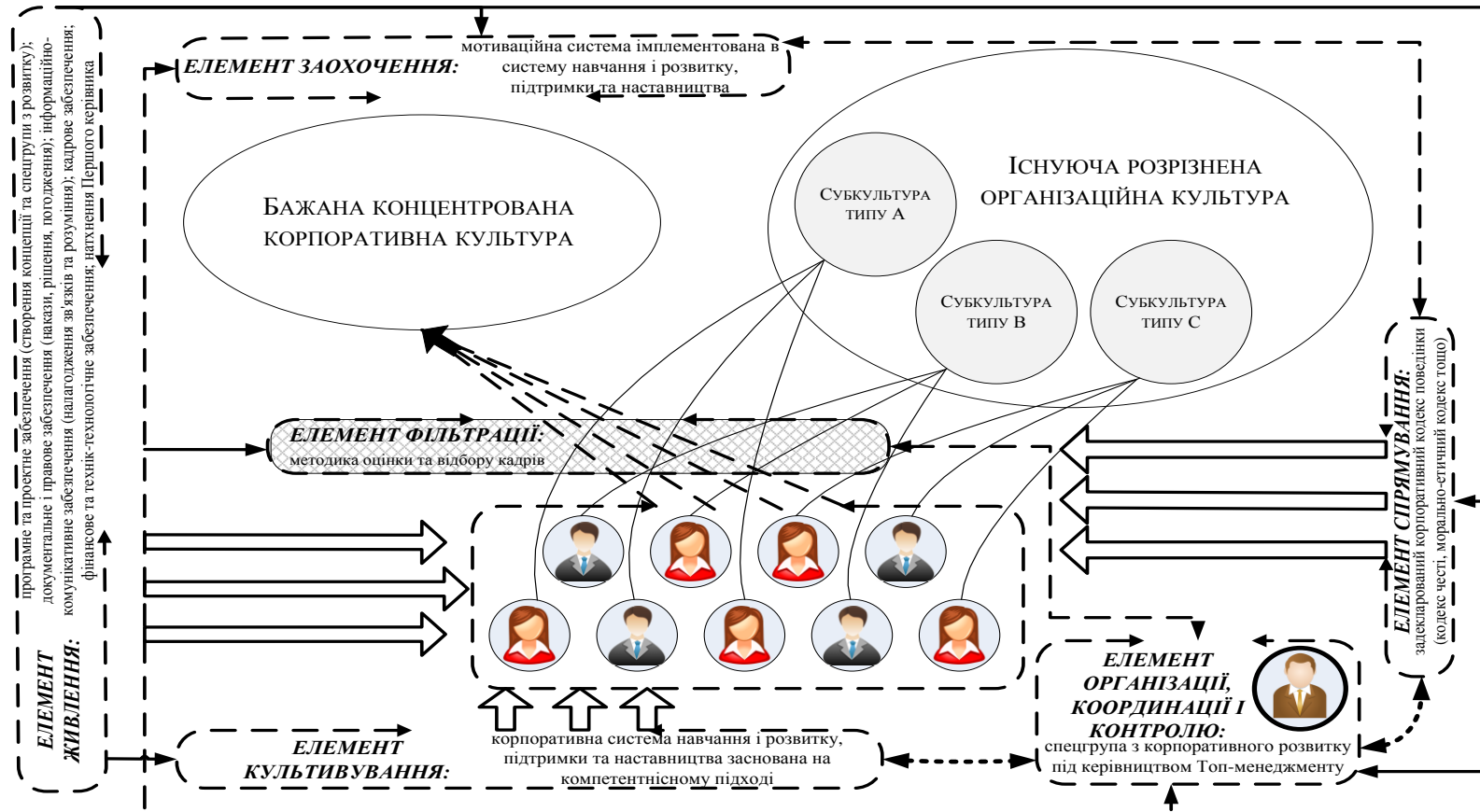


Рис. 2. Механізм формування цільової організаційної культури (зміщення реальної розрізненої організаційної культури працівників підприємства в бік бажаної концентрованої корпоративної культури)

Джерело: авторська розробка.

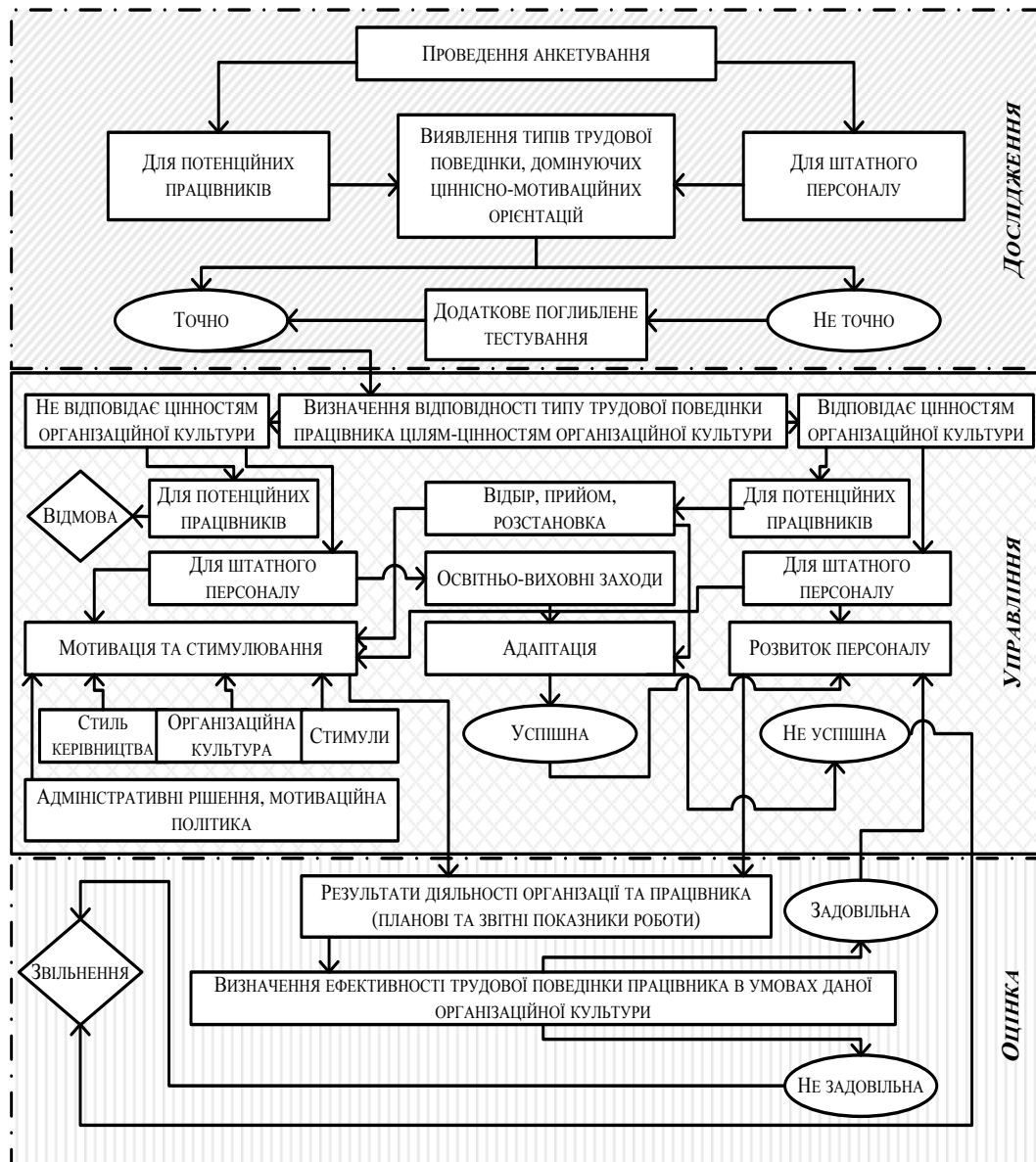


Рис. 3. Алгоритм підбору та подальшого управління працівниками з різними типами трудової поведінки
Джерело: удосконалено на основі [12, с. 39].

Найчастіше функції управління розвитком ОК покладаються на відділ кадрових та соціальних питань підприємства на чолі з начальником цього відділу. Для суб'єктів мікропідприємництва доцільним є використання консалтингових послуг з даного напрямку.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

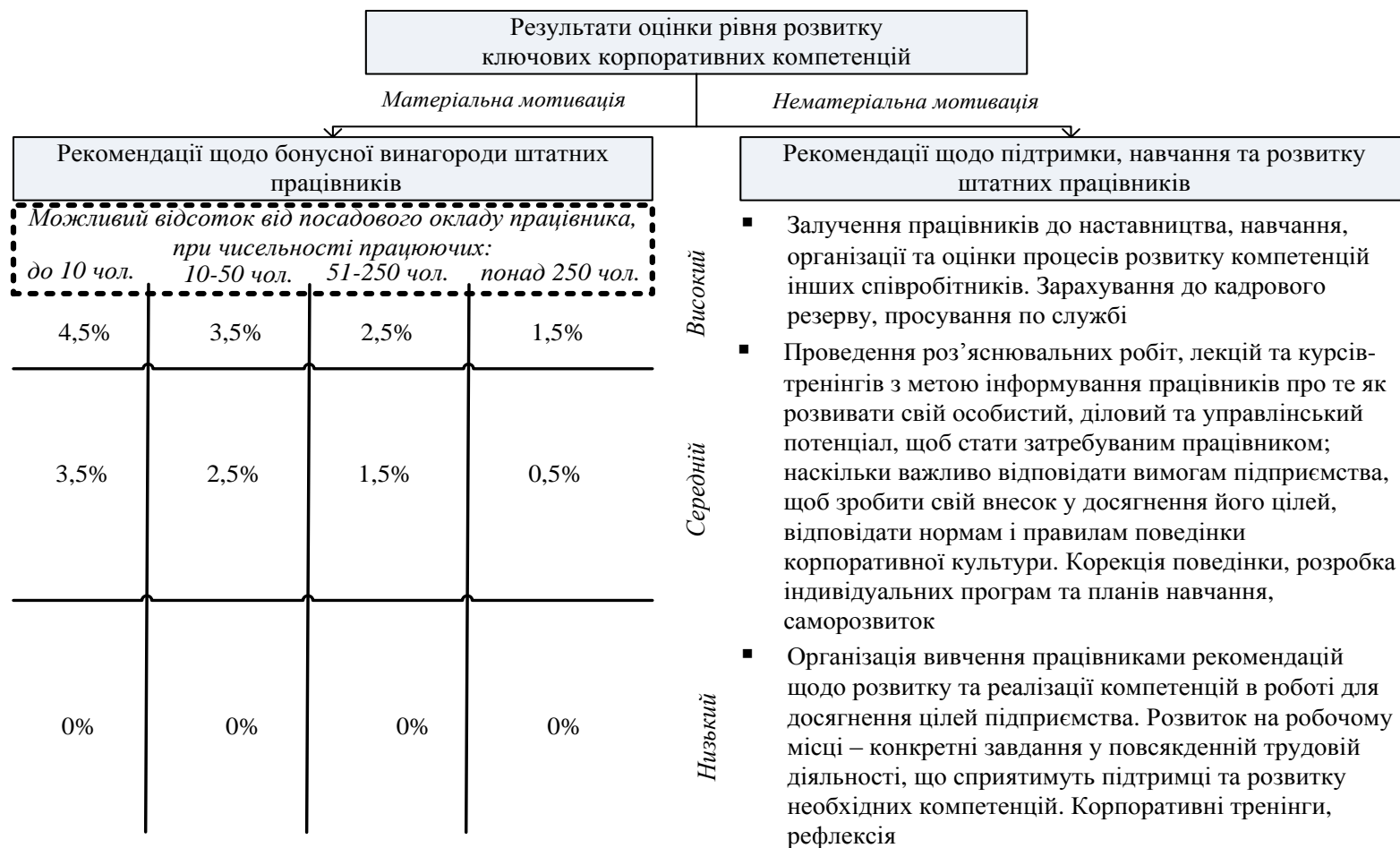


Рис. 4. Рекомендації щодо матеріальної та нематеріальної мотивації за розвиток ключових корпоративних компетенцій

Джерело: авторська розробка.

Елемент живлення. Як і будь-яка система, ОК на етапі її створення, функціонування і розвитку вимагає всебічного забезпечення, яким повинно стати: програмне та проектне забезпечення (створення концепції та спецгрупи з розвитку); документальне і правове забезпечення (накази, рішення, погодження); інформаційно-комунікативне забезпечення (налагодження зв'язків та взаєморозуміння); кадрове забезпечення; фінансове та техніко-технологічне забезпечення; і найголовніше – натхнення Першого керівника.

Висновки та пропозиції. Отже, реалізація механізму формування цільової ОК в контексті стратегічного управління персоналом підприємства сприятиме формуванню позитивного іміджу підприємства шляхом розвитку колективної і моральної соціальної відповідальності та партнерських взаємовідносин між співробітниками, стимулюванню креативності та інноваційної активності персоналу, пріоритизації високих цінностей у його свідомості.

Перспективами подальших досліджень автора повинні стати розробка моделі ключових корпоративних компетенцій, що відповідатиме стратегічним орієнтирам розвитку підприємства та особистим потребам його працівників, а також дослідження методів оцінки результативності управління змінами в ОК.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Тихомирова О. Г.* Организационная культура: формирование, развитие и оценка: монография [Текст] / О. Г. Тихомирова. – Спб. : ИТМО, 2008. – 148 с.
2. *Захарчин Г.* Механізм формування організаційної культури машинобудівного підприємства : монографія [Текст] / Г. Захарчин. – Львів : Видавництво національного університету «Львівська політехніка», 2009. – 276 с.
3. *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. – Харків : УкрДАЗТ, 2012. – 296 с.
4. *Шейн Э. Х.* Организационная культура и лидерство [Текст] / Э. Х. Шейн. – СПб. : Питер, 2002. – 336 с.
5. *Соломанидина Т. О.* Организационная культура компании: монография [Текст] / Т. О. Соломанидина. – М. : ООО «Журнал «Управление персоналом», 2003. – 456 с.
6. *Слабко Я. Я.* Функціонування організаційної культури персоналу сучасних промислових підприємств [Текст] / Я. Я. Слабко: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. соц. наук. за спец. 22.00.04 – спеціальні та галузеві соціології. – Запоріжжя, 2010. – 16 с.
7. *Картушина Е. Н.* Особенности построения модели компетенций в организации [Текст] / Е.Н. Картушина // Социально-экономические явления и процессы. – 2012. – №7-8. – С. 60-63.
8. *Андреева И. С.* Применение модели компетенций в управлении персоналом [Текст] / И.С. Андреева, И. П. Данилов // Вестник ЧГУ, 2014. – №1. – С.214-218.
9. *Иванов О. Б.* Система непрерывного повышения квалификации кадров в крупных компаниях (практика ОАО «РЖД») [Текст] / О. Б. Иванов // Отечественная и зарубежная педагогика, 2015. – №3 (24). – С.41-48.
10. *Родионова О. Ю.* Формування організаційної культури підприємств АПК : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня к.е.н. за спец. 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (економіка сільського господарства і АПК) [Текст] / О. Ю. Родионова– Луганськ: ЛНАУ, 2010. – 20 с.
11. *Кицак Т. Г.* Формування корпоративної культури в процесі розвитку соціально-трудова відносин на підприємстві : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня к.е.н. за спец. 08.00.04 – економіка та управління підприємствами [Текст] / Т. Г. Кицак. – К., 2008. – 20 с.
12. *Кулькова И. А.* Управление трудовым поведением как фактор усиления трудовой мотивации: автореферат диссертации на соискание ученой степени д.э.н.: спец. 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика труда) [Текст] / И.А. Кулькова. – Ижевск, 2009. – 47 с.

REFERENCES

1. Tihomirova O. G. Organizatsionnaya kultura: formirovanie, razvitiye i otsenka [Organizational culture: formation, development and evaluation]. St. Petersburg, 2008. – 148 p.
2. Zakharchyn H. Mekhanizm formuvannya orhanizatsiinoi kultury mashynobudivnoho pidpriemstva [Mechanism of organizational culture engineering enterprise] Vydavnytstvo natsionalnoho universytetu «Lvivska politehnika» – Publishing National University «Lviv Polytechnic». – Lviv, 2009. – 276 p.
3. Kompaniets V. V. Upravlinnia rozvytkom sotsialno-ekonomichnykh system u dukhovno-moralnomu ta sotsiokulturnomu vymiri. Chastyna 2. Yakist upravlinnia sotsialno-ekonomichnykh systemamy: dukhovno-moralni ta kulturni priorytety (na prykladi zaliznychnoho transportu) [Managing the development of socio-economic systems in spiritual, moral, social and cultural terms. Part 2. The quality of socio-economic systems, spiritual, moral and cultural priorities (for example, rail transport)]. – Kharkiv, 2012. – 296 p.
4. Sheyn E. H. Organizatsionnaya kultura i liderstvo [Organizational culture and leadership] St. Petersburg, 2002. – 336 p.
5. Solomanidina T. O. Organizatsionnaya kultura kompanii [The organizational culture of the company]. Moscow, 2003. – 456 p.
6. Slabko Ya. Ya. Funktsionuvannya orhanizatsiinoi kultury personalu suchasnykh promyslovykh pidpriemstv. Avtoreferat Diss. [Functioning organizational culture of modern industry personnel]. Zaporizhzhia, 2010. – 16 p.
7. Kartushina E. N. Osobennosti postroeniya modeli kompetentsiy v organizatsii [Features of constructing a model of competencies in the organization] Sotsialno-ekonomicheskie yavleniya i protsessy – Socio-economic phenomena and processes. 2012, no. 7-8. – pp. 60-63.
8. Andreeva I. S., Danilov I. P. Primenenie modeli kompetentsiy v upravlenii personalom [Application competence model in personnel management] Vestnik ChGU – Bulletin of the Chechen State University. 2014, no. 1. – pp.214-218.
9. Ivanov O. B. Sistema nepreryvnogo povysheniya kvalifikatsii kadrov v krupnykh kompaniyah (praktika OAO «RZhD») [Continuous advanced training system in large companies (the practice of JSC «Russian Railways»)] Otechestvennaya i zarubezhnaya pedagogika – Domestic and foreign pedagogy, 2015, no. 3 (24). – pp.41-48.
10. Rodionova O. Yu. Formuvannya orhanizatsiinoi kultury pidpriemstv APK. Avtoreferat Diss. [Formation of organizational culture agricultural enterprises]. Luhansk, 2010. – 20 p.
11. Kytsak T. H. Formuvannya korporatyvnoi kultury v protsesi rozvytku sotsialno-trudovykh vidnosyn na pidpriemstvi. Avtoreferat Diss. [Formation of corporate culture in the development of industrial relations at the enterprise]. Kyiv, 2008. – 20 p.
12. Kulkova I. A. Upravlenie trudovym povedeniem kak faktor usileniya trudovoy motivatsii. Avtoreferat Diss. [Management of labor behavior as a factor of strengthening of motivation]. Izhevsk, 2009. – 47 p.

УДК 339.97

*Світлана Радзієвська, к. е. н., к. філол. н., доцент
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

СПІВВІДНОШЕННЯ НЕОЛІБЕРАЛІЗМУ, ГЛОБАЛІЗАЦІЇ І ФІНАНСІАЛІЗАЦІЇ: СУТНІСТЬ І ОСНОВНА СУПЕРЕЧНІСТЬ

У статті розглядається співвідношення понять «неолібералізм», «глобалізація» і «фінансіалізація». Неолібералізм як ідеологічне і політичне вчення виник на основі лібералізму у зв'язку із необхідністю доповнення ринкового механізму економічного регулювання державним регулюванням при збереженні провідної ролі приватної власності, ринкового самоуправління та конкуренції.

Досліджується взаємозв'язок неолібералізму та глобалізації, обґрунтовується необхідність для успішного розвитку глобалізації впровадження ідеології неолібералізму. Пояснюється, чому ініціаторами та двигунами глобалізації є країни, провідною ідеологією котрих є неоглобалізм.

Аналізується суперечність між необхідністю досягнення справедливості у міжнародних відносинах відповідно до ідеології неоглобалізму та зростаючою нерівністю країн. На основі аналізу процесу фінансіалізації здійснюється спроба виявити глибинну сутність виникнення цієї суперечності та зробити пропозиції, спрямовані на її розв'язання.

Ключові слова: лібералізм, неолібералізм, глобалізація, фінансіалізація, справедливість, нерівність, зовнішній борг, спекулятивні операції, глобальна еліта.

*Светлана Радзиевская, к.э.н., к. филол. н., доцент
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

СООТНОШЕНИЕ НЕОЛИБЕРАЛИЗМА, ГЛОБАЛИЗАЦИИ И ФИНАНСИАЛИЗАЦИИ: СУЩНОСТЬ И ОСНОВНОЕ ПРОТИВОРЕЧИЕ

В статье рассматривается соотношение понятий «неолиберализм», «глобализация» и «финансиализация». Неолиберализм как идеологическое и политическое учение возник на основе либерализма в связи с необходимостью дополнения рыночного механизма экономического регулирования государственным регулированием при сохранении ведущей роли частной собственности, рыночного самоуправления и конкуренции.

Исследуется взаимосвязь неолиберализма с глобализацией, логически обосновывается необходимость для успешного развития глобализации внедрения идеологии неолиберализма. Объясняется, почему инициаторами и двигателями глобализации являются страны, ведущей идеологией которых является неоглобалізм.

© Радзієвська С. О., 2016

Анализируется противоречие между необходимостью достижения в соответствии с идеологией неоглобализма справедливости в международных отношениях и нарастающим неравенством стран. На основе анализа процесса финансовализации осуществляется попытка выявить глубинную сущность возникновения этого противоречия и высказать предложения, направленные на его разрешение.

Ключевые слова: либерализм, неолиберализм, глобализация, финансовализация, справедливость, неравенство, внешний долг, спекулятивные операции, глобальная элита.

*Svitlana Radziewska, PhD in Economics, PhD in Philology, Associate Professor
(State University of Economics and Technology for Transport)*

RELATIONSHIP BETWEEN NEOLIBERALISM, GLOBALISATION AND FINANCIALIZATION: ESSENCE AND MAIN CONTRADICTION

The article focuses on the relationship between the notions of «neoliberalism», «globalization» and «financialization». Neoliberalism as an ideological and political doctrine arose on the basis of liberalism to meet the need of supplementing the market mechanism of economic regulation with the state regulation while preserving the leading role of private property, market self-government and competition.

The relationship between neoliberalism and globalization is studied, the necessity of imposing the ideology of neoliberalism for the successful development of globalization is logically substantiated. It is explained why the driving force and the engines of globalization are the countries in which the key ideology is neoliberalism.

The contradiction between the need to obtain justice in international relations according to the ideology of the neoglobalism and the increasing inequality between countries is analyzed. Based on the analysis of the process of financialization an attempt to reveal the inner essence of the emergence of this contradiction is made and some proposals to resolve it are forwarded.

Key words: liberalism, neoliberalism, globalization, financialization, justice, inequality, external debt, speculative trading, global elite.

Постановка проблеми. Для характеристики сучасного етапу розвитку глобалізації серед найуживаніших термінів використовуються «неолібералізм», «глобалізація», «фінансіалізація». При цьому для широкого кола читачів ці терміни та поняття, що ними позначаються, сприймаються майже як синонімічні і тому можна стверджувати, що співвідношення між ними залишається часом поза увагою дослідників. Актуальність статті зумовлено необхідністю висвітлення сутності та змісту понять «неолібералізм», «глобалізація», «фінансіалізація», виявлення того, яке із них є первинним, а також розкриттю суперечностей, що містяться в основі тих глобальних економічних процесів, для опису яких вони використовуються.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у вивчення особливостей неоліберальної глобалізації зробили як зарубіжні, так і українські діячі й вчені, серед яких В.Базилевич, У.Бек, Зб.Бжезинський, О.Білорус, Р.Блекберн,

О.Богомолів, М.Делягін, Т.Кальченко, Д.Коутс, К.Лапавітсас, Д.Лук'яненко, З.Луцишин, Ю.Пахомов, Т.Пелі, О.Рогач, А.Румянцев, В.Сіденко, О.Сльозко, Дж.Сорос, Дж.Стігліц, А.Філіпенко, Дж.Фостер, О.Шнірков.

Аналіз наукових праць дозволяє дійти висновку, що неолібералізм знаходиться в основі того процесу глобалізації, який успішно розвивається у сучасному світі, а тому і одержав назву процесу неоліберальної глобалізації. Водночас загально визнаним є той факт, що особливих успіхів глобалізація досягла у сфері фінансів, а серед її основних трендів найуспішніше розвивається тренд фінансіалізації.

Разом з тим, в цих роботах наголошується на цілому ряді проблем, суперечностей і парадоксів, які супроводжують глобалізаційні процеси і можуть спричинити серйозні проблеми для людства. До найважливіших із них відносять відрив фінансового сектору глобальної економіки від реального, посилення розшарування країн світу, загострення світових соціальних і екологічних проблем.

Метою публікації є виявлення сутності понять, щодо яких вживаються терміни «неолібералізм», «глобалізація», «фінансіалізація», основної суперечності між ними, яка проявляється у посиленні нерівності країн у процесі розвитку неоліберальної глобалізації, і її чинників.

Виклад основного матеріалу дослідження. Глобальна криза 2007–2012 років засвідчила, що на початку нового тисячоліття у світі виникли нові проблеми, які потребують розв'язання на глобальному рівні. А.С.Гальчинський відзначає: «Криза 2008-2009 – це глобальна криза XXI століття» – точніше про нинішню кризу ніким не сказано [2, с. 370]. Цю думку підтримує О.І.Рогач, називаючи першою серед особливостей і характерних рис світової фінансової кризи те, що: «Сучасна фінансова криза стала дійсно глобальною фінансовою кризою» [9, с. 18], а також О.Г.Білорус, стверджуючи, що ця криза «за природою та характером перебігу цілком закономірно є насамперед *глобальною фінансовою кризою*» [1, с. 13]. Слід погодитися з тим, що «нинішня криза переконливо довела неспроможність неоліберальної моделі, яка відстоює ідеї невтручання, зменшеного нагляду, приватизації та консолідації ринкових інститутів, тому варто повернутися до гнучкої моделі з посиленим контролем фінансових інститутів та із фінансовою системою, орієнтованою на стабільність, а не деструктивні спекуляції [8, с. 180]. Все частіше постає питання необхідності перегляду неоліберальної глобалізації, відмови від неї на користь глобалізації «з людським обличчям» (Дж.Стігліц).

Глобалізація є складовою частиною сучасної парадигми (з гр. «наукова теорія»), *глобального економічного розвитку*, в основі якої – закон міжнародного поділу праці. *Міжнародний поділ праці* – одна з форм територіального або географічного поділу праці. Його можна визначити як процес стійкої концентрації в окремих країнах виробництва певних видів матеріальних благ чи послуг понад внутрішні потреби, тобто для зовнішнього обміну, і одночасно як процес стійкого задоволення внутрішніх потреб у тих чи інших товарах і послугах за рахунок ввезення ззовні. Іншими словами, виробництво окремих видів продукції понад потреби країни супроводжує споживання, не забезпечене власними виробничими можливостями. Тому поділ праці передбачає обмін між країнами зайвої продукції на недостатню. Міжнародний поділ праці формує (породжує) економічні відносини між учасниками цього процесу і передусім з приводу обміну продукцією та пов'язаними з ними грошовими розрахунками. Ці відносини взаємозалежності з часом ускладнюються, поширюючись на сфери виробництва, капітальних вкладень, розподілу переваг і доходів від поділу праці. Відокремлені види трудової діяльності й відповідні

суб'єкти поділу праці стають пов'язаними різними відносинами. Те, як взаємодіють діючі на територіях різних країн види економічної діяльності, визначає суспільний тип міжнародного поділу праці. Їхня взаємодія може ґрунтуватися і на рівноправному та взаємовигідному співробітництві, і на диктаті сильного та підпорядкуванні слабких партнерів його інтересам [7, с. 78-79].

Перший тип відносин відповідає демократичним началам, котрі передбачають рівноправність і взаємну вигоду партнерів, другий – началам підпорядкування, коли превалюють інтереси сильного співучасника, який використовує свої економічні, політичні та інші (особливо військові) переваги для одержання односторонніх переваг і вигод. Відповідно до цих двох типів відносин і міжнародний поділ праці може бути демократичний, рівноправний, в інтересах обох сторін, і нерівноправний, з переважанням інтересів однієї із сторін. Участь у міжнародному поділі праці дає економію усім її учасникам, але різною мірою.

Здатність виробляти на експорт товари і послуги з меншими порівняно з іншими державами затратами та кращої якості, а також розширяти асортимент товарів і збільшувати свою частку на світовому ринку стає принципово важливою якістю національної економіки в умовах глобалізації. Важливо також брати до уваги не лише спеціалізацію країн у світовому господарстві, але й виявляти характер, а точніше, суспільний тип взаємодії і взаємозалежності між учасниками глобальної економіки. Очевидно, що і глобалізація в залежності від того, який тип відносин в ній превалює, може бути демократичною, не дискримінаційною, а може відбуватися і на користь більш сильного партнера, бути нерівноправною, дискримінаційною. З урахуванням цього розглянемо вплив неолібералізму на характер діючої глобалізації, що на ньому базується. Для цього необхідно перш за все проаналізувати неолібералізм як ідеологічне, політичне вчення. Зауважимо, що сама його назва свідчить про зв'язок між ним і лібералізмом, оскільки неолібералізм є його своєрідним новим різновидом.

У 80-90-ті роки ХХ ст. домінуючою ідеологією в провідних розвинутих країнах світу став *неолібералізм*, який поступово розповсюдився і на решту розвинених країн. На основі неоліберальної економічної ідеології у 1980-ті роки під впливом Міжнародного валютного фонду і Всесвітнього банку було сформульовано «вашингтонський консенсус» як набір принципів господарювання, рекомендованих для впровадження в країнах, що розвиваються, а згодом і в країнах з перехідною економікою. Саме в той період часу спостерігається посилення взаємозв'язку та взаємозалежності національних економік, політичних і соціальних систем, національних культур, а також взаємодії людини з навколишнім середовищем, тобто посилення взаємозв'язку і цілісності світу, яке отримало назву глобалізації.

Ініціаторами процесу глобалізації, її авангардними країнами виступили саме ті розвинені країни світу, в яких запанувала ідеологія неолібералізму. Іноземний член НАН України, член Римського клубу Б.Гаврилишин зазначає: «Головними рушійми глобалізації є великі міжнародні фінансові, промислові і торговельні підприємства. Сполучені Штати Америки, Японія і декілька західноєвропейських країн, в яких базуються такі підприємства, стали саме завдяки їм ключовими акторами на світовій економічній арені» [12, с. 3]. Розповсюдження ідеології неолібералізму співпало з посиленням глобалізації світу, що викликає необхідність виявлення між цими двома процесами взаємозв'язку.

Лібералізм сформувався як ідеологічне і політичне вчення у період зародження та раннього етапу розвитку капіталізму наприкінці XVII – початку XVIII ст. Понят-

тя «лібералізм» походить від латинського «liberalis» (свободний, або той, хто має відношення до свободи). Він успадкував низку ідей давньогрецьких філософів Лукреція і Демокрита, англійських політичних філософів Д.Локка, Т.Гоббса, А.Сміта, в його основі – визнання політичних, економічних прав людини, обстоювання людини як вільної особистості, обмеженою у своїх діях законами, що є узагальненням природних потреб, права на життя, власність, порядок, безпеку. Лібералізм передбачав побудову такого суспільства і владних механізмів, у якому вільна конкуренція і ринок обмежують роль держави в житті суспільства [3].

Наприкінці ХІХ ст. *лібералізм зазнав суттєвої трансформації*. Його ключовий принцип вільної конкуренції виробників поступився визнанню необхідності державного втручання в економічні і соціальні процеси з метою попередження руйнівної поляризації суспільства. Залишаючи у центрі уваги особистість та її права, ідею свободи, лібералізм набуває нових рис і позначається термінами «*неолібералізм*», «*соціальний лібералізм*» і «*ліберал-реформізм*», які слід розглядати як історично оновлені форми лібералізму. Практична їх реалізація, утвердження неолібералізму відбулося запровадженням реформ Ф.Рузвельта, спрямованих на подолання наслідків «Великої депресії» 1929-1932 років, реформ, що заклали підвалини системи державного регулювання економіки.

Неолібералізм залишив непорушними принципи лібералізму щодо поділу влади на законодавчу, виконавчу та судову, ключової ролі в суспільстві приватного сектору і права приватної власності, конкуренції, але поряд із запровадженням обмеженого державного втручання в економічні і соціальні процеси характеризувався такими основними особливостями: 1) вимогою від політичної системи забезпечення справедливості, а від урядів – орієнтації на моральні принципи і цінності; 2) необхідністю забезпечення консенсусу тих, хто управляє, з тими, ким управляють, участі мас у політичних процесах, демократизації процедури прийняття управлінських рішень; 3) наданням переваги плюралістичним формам організації та здійсненню державної влади; 4) забезпеченням політичної активності, що передбачає свободу від забобонів, ставлення до моралі як до справи особистості, вороже ставлення до споживацького егоїзму [13].

Викладене дає можливість дійти висновку, що з економічної точки зору *лібералізм і неолібералізм відрізняються визнанням чи запереченням участі держави в регулюванні економічних процесів і одночасно з цим є тотожними, визнаючи провідну роль приватної власності й ринкового саморегулювання, конкуренції*. Державне регулювання економіки, яке отримало практичне визнання як засіб боротьби з наслідками «Великої депресії» й «узаконило» неолібералізм, залишається необхідним для тих ситуацій, коли ринковий механізм виявляється нездатним вирішувати проблеми забезпечення стабільного економічного функціонування економіки.

У світлі вищезазначеного розглянемо зв'язок процесів, зумовлених запровадженням ідеологій лібералізму і неолібералізму та глобалізації.

Глобалізація – процес всесвітньої економічної, політичної і культурної інтеграції та уніфікації, що охоплює всі сфери життя й має системний характер. У контексті нашої статті доречним є висвітлення питання взаємозв'язку економічної глобалізації та лібералізму і неолібералізму. В економіці глобалізація виступає як перехід до домінування транснаціональних корпорацій і наднаціональних органів, який характеризується трансформацією і зменшенням ролі держави. В процесі економічної глобалізації, і взагалі глобалізації, держава набуває особливого значення

лише у зв'язку з надзвичайними обставинами, як це було у випадку «Великої депресії». Принципового значення для сприяння глобалізації набуває самоуправління на мікрорівні, на рівні самовладного підприємства і вільного у своїх діях підприємця, появу яких в економічній системі будь-якої країни і забезпечує впровадження в ній ідеології неолібералізму як історичного оновлення лібералізму. Саме виходячи із такої логіки стає законною необхідність запровадження ідеології неолібералізму для успішного розвитку процесу глобалізації. *Тобто, цілком об'єктивно зацікавлені у глобалізації її прибічники мають бути одночасно прибічниками й ідеології неолібералізму та запроваджувати її як основу розвитку глобалізації.* Цей теоретично обґрунтований висновок підтверджує викладена у статті думка професора Б.Гаврилшина, що відповідає дійсності.

Фінансіалізацію визначають як зростаючу та системну владу фінансів і фінансового інжиніринга [17], системну трансформацію капіталізму, що відбувається протягом останніх сорока років [20], процес, завдяки якому фінансові ринки, фінансові інститути і фінансова еліта отримують зростаючі можливості впливу на економічну політику та економічні результати [21]. Термін «фінансіалізація» вживають для опису змін, які відбуваються з фінансовими ринками протягом періоду дерегуляції, що розпочався у 1970-х роках [22]. Історія виникнення і запровадження цього терміна теж тісно пов'язана із лібералізмом і неолібералізмом, про що свідчить і назва роботи відомого американського вченого Девіда Коутса «Неолібералізм і фінансіалізація» [19]. Формування фінансового сектору, гіпертрофований розвиток якого призвів до виникнення фінансіалізації, зарубіжні дослідники пов'язують із специфікою становлення та функціонування капіталізму. Капіталізм як система економічного життя суспільства формувалася на основі ідеології лібералізму та значну увагу приділяв накопиченню промислового капіталу, на основі якого розвивався фінансовий капітал.

Кінець XIX ст. – початок XX ст. характеризуються розквітом влади фінансових капіталістів у деяких провідних капіталістичних країнах, особливо в США та Німеччині. *У зв'язку із зростанням ролі фінансового капіталу, напередодні «Великої депресії», у 20-х роках XX ст. виникає термін «фінансіалізація»* [19, с. 13–16]. Однак вихід з «Великої депресії» базувався на переході від ідеології лібералізму до ідеології регульованого державою капіталізму і спричинив зменшення ролі фінансів, позбавивши актуальності термін, що щойно зароджувався.

Повернення уваги до фінансів спостерігається з кінця 1960-х років. Термін «фінансіалізація» почав все частіше використовуватися з початку 1990-х років [18, с. 1–14] для опису тих процесів в капіталістичній економіці, в основі яких знаходилася ідеологія неолібералізму. Саме утвердження ідеології неолібералізму з 1970-х років і призвело в умовах розвитку глобалізації до такої трансформації фінансового сектору, яка врешті-решт одержала назву фінансіалізації і стала об'єктом досліджень багатьох науковців [19, с. 2–3]. *Тобто, якщо в основі започаткування терміна «фінансіалізація» була ідеологія лібералізму, то його відновлення та поширене використання відбулося в умовах домінування ідеології неолібералізму.*

Таким чином, обидва поняття, і глобалізація, і її найважливіший тренд фінансіалізація тісно пов'язані з поняттями лібералізації і неолібералізації. Причому цей зв'язок пояснюється і у першому, і у другому випадку тим, що спостерігається посилення ролі у світових економічних процесах мікрорівня національної економіки й ослаблення макрорівня, що стимулює як процеси глобалізації, так і фінансіалізації.

У цьому контексті виникає слушне запитання, чому на зміну класичному лібералізму прийшов неолібералізм, котрий все ж таки допустив державу до економіки. Адже лібералізм, що виводив повністю державу за межі економіки, більшою мірою здатний сприяти і глобалізації, і фінансіалізації. Відповідь на це запитання, на нашу думку, слід шукати у посиленні процесів регіональної інтеграції країн, які розглядалися як етап до наступного їх об'єднання у глобальну економіку і відбувалися за активної участі держав, тобто на макрорівні. Варто також підкреслити, що процес транснаціоналізації світової економіки, активне утворення транснаціональних корпорацій і транснаціональних банків, відбувався за активної участі й ініціативи як національних підприємств і банків (мікрорівень), так і країн (макрорівень).

З урахуванням вищевикладеного виявимо, чи є взаємовідносини між країнами у процесі сучасної глобалізації, яка базується на ідеології неолібералізму, демократичними, рівноправними, або дискримінаційними, що успадкували відносини колоніальної системи, системи взаємовідносин центр (метрополія) – периферія (колонія). Аргументом, що ці відносини є дискримінаційними, слугує *наростаюча нерівність між людьми і країнами на Землі*. Співвідношення між багатими і бідними країнами за ВВП на душу населення за ПКС у 2011 році становило 1:250; співвідношення в 2005 році – 1:175; співвідношення в 2000 році було 1:100. За десять років диференціація зросла в 2,5 рази [14, с. 92.]. Представлена 19 січня 2015 року напередодні Всесвітнього економічного форуму в Давосі доповідь міжнародної організації Oxfam згідно з якою нерівність у сучасному світі зростає, і вже у 2016 р. багатство 1% найзаможніших людей світу перевищить багатство інших 99% [16, с. 138–139]. Наведені дані свідчать, що діюча глобалізація є несправедливою, тобто не відповідає вже першій проголошеній особливості ідеології неолібералізму, згідно з якою має бути справедливою.

Тобто, спостерігається суперечність між проголошеною неолібералізмом справедливістю і наслідками глобалізаційних процесів, що відбуваються на основі неолібералізму. Цю суперечність і слід вважати основною суперечністю розвитку сучасних міжнародних відносин.

У світлі такого висновку необхідно з'ясувати, чому на таку несправедливу глобалізацію погоджуються країни периферії. Виходячи з того, що провідним трендом глобалізації виступає фінансіалізація, розглянемо як вона сприяє встановленню справедливості чи несправедливості у процесі глобалізації. Для цього зазначимо, що логічним видається стверджувати таке: несправедливі взаємовідносини у процесі обміну результатами економічної діяльності можуть мати місце у тому випадку, коли ціни, які фігурують у цьому обміні, для однієї з двох сторін є більш вигідними, ніж для другої. Очевидним є також і те, що торговельні взаємовідносини між країнами, а вони на 80% і складають сутність зовнішньоекономічних відносин, не можуть встановлюватися, якщо доцільними їх не визнає одна із сторін. Тобто, якщо ціна для експортера продукції буде занизькою, він не погодиться на продаж свого товару. Але така згода може мати місце через додаткові чинники. Таким чинником може бути необхідність одержання у результаті торговельної операції певної суми валюти, конче необхідної для країни. Причому відсутність цієї суми валюти викличе для країни більші втрати, ніж втрати від згоди на експорт товару за заниженою ціною. Саме таку ситуацію може створити стан утворення значних боргових зобов'язань країни, коли необхідність обслуговування боргу та його виплати змушує країну погоджуватися на ту занижену ціну, яка дає можливість реалізувати продукцію чи послугу. Аналогічна ситуація може скластися і у випадку, коли певна фірма,

або підприємець, виходячи з власних інтересів, з метою одержання валюти реалізує результати своєї діяльності і залишає одержану валюту за кордоном, тобто коли метою його діяльності є не просто отримання прибутку, а обов'язково прибутку у іноземній валюті, яку він має намір використати для певних фінансових операцій з метою одержання прибутку і вже його перевести у національну валюту чи залишити на рахунках іноземних банків. Такі та інші фінансові операції саме і надає можливість запроваджувати глобалізація світової економіки, її фінансіалізація.

У світлі припущення, що боргові зобов'язання сприяють встановленню дискримінаційних взаємовідносин між країнами, наведемо дані, які свідчать про те, що як розвинені країни, так і країни, що розвиваються, та країни з перехідною економікою характеризуються наявністю значних зовнішніх боргів (див. табл. 1).

Таблиця 1. Список країн за зовнішнім боргом

Країна	Зовнішній борг млн дол. США	Дата інформації	Зовнішній борг на душу населення дол. США	Зовнішній борг до ВВП %
Земля	Більш, ніж 70600000	2012	10000	98
США	13368482	31 грудня 2015	53851	98
Європейський Союз	17950000	31 грудня 2012	31313	101
Великобританія	9959965	30 вересня 2013	157640	396
Німеччина	5717000	31 грудня 2012	70583	159
Франція	5371000	31 грудня 2012	81061	236
Японія	3017000	31 грудня 2012	23736	64
Італія	2604000	31 грудня 2012	42217	144
КНР	784800	31 грудня 2013	579	9
Греція	568700	31 грудня 2012	52776	234
Росія	515254	1 січня 2016	3517	25
Бразилія	475900	31 грудня 2013	2348	22
Індія	412200	31 грудня 2013	333	23
Україна	127525	01 жовтня 2015	2972,5	96,5

Джерело: https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_внешнему_долгу

Відповідно до даних табл. 1 найбільші борги мають розвинені країни світового ядра. Відомо, що в урядових програмах більшості розвинених країн передбачається поступове зменшення рівня зовнішніх боргів у структурі ВВП [10, с. 33–34].

Особливістю розвитку світового господарства є те, що процеси надання міжнародних кредитів (позик) стають дедалі більше взаємними, коли одна й та сама країна (та її економічні агенти) в різний час і за різних обставин може виступати і як кредитор, і як боржник. Таким чином, країни можуть мати «зустрічні» борги одна перед одною, і для сучасного фінансового світу така «взаємність» є природною [10, с. 31]. Тобто, завдяки системі боргових зобов'язань посилюється взаємозалежність країн світу. Динаміку цього процесу відображує табл. 2.

Дані табл. 2 свідчать про збільшення ролі боргових зобов'язань у взаємовідносинах між країнами, а відповідно і зацікавленість їх у одержанні валюти. Накопичення боргів як складової фінансіалізації посилює залежність країн, що розвиваються, і країн з перехідною економікою від розвинених країн та фактично стає об'єктивною складовою механізму використання глобальним фінансовим капіталом та фінансовим капіталом розвинених країн реальних капіталів решти країн світу.

Таблиця 2. Державний борг країн (у процентах до ВВП)

	1990	1995	2000	2005	2010	2014
США	–	–	–	65	95	105
Німеччина	–	54	59	67	81	75
Франція	35	55	58	67	81	96
Японія	67	95	144	186	216	246
Італія	94	109	105	102	115	132
КНР	–	22	37	34	36	41
Греція	69	93	99	98	146	177
Росія	–	–	60	16	11	18
Бразилія	–	–	65	69	63	65
Індія	–	70	74	81	67	66
Україна	–	–	44	17	41	71

Джерело: https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_государственному_долгу

Другим важливим чинником встановлення дискримінаційних взаємовідносин між країнами є розвиненість у глобальній економіці спекулятивних операцій, які стимулюють підприємців до прийняття в них участі. Саме з поширенням ролі у глобальній економіці спекулятивних капіталів і пов'язують її фінансіалізацію. Аналіз спекулятивних операцій на фінансовому ринку дозволяє дійти висновку про все зростаючу їх частку, а також про те, що розлогий ринок похідних фінансових інструментів виводить відокремлений фінансовий ринок від реального сектору економіки на якісно новий рівень внаслідок відокремлення прибутку від власності, а ризику від активу [6, с. 146]. Валютні операції із спекулятивною метою складають до 80% ринку [4], а через ринок світових валют Forex щоденно проходить близько 3 трлн. дол. США [15]. Причому у своїй переважній більшості операції на фінансовому ринку відбуваються на території країн «золотого мільярда» і саме ці країни одержують доходи від їх проведення, джерелом яких є реальний сектор.

У науковій літературі доводиться, що величезні доходи, які отримують учасники операцій на глобальному фінансовому ринку, є результатом перерозподілу доходів глобального реального сектору. Виходячи з того, що переважна частина глобального фінансового ринку належить розвиненим країнам світового ядра і ними регулюється, зазначається, що ці країни і отримують основну частину доходів глобального фінансового сектору, яка включає у себе й доходи реального сектору країн периферії, зменшуючи їх доходи.

Таким чином, боргове навантаження і участь у фінансових операціях на глобальному фінансовому ринку створюють передумови для можливості, по-перше, примушувати експортерів необхідної для розвинених країн сировини і напівфабрикатів, тобто країни периферії, погоджуватися на занижені ціни, а, по-друге, захоплюючи країни периферії до спекулятивних операцій на глобальному фінансовому ринку, сприяти перерозподілу частини їх доходів на користь розвинених країн. Значну роль у задіяні цих чинників досягнення дискримінаційного поділу праці у глобальній економіці відіграє формування у країнах периферії еліти, інтереси якої пов'язані скоріш із власним збагаченням, ніж з інтересами країни, яку вони представляють. Тому для глобальної економіки актуальною стає *проблема утворення певного керівного прошарку населення країн, який, виходячи із своїх власних інтересів, може приймати рішення, які не відповідають інтересам країн* [7, с. 260].

Подолання дискримінаційного характеру глобалізаційних процесів потребує корегування системи світових цін та усунення тих чинників, які примушують країни

периферії реалізовувати свою продукцію за несправедливими цінами, а також приймати участь у спекулятивних операціях, збагачуючих не країни периферії, а їх еліту. Тільки за таких умов може бути реалізована вимога забезпечення справедливості, найважливіша вимога неолібералізму. У зв'язку з цим виникає питання можливості, дотримуючись інших положень неолібералізму, позбутися цих чинників.

Необхідно погодитися з членом-кореспондентом НАН України В.Р.Сіденком, що неоліберальна глобалізація розвивається через зовнішню експансію інститутів та форм упорядкування торговельних та інвестиційних потоків передових країн Заходу. Роль менш розвинених країн («глобальної полупериферії та периферії») зводиться до асиміляції та адаптації до зовнішнього середовища. Країни-реципієнти отримують при цьому – за стабільних умов протікання процесів у світовій економіці – певний матеріальний вигравш, але платою за нього є *підвищення рівня залежності* від зарубіжних центрів прийняття рішень (коли національна політика практично повністю втрачає свою автономність) і *підвищення рівня ризику* того, що за кризових умов у світовій економіці, вони, як правило, стають першими, хто потерпає [11, с. 20].

Українські вчені подолання значної і зростаючої несправедливості розвитку світу пов'язують з необхідністю проведення більш глибоких трансформацій сучасної світосистеми. Так, А.С.Гальчинський формулює як «чи не найбільший парадокс сучасної світосистеми» те, що «перебираючи на себе головні ланки нагромадження капіталу, країни «центру» фактично унеможливають капіталізацію країн «периферії» на власній основі... У світі практично немає прикладів побудованого за проектами Заходу країн «цивілізованого капіталізму», що, у свою чергу, підтверджує висновок щодо **непродуктивності глобалізаційної місії капіталізму**. Все, на що виявився здатним глобалізаційний капіталізм – утвердження світосистеми, яка, за словами Ф.Броделя, усяяна «периферіями» [2, с. 243]. Тобто, глобалізація ставить питання про необхідність відмови від капіталізму як системи, принаймні від такого капіталізму, який існує зараз. Схожу думку висловлює і Б.А.Маліцький, коли, формулюючи необхідність розробки державної політики попередження входження економіки у кризовий стан, стверджує: «Ми впевнені, що таку ефективну державну політику неможна розробити, а тим більше, реалізувати, залишаючись у полоні традиційних уявлень про всемогутність ринку і про капіталістичний спосіб виробництва виключно як про спосіб накопичення капіталу. Сьогодні народжується нова фаза капіталізму – когнітивний капіталізм, що базується на домінуючій ролі наукових знань та їх прикладних результатів не тільки у створенні і накопиченні нового багатства, але й у раціональній організації усього економічного і соціального життя суспільства і окремих людей» [5, с. 5–6]. Та якою б не була назва нового суспільного ладу, він має принести у світ справедливість і зберегти його.

Висновки і пропозиції. Дослідження співвідношення понять «неолібералізм», «глобалізація» і «фінансіалізація» дозволило виявити, що неолібералізм як ідеологічне і політичне вчення є новим різновидом лібералізму, який утвердився запровадженням реформ Ф.Рузвельта, спрямованих на подолання наслідків «Великої депресії» 1929-1932 років, що заклали підвалини системи державного регулювання економіки. Неолібералізм характеризується також висуванням вимоги від політичної системи забезпечення справедливості. Лібералізм і неолібералізм визнають провідну роль приватної власності та ринкового саморегулювання, конкуренції. Принципового значення для сприяння глобалізації набуває самоуправління на мікрорівні, на рівні самовладного підприємства і вільного у своїх діях підприємця,

появу яких в економічній системі будь-якої країни і забезпечує впровадження ідеології неолібералізму як історично оновленого лібералізму. Тому зацікавлені у розвитку глобалізації її прибічники мають бути одночасно прибічниками й ідеології неолібералізму та запроваджувати її як основу впровадження глобалізації.

Започаткування терміна «фінансіалізація» спостерігається в умовах ідеології лібералізму, його поширене використання відбулося в умовах домінування ідеології неолібералізму. Таким чином, обидва поняття, і глобалізація, і її найважливіший тренд фінансіалізація тісно пов'язані з поняттями лібералізації і неолібералізації. Цей зв'язок пояснюється тим, що у світових економічних процесах спостерігається посилення ролі мікрорівня національної економіки і ослаблення ролі макрорівня, що сприяє як розвитку глобалізації, так і фінансіалізації.

Констатується суперечність між проголошеною неолібералізмом вимогою забезпечення справедливості й фактичним посиленням несправедливості у світі, яка розглядається як основна суперечність розвитку сучасних міжнародних відносин. Доводиться, що чинниками цієї суперечності є посилення боргової залежності країн, потрапляння їх у «боргову пастку» і розвиток спекулятивних операцій на глобальному фінансовому ринку, гіпертрофований його розвиток і відрив від реальної глобальної економіки. Розв'язання цієї суперечності потребує серйозних змін у діючій системі капіталізму, на чому й наголошують провідні українські вчені.

ЛІТЕРАТУРА

1. Білорус О.Г. Політекономія світ-системи фінансово-економічного глобалізму: нові тенденції та закономірності розвитку глобального фінансового сектору / О.Г. Білорус // Фінанси України. – 2015. – № 5. – С. 7–15
2. Гальчинський А.С. Криза і цикли світового розвитку / А.С.Гальчинський. – К.: АДЕФ – Україна, 2009. – 392 с.
3. *Либерализм и неоллиберализм* [Електронний ресурс]. Режим доступа: <http://kulturoznanie.ru/politology/liberalizm-i-neoliberalizm/>
4. Люкшин А.М. Спекулятивные операции на валютном рынке России в условиях усиливающейся финансовой глобализации. [Електронний ресурс]. Режим доступа: sdo.rea.ru/cde/conference/9/file.php?field=14
5. Малицкий Б.А. Неоллиберализм и кризис инновационного развития экономики. Формула кризиса / Б.А.Малицкий. Изд. второе. – К.: Феникс, 2013. – 64 с.
6. Мануйлов К.Е. Спекулятивные операции на финансовом рынке / К.Е.Мануйлов // Вестник МГИМО-университета. Официальное интернет-издание 2015. – № 6. – С. 146. [Електронний ресурс]. Режим доступа: www.vestnik.mgimo.ru/statesdefault/files/pdf/20ekonomika_manuylov.pdf
7. Радзівська С.О. Глобальна економіка: конспект лекцій для студентів економічних напрямів підготовки усіх форм навчання. – К.: «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступа: www.nbu.gov.ua Електронна бібліотека
8. Резнікова Н.В. Економічні бульбашки в умовах зростання спекулятивної складової глобальної економіки / Н.В. Резнікова // *Світові фінанси: сучасні тенденції та перспективи розвитку: монографія* / О.І.Рогач, О.В.Сніжко, З.О.Луцишин та ін.; за заг. ред. О.І. Рогача. – К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2013. – С. 163–184.
9. Рогач О.І. Причини та досвід світової фінансової кризи 2008 року / О.І.Рогач // *Світові фінанси: сучасні тенденції та перспективи розвитку: монографія* / О.І.Рогач, О.В.Сніжко, З.О.Луцишин та ін.; за заг. ред. О.І. Рогача. – К.: «Київський університет», 2013. – С. 11–19.
10. Сіденко В. Борги: час брати і час віддавати. Глобальні тенденції та виклики для України: аналіт. доп. // Володимир Сіденко, Василь Юрчишин, Катерина Маркевич. – К.: Заповіт, 2015. – 72 с.
11. Сіденко В.П. Перспективи глобалізації економіки у контексті хвилеподібного характеру розвитку (теоретичний підхід) / Володимир Романович Сіденко // *Актуальні проблеми міжнародних відносин: Зб. наук. пр. Вип. 121 (частина II)*. – К.: КНУ імені Тараса Шевченка. Інститут міжнародних відносин, 2014. – С.16–25.
12. Соколенко С.І. Глобалізація і економіка України / С. І. Соколенко. – К.: Логос, 1999. – 568 с.

13. *Тема 2. Либерализм и неолиберализм* [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://nicbar.ru/ideologii_02.htm
14. *Ткаленко С.* Фінансові потоки і забезпечення безпеки держави в умовах глобалізації та глобальних інтеграційних процесів / Ткаленко Світлана // Міжнародна економічна політика. – 2013. – № 1(18). – С. 87–104.
15. *Финансовый рынок.* [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.Admiralmarkets.com.ua/education/financial-markets
16. *Чуприна О. А.* Причини та наслідки соціальної нерівності в Україні та світі / О.А.Чуприна, О.Ю.Назарова, О.О.Чуприна / Економіка сьогодні: актуальні питання та аспекти інноваційного розвитку: зб. наук. праць з актуальних проблем економ. наук; Наукова організація «Перспектива». – Дніпропетровськ: ВД «Гельветика», 2015.– С. 138-145.
17. *Blackburn R.* Finance and the Fourth Dimension / Robin Blackburn // NLR 39, May-June 2006. Available at: <https://newleftreview.org/II/39/robin-blackburn-finance-and-the-fourth-dimension>
18. *Foster J.B.* The financialization of capitalism / John Bellamy Foster // Monthly Review.– 2007. – Vol. 58. – No. 11. – P. 1–14.
19. *Kotz D.M.* Neoliberalism and Financialization / David M. Kotz // This paper was written for a conference in honor of Jane D'Arista at the Political Economy Research Institute, University of Massachusetts, Amherst, May 2-3, 2008. University of Massachusetts, March 29, 2008. – 21 p.
20. *Lapavistas C.* The Era of Financialization // Dollars and Sense. – An Interview with Costas Lapavistas, a professor of economics at SOAS, University of London, and the author of *Financialised Capitalism: Expansion and Crisis* (Maia Ediciones, 2009) and *Profiting Without Producing: How Finance Exploits Us All* (Verso, 2014): Parts 1 and 2. May/June 2014. – Available at: <http://www.dollarsandsense.org/archives/2014/0414lapavistas.html>
21. *Palley T.I.* Financialization: What It Is and Why It Matters / Thomas I. Palley // Paper presented at a conference on «Finance-led Capitalism? Macroeconomic Effects of Changes in the Financial Sector,» sponsored by the Hans Boeckler Foundation and held in Berlin, Germany, October 26-27, 2007. – Paper No. 525. – Washington: The Levy Economics Institute and Economics for Democratic and Open Societies Working, 2007. – 31 p.
22. *Turbeville W.* Financialization and a New Paradigm for Financial Markets / Wallace Turbeville // Financial Pipeline Series. – Demos. New Economic Paradigms. Rockefeller Foundation (Innovation for the next 100 years), 2013. – 23 p.

REFERENCES

1. *Bilorus O.G.* *Politekonomiya svit-systemy finansovo-ekonomichnogo globalizmy: novi tendentsii ta zakonimirostny rozvytky globalnogo finansovogo sektoru* [Politeconomy of the world system of the financial and economic globalism: new tendencies and mechanisms of the global financial sector development]. *Financy Ukrainy – Finances of Ukraine*, 2015, no. 5, pp. 7–15
2. *Galchinskyi A.S.* *Kryza i tsykly svitovogo rozvytku* [Crisis and cycles of the world development]. Kyiv, ADEF-Ukraine print Publ., 2009. 392 p.
3. Liberalism and neoliberalism. Available at: <http://kulturoznanie.ru/politology/liberalizm-i-neoliberalizm/>
4. *Lyukshin A.M.* *Spekulyativnye operatsii na valyutnom rynke Rossii v usloviyakh usilivayuscheysya financovoy globalizatsii* [Speculative trading on the foreign exchange market of Russia in the conditions of the intensifying financial globalization]. Available at: sdo.rea.ru/cde/conference/9/file.php?field=14
5. *Malitskiy B.A.* *Neoliberalism i krisis innovatsionnogo razvitiya ekonomiki. Formula krisisa*. [Neoliberalism and crisis of the innovation development of the economy. Crisis formula]. Kyiv, Fenix print Publ., 2013. 64 p.
6. *Manuylov K.E.* *Spekulativnye operatsyy na finansovom rynke* [Speculative trading on the financial market]. *Vestnik MGIMO-universiteta. Ofitsialnoe internet-izdanie – Bulletin of MSUIR-University. Official internet edition*, 2015, no. 6. P. 146. Available at: www.vestnik.mgimo.ru/statesdefault/files/pdf/20ekonomika_manuylov.pdf
7. *Radzievska S.O.* *Globalna ekonomika: konspekt lektsiy dlya studentiv ekonomichnykh napryamiy pidgotovky usih form navchannya* [Global economics: notes for students majoring in economics]. Kyiv, SIK GRUP UKRAINF print Publ., 2015. Available at: www.nbu.gov.ua

8. Reznikova N.V. *Ekonomichni bulbashki v umovakh zrostannya spekulatyvnoi skladovoi globalnoi ekonomiky* [Economic bubbles in the conditions of speculative constituent strengthening of the global economy]. *Svitovi financy: sychasni tendentsii ta perspektivy rozvytku* [World finance: current trends and development prospects]. O.I.Rogach, O.V.Snizhko, Z.O.Lutsyshyn. Kyiv, Kyiv University print Publ., 2013. pp. 163–184.
9. Rogach O.I. *Prychyny ta dosvid svitovoi finansovoi kryzy 2008 roku* [The reasons and experience of the world financial crisis of 2008]. *Svitovi financy: sychasni tendentsii ta perspektivy rozvytku* [World finance: current trends and development prospects]. O.I.Rogach, O.V.Snizhko, Z.O.Lutsyshyn. Kyiv, Kyiv University print Publ., 2013. pp. 11–19.
10. Sidenko V., Yurchishyn V., Markevich K. *Borgy: chas braty i chas viddavaty. Globalni tendentsii ta vyklyky dlya Ukraine*. [Debts: time to take and time to return. Global trends and challenges for Ukraine]. Kyiv, Zapovit print Publ., 2015. 72 p.
11. Sidenko V.R. *Perspektivy globalizatsii ekonomiky u konteksti khvylepodibnogo kharaktery rozvytku (teoretichny pidkhd)* [Globalization prospects in the context of wave character of its development]. *Aktualny problemy mizhnarodnyh vidnosyn – Actual problems of international relations. Vol. 121 (part II)*. Kyiv, Kyiv University, Institute of International Relations print Publ., 2014. pp. 16–25.
12. Sokolenko S.I. *Globalizatsiya i ekonomika Ukrainy* [Globalization and the economy of Ukraine]. Kyiv, Logos Publ., 1999. 568 p.
13. Topic 2. Liberalism and neoliberalism. Available at: http://nicbar.ru/ideologii_02.htm
14. Tkalenko S. *Financovi potoky i zabezpechennya bezpeky derzhavy v umovakh globalizatsii ta globalnykh integratsiynich protsesiv* [Financial flows and the state security in the conditions of globalization and global integration processes]. *Mizhnarodna ekonomichna polityka. – International Economic Policy*, 2013. No. 1(18). pp. 87–104.
15. Financial market Available at: www.Admiralmarkets.com.ua/education/financial-markets
16. Chuprina O.A., Nazarova O. Yu., Chuprina O.O. *Prychyny ta naslidky sotsialnoy nerivnosti v Ukraini ta sviti* Причини та наслідки соціальної нерівності в Україні та світі [The reasons and consequences of the social inequality in Ukraine and world]. *Ekonomika sгодennya: aktualni pytannya ta aspekny innovatsiynogo rozvytku – Today's economy: actual problems and aspects of innovation development*. Scientific organization «Perspektiva». Dnipropetrovsk. Gelvetika Publ., 2015. pp. 138-145.
17. Blackburn R. Finance and the Fourth Dimension / Robin Blackburn // NLR 39, May-June 2006. Available at: <https://newleftreview.org/II/39/robin-blackburn-finance-and-the-fourth-dimension>
18. Foster J.B. The financialization of capitalism / John Bellamy Foster // Monthly Review.– 2007. – Vol. 58. – No. 11. – P. 1–14.
19. Kotz D.M. Neoliberalism and Financialization / David M. Kotz // This paper was written for a conference in honor of Jane D'Arista at the Political Economy Research Institute, University of Massachusetts, Amherst, May 2-3, 2008. University of Massachusetts, March 29, 2008. – 21 p.
20. Lapavitsas C. The Era of Financialization // Dollars and Sense. – An Interview with Costas Lapavitsas, a professor of economics at SOAS, University of London, and the author of *Financialised Capitalism: Expansion and Crisis* (Maia Ediciones, 2009) and *Profiting Without Producing: How Finance Exploits Us All* (Verso, 2014): Parts 1 and 2. May/June 2014. – Available at: <http://www.dollarsandsense.org/archives/2014/0414lapavitsas.html>
21. Palley T.I. Financialization: What It Is and Why It Matters / Thomas I. Palley // Paper presented at a conference on «Finance-led Capitalism? Macroeconomic Effects of Changes in the Financial Sector.» sponsored by the Hans Boeckler Foundation and held in Berlin, Germany, October 26-27, 2007. – Paper No. 525. – Washington: The Levy Economics Institute and Economics for Democratic and Open Societies Working, 2007. – 31 p.
22. Turbeville W. Financialization and a New Paradigm for Financial Markets / Wallace Turbeville // Financial Pipeline Series. – Demos. New Economic Paradigms. Rockefeller Foundation (Innovation for the next 100 years), 2013. – 23 p.

УДК 339.97

*Світлана Радзієвська, к. е. н., к. філол. н., доцент
(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

СВІТ І УКРАЇНА: ТЕХНОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ

У статті розглядається сучасний стан технологічного розвитку світу і місце у ньому України. Сучасний стан розвитку світу характеризується одночасним функціонуванням у ньому трьох типів суспільств: доіндустріального, індустріального і постіндустріального. Постіндустріальне суспільство знаходиться у стадії формування. Ці типи суспільств відрізняються основним виробничим ресурсом, який вони використовують, типом виробничої діяльності і характером базових технологій. Перехід від індустріального до постіндустріального суспільства у всій множині його модифікацій здійснюється під впливом впровадження людиною у повсякденне життя у всіх його сферах досягнень науково-технічного прогресу, технічних засобів і технологій їх застосування.

У сучасному світі стан технологічного розвитку найрозвиненіших країн світового ядра характеризується все зростаючою питомою вагою серед технологічних укладів, які використовуються, п'ятого і шостого укладів, тобто відбувається процес переходу до шостого технологічного укладу і тим самим процес побудови постіндустріального суспільства. У зв'язку з цим збільшується розрив у технологічному розвитку між розвиненими країнами світового ядра і переважною більшістю країн периферії, до яких належить і Україна. Диференціація стану технологічного розвитку країн світу має як об'єктивний, так і суб'єктивний характер через зацікавленість провідних країн світу зберігати можливість використання своєї монополії на технологічну ренту. Наведені у статті дані дозволяють констатувати, що економіка України за рівнем технологічного розвитку у світі займає невисокі позиції. Загальний висновок проведеного дослідження – технологічний розвиток України потребує збільшення державної фінансової та організаційної підтримки науково-технологічної сфери країни.

Ключові слова: індустріальне суспільство, постіндустріальне суспільство, технологічна революція, технологічний уклад.

© Радзієвська С. О., 2016

*Светлана Радзиевская, к.э.н., к. филол. н., доцент
(Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

МИР И УКРАИНА: ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ

В статье рассматривается современное состояние технологического развития мира и место в нем Украины. Современное состояние развития мира характеризуется одновременным функционированием в нем трех типов обществ: доиндустриального, индустриального и постиндустриального. Эти типы обществ различаются используемым основным производственным ресурсом, типом производственной деятельности и характером базовых технологий. Переход от доиндустриального к постиндустриальному обществу во всем множестве его модификаций осуществляется под воздействием внедрения человеком в повседневную жизнь во всех ее сферах достижений научно-технического прогресса, технических средств и технологий их применения.

В современном мире состояние технологического развития наиболее развитых стран мирового ядра характеризуется все увеличивающимся удельным весом среди используемых технологических укладов пятого и шестого укладов, т.е. осуществляется процесс перехода к шестому технологическому укладу и тем самым процесс построения постиндустриального общества. В связи с этим увеличивается разрыв в технологическом развитии между этими развитыми странами мирового ядра и преобладающим большинством стран периферии, к которым принадлежит и Украина. Дифференциация состояния технологического развития стран мира носит как объективный, так и субъективный характер вследствие заинтересованности ведущих стран мира сохранять возможность использования своей монополии на технологическую ренту. Приведенные в статье данные позволяют констатировать, что экономика Украины по уровню технологического развития в мире занимает невысокие позиции. Общий вывод проведенного исследования – технологическое развитие Украины требует от государства увеличения финансовой и организационной поддержки научно-технологической сферы страны.

Ключевые слова: индустриальное общество, постиндустриальное общество, технологическая революция, технологический уклад.

*Svitlana Radziewska, PhD in Economics, PhD in Philology, Associate Professor
(State University of Economics and Technology for Transport)*

WORLD AND UKRAINE: TECHNOLOGICAL ASPECTS OF DEVELOPMENT

The article focuses on the current state of technological development of the world and the place of Ukraine in it. The current state of the world development is characterized by simultaneous functioning of the three types of societies: pre-

industrial, industrial and postindustrial. These types of societies differ by the use of the main production resource, the type of production activity and the basic technologies. The transition from the preindustrial to the post-industrial society in all its modifications is carried out by the introduction of the achievements of scientific and technical progress, technical means and technologies of their application in all spheres of human everyday life.

In the modern world the technological development of the most developed countries belonging to the world core is characterized by the increasing relative share of the fifth and the sixth technological modes, i.e. the process of transition to the sixth technological mode and thus building the post-industrial society is carried out. In this regard the gap in technological development between these developed countries of the world core and the prevailing majority of the countries of the periphery to which Ukraine belongs is being increased. Differentiation in the technological development of the countries of the world can be explained by the objective and subjective reasons resulting from the interests of the leading countries of the world in the monopoly use of the technological rent. The data provided in the publication allows to state that by the level of technological development the economy of Ukraine takes low positions in the world and there are no grounds to assert there are any tendencies leading to improvement. The general conclusion of the conducted research – the technological development of Ukraine requires the financial and organizational support of the scientific and technological sector by the state.

Keywords: industrial society, post-industrial society, technological revolution, technological mode.

Постановка проблеми. У ХХІ ст. у світі відбувається формування нового типу суспільства – постіндустріального, яке базується на новій моделі економіки – економіки знань, в якій пріоритетом є генерування нових знань і розробка перспективних технологій, більш раціональне використання природних ресурсів.

Головним фактором успішного розвитку України в сучасних світових умовах вважається впровадження у виробництво найновіших досягнень науково-технічного прогресу, забезпечення переходу до шостого технологічного укладу і тим самим до постіндустріального суспільства.

Починаючи з 90-х років ХХ ст. в Україні спостерігається скорочення кваліфікованого кадрового потенціалу наукових організацій, старіє матеріально-технічна база науки, зменшуються обсяги реалізованих інноваційних проектів тощо, внаслідок чого економіка країни стає дедалі більше сировинно-орієнтованою, а не інноваційною. Так, якщо у 2013 р. кількість промислових підприємств, що впроваджували інновації становила 12,9%, то у 2014 р. – лише 12,1% [9, с. 179], у 2013 р. за межами України було реалізовано 44,8% загального обсягу реалізованої інноваційної продукції, а у 2014 р. – лише 29,2% [9, с. 197].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням технологічного розвитку економіки приділяли увагу як зарубіжні, так і вітчизняні вчені, серед яких суттєвий внесок зробили Р.Акофф, В.Александрова, О.Алимов, Ю.Бажал, О.Білорус, В.Геєць, Дж.Гелбрейт, Т.Кальченко, Д.Лук'яненко, О.Лук'яненко, І.Одотюк, Ю.Пахомов, П.Друкер, А.Румянцев, Б.Санто, В.Сіденко, В.Соловійов, Л.Федулова, А.Філіпенко, К.Фрімен, О.Шнирков, Й.Шумпетер.

Метою публікації є виявлення участі України в технологічному розвитку світу в умовах його глобалізації та переходу провідних країн до шостого технологічного

укладу, утворення національних інноваційних систем, формування глобальної техносфери.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний стан розвитку світу характеризується наявністю у ньому трьох типів суспільств: доіндустріального, індустріального і постіндустріального.

Головною особливістю постіндустріального етапу розвитку суспільства виступає його докорінна відмінність від попередніх етапів за трьома найважливішими параметрами:

– основним виробничим ресурсом (в постіндустріальному суспільстві ним є інформація, в індустріальному – енергія, в доіндустріальному – первісні умови виробництва, сировина);

– типом виробничої діяльності (в постіндустріальному суспільстві він розглядається як послідовна обробка [processing] на противагу виготовленню [fabrication] і видобутку [extraction] на більш ранніх ступенях розвитку);

– характером базових технологій (що визначаються в постіндустріальному суспільстві як наукоємні, в епоху індустріалізму – як капіталомісткі і в доіндустріальний період – як трудомісткі).

Саме ця схема дозволяє сформулювати положення про три типи суспільства: доіндустріальне базується на взаємодії людини з природою; індустріальне – на взаємодії людини з перетвореною нею природою, а постіндустріальне суспільство – на взаємодії між людьми [18, с. 17].

Перехід від нижчого до вищого суспільства відбувається під впливом впровадження людиною у повсякденне життя досягнень науково-технічного прогресу, технологічного розвитку людства. Однією з рушійних сил глобалізації є **розвиток науково-технічного прогресу**, прогресу технологічних інновацій, що найбільшою мірою проявляється в модифікації транспорту і зв'язку, сектора інформації і телекомунікацій, створює невідомі раніше можливості для швидкого і малозатратного трансграничного переміщення товарів і послуг, фінансових засобів, ідей та інформаційних продуктів. Принципово нові можливості, відкриті завдяки новаціям у сфері інформаційних і комунікаційних технологій, дозволяють говорити про справжню інформаційно-інноваційну, основану на знаннях революцію, що стимулює розвиток процесів глобалізації [14, с. 135]. У зв'язку з тим, що глобалізація як головний тренд сучасного етапу розвитку людства спрямована на посилення взаємозв'язку і цілісності світу, виникає проблема майбутнього співвідношення визначених трьох видів суспільств та їх місця у глобальній економіці.

Сучасний світ неоднорідний. Як зазначає видатний український вчений Д.Г.Лук'яненко, у складному переплетінні науково-технологічних, політико-економічних та соціокультурних факторів відбувається становлення глобальної економіки. На початку XXI ст. вона є багатоукладною і змішаною, в якій представлені сегменти доіндустріалізму, індустріалізму, постіндустріалізму, анклавів інформаційної, інтелектуальної, нової, віртуальної економік [5, с. 18-19].

Разом з тим можна зазначити, що **технологічний рівень виробництва** всіх цих сегментів визначається створеними людиною знаряддями праці, штучними пристроями (**технічними засобами**), що використовуються для перетворення оточуючого середовища у інші засоби виробництва і предмети споживання, а також **технологіями**, що містять набір і послідовність операцій, які виконуються за допомогою технічних засобів у виробничому процесі. «**Технологія**» є особливою формою інтелектуального продукту, яка переходить від результатів фундаментальних і при-

кладних досліджень, представлених відкриттями, винаходами, ноу-хау, до технічних знань, втілених у проектах, технічній документації, зразках техніки. Завершена в розробці та готова до реалізації технологія включає також процеси, необхідні для виробництва цієї техніки (продукції) [11, с. 13–14].

Технологічні зміни відбуваються послідовно і безперервно, та разом з тим можуть бути поділені на певні періоди технологічних змін, які відрізняються якісним рівнем виробництва. Причиною технологічних революцій стає накопичення певного критичного обсягу знань про оточуюче середовище, яке у взаємодії із зростаючими потребами людей сприяє пошуку нових, більш ефективних методів виробництва.

Найбільш розповсюдженою є думка, що у суспільному виробництві відбулося три технологічні революції. Перша технологічна революція – передача машині технологічних функцій формоутворення – виникла у надрах мануфактур і фабрик (кінець XVII – початок XVIII ст.). Друга технологічна революція – енергетична – машинний спосіб генерації і трансформації енергії, її початок – винахід універсального парового двигуна (друга половина XVIII ст.). Третя технологічна революція (друга половина XX ст.) – інформаційно-технологічна. Комп'ютеризація і роботизація завершують попередні технологічні революції і пов'язують їх у єдине ціле [17].

*Поряд з вищевикладеними думками про існування трьох технологічних революцій висловлюється й думка про те, що у своєму послідовному розвитку з кінця XVIII століття по теперішній час людство існувало в умовах здійснення **п'ятих технологічних революцій**, які отримали такі назви «Промислова революція», «Епоха пари і залізничних доріг», «Епоха сталі, електрики і важкої промисловості». «Епоха нафти, автомобіля і поточного виробництва», «Епоха інформації і телекомунікації». Кожна з цих технологічних революцій має конкретну дату і країну свого місця зародження, хоча проходить певний період дозрівання, який може продовжуватися досить довгий час. Тому достатньо важко назвати точну дату початку технологічної революції й легше окреслити її більш широкі часові межі. Ситуація, коли нові технології забезпечують підприємцям, які їх застосовують, меншу собівартість продукції і підвищення її цінової конкурентоспроможності, визначається як *Великий вибух* революції [12, с. 32-40].*

Поява нових технологічних укладів та їх впровадження пов'язані із згортанням виробництв попередніх технологічних укладів і заміщенням їх виробництвами нового технологічного укладу. Формування **першого технологічного укладу** (1785–1830) ґрунтується на нових технологіях у текстильній промисловості, використанні енергії води; **другого** (1830–1890) – на розвитку залізничного транспорту, механізації виробництва на основі використання парового двигуна; **третього** (1890–1940) – на використанні у промисловому виробництві електроенергії, розвитку важкого машинобудування, електротехнічної промисловості, хімічної промисловості, радіозв'язку, телеграфу; **четвертого** (1930–1980) – на подальшому розвитку енергетики, використанні нафти, нафтопродуктів, газу, нових засобів зв'язку, нових синтетичних матеріалів, конвеєрних технологій. У розвинених країнах йде успішне становлення **п'ятого та шостого технологічних укладів**, коли превалюють: впровадження досягнень у сферах мікроелектроніки, інформатики, біотехнології, використання нових видів енергії, освоєння космічного простору, біотехнологій, систем штучного інтелекту, глобального інформаційного зв'язку (Інтернету), інтегрованих високошвидкісних транспортних систем тощо. У спектрі науково-технологічних проривів найбільші очікування якісного прогресу пов'язують із нанотехнологіями.

На сучасному етапі в найрозвиненіших країнах спостерігається навіть перехід до **сьомого технологічного укладу**, що характеризується міжгалузевим характером взаємопов'язаних науково-технологічних змін, тобто так звана *NBIC* – конвергенція (*N* – нано, *B* – біо, *I* – інфо, *C* – когно) [6, с. 76-77].

У зв'язку з цим посилюється розрив у технологічному розвитку між цими розвиненими країнами світового ядра і переважною більшістю країн периферії. Так, за оцінками експертів, в Україні близько 95% обсягів виробленої продукції належить до третього (60%) і четвертого (35%) укладів, характерними рисами яких є випереджальний розвиток електроенергетики і використання нафти як головного енергоносія. Частка ж продукції вищих технологічних укладів в економіці країни складає 4% – для п'ятого і 0,1% – для шостого. Зростання ВВП за рахунок введення нових технологій в Україні оцінюється всього у 0,7-1%, у той час як у розвинених країнах цей показник досягає 60% і навіть 90% [1, с. 33].

Диференціація технологічного розвитку країн світу є явищем об'єктивним, спричиненим непередбачуваністю процесів зародження нових ідей і винаходів. Сучасний стан технологічного розвитку світу характеризується його диференціацією, відставанням більшості країн, що розвиваються, та транзитивних країн від розвинених країн. «Країни, що монополюють володіють високими технологіями, впроваджують політику уповільнення і обмеження НТП у країнах, що такими технологіями не володіють. Захід виступає для іншого людства в якості референтної групи насамперед у тому, що стосується розвинених технологій, більш ефективно працюючої економіки, високого рівня і якості життя своїх мешканців» [7, с. 158].

Враховуючи наявність шести технологічних укладів, формально слід визнати, що технологічний стан (рівень) будь-якої країни і може бути визначений співвідношенням цих шести технологічних укладів. Нижче наводяться дані про зміни структури промислово-технологічного комплексу України (табл. 1).

Таблиця 1. Зміни у структурі промислово-технологічного комплексу України у 1991–2000 рр.

№ з/п	Технологічні уклади промисловості України	Питома вага	
		1991 р.	2000 р.
1	Реліктові технологічні уклади	4	7
2	Третій технологічний уклад	36	39
3	Четвертий технологічний уклад	54	52
4	П'ятий технологічний уклад	6	2
	Разом (%)	100	100

Джерело: Піддубна Л.І. Конкуренентоспроможність економічних систем: теорія, механізм регулювання та управління : монографія / Л.І. Піддубна. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2007. – С. 158.

Інформацію про стан технологічного розвитку країн на глобальному рівні надає індекс мережевої готовності, який міститься у звітах з глобальних інформаційних технологій (The Global Information Technology Report). Динаміку змін місця у рейтингу відповідно до цього індексу подано у табл. 2.

Дані табл. 2 демонструють низький рейтинг України за індексом, спостерігається негативна тенденція, тренд має такий вигляд: $Y=0,285X+75,14$. Лише Німеччина, Японія та Росія з наведених країн покращують місця у рейтингу.

Таблиця 2. Динаміка глобального індексу мережевої готовності (місце у рейтингу)

	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2012	2013	2014	2015	Тренд
США	3	5	5	8	9	7	7	$y=0,714x+3,428$
Німеччина	20	14	13	16	13	12	13	$y=-0,892x+18$
Франція	19	18	20	23	26	25	26	$y=1,464x+16,57$
Японія	17	21	19	18	21	16	10	$y=-1,035x+21,57$
Китай	46	37	36	51	58	62	62	$y=4,285x+33,14$
Індія	54	43	48	69	68	83	89	$y=7,321x+35,57$
Бразилія	59	61	56	65	60	69	84	$y=3,392x+51,28$
Росія	74	80	77	56	54	50	41	$y=-6,5x+87,71$
Україна	62	82	90	75	73	81	71	$y=0,285x+75,14$

Джерело: складено за The Global Information Technology Reports 2008–2015.

Можна констатувати, що економіка України за рівнем технологічного розвитку у світі займає невисокі позиції. Для висвітлення цього питання розглянемо стан технологічного розвитку України і його динаміку за результатами експорту та імпорту високотехнологічної (коди товарів згідно з УКТЗЕД – 82–91) продукції (див. табл. 3).

Таблиця 3. Динаміка питомої ваги високотехнологічної продукції у всьому експорті/імпорті товарів України у 2006–2015 роках, %

Роки	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Питома вага в експорті	15,6	19,53	16,52	17,68	17,89	17,54	19,33	16,95	13,93	12,54
Питома вага в імпорті	31,14	33,35	32,18	20,7	21,58	23,90	26,26	25,44	24,71	22,63

Джерело: розраховано автором за [2; 3; 4].

Слід зазначити, що вибрані нами країни достатньо інформативно відбивають картину технологічного розвитку країн світу. Згідно з певними пропозиціями, країни світу за рівнем інноваційно-технологічного розвитку можуть бути класифіковані на три кластери: 1) країни-лідери в інноваційному розвитку; 2) країни перехідного типу і 3) країни-аутсайтери за рівнем інноваційного розвитку [10]. З вибраних нами країн до першого кластеру належить США, до другого – Бразилія, Індія, Китай, Франція, Японія, до третього – Україна, Росія.

Тренд питомої ваги експорту високотехнологічної продукції України має такий вигляд: $Y=-0,233X+17,75$ – спостерігається хоч і незначна, але негативна тенденція, оскільки питома вага експорту високотехнологічної продукції має тенденцію до зменшення, а тренд питомої ваги імпорту високотехнологічної продукції Украї-

ни має такий вигляд: $Y = -0,748X + 30,48$ – спостерігається негативна тенденція до зменшення питомої ваги високотехнологічної продукції в імпорті України, яка перевищує негативну тенденцію у зменшенні питомої ваги експорту високотехнологічної продукції в експорті України.

Характеристикою технологічного розвитку України є також статистика кількості придбаних та переданих нових технологій, динаміку якої подано у табл. 4.

Таблиця 4. Кількість придбаних та переданих нових технологій в Україні, одиниць

Роки	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Придбано	237	382	1141	835	1165	707	872	739	651	543
Передано	16	59	29	17	7	5	43	29	33	36

Джерело: [8, с. 230; 9, с. 199].

Тренди кількості придбаних нових технологій в Україні мають такий вигляд: $Y = 13,81X + 651,2$, а переданих $Y = 0,448X + 24,93$, що свідчить про те, що динаміка придбання нових технологій набагато вища, ніж динаміка розробки і передачі нових технологій на основі власного науково-технічного потенціалу. Як для одержання фінансового результату, так і для посилення ролі України у формуванні, функціонуванні та розвитку глобальної техносфери бажано мати кращу динаміку розробки і передавання вітчизняних технологій, ніж динаміку їх придбання.

Значний інтерес представляє вплив фінансової кризи 2007-2010 років і падіння обмінного курсу гривні відносно долара США на можливості підвищення технологічного рівня промисловості України за рахунок імпорту сучасної техніки.

Одночасно з відповіддю на це питання розглянемо також за рахунок чого вперше за період з 2006 року сальдо зовнішньої торгівлі товарами України стало позитивним. Для відповіді на поставлені питання проаналізуємо дані, подані в табл. 5.

Тренд для експорту товарів має такий вигляд: $Y = 1127X + 47797$, тобто свідчить про тенденцію до збільшення експорту, а тренд імпорту $Y = -156X + 63754$ свідчить про тенденцію до зменшення імпорту. При цьому позитивне зовнішньоторговельне сальдо залежить здебільшого від зменшення імпорту, ніж від збільшення експорту, яке є результатом падіння курсу гривні [15, с. 271-297]. Теоретично такий курс мав підвищити конкурентоспроможність українських товарів і тим покращити сальдо, але на практиці сальдо покращилось скоріш не за рахунок підвищення експорту, а за рахунок зменшення імпорту. Однак таке покращення сальдо навряд слід оцінювати цілком позитивно, адже із зменшенням імпорту зменшується і надходження в Україну тих товарів, які їй вкрай необхідні для підвищення технологічного рівня. До того ж тренди динаміки експорту високотехнологічної продукції України та імпорту високотехнологічної продукції в Україну мають такий вигляд: $Y = -166,1X + 8511$ й $Y = -565,3X + 19544$.

Таким чином, спостерігається зменшення як експорту Україною своєї високотехнологічної продукції, так і значно більш динамічне зменшення імпорту високотехнологічної продукції іноземного виробництва. Падіння курсу гривні внаслідок глобальної кризи зменшило можливості України за рахунок імпорту сучасного обладнання підвищувати свій технологічний рівень.

Наведені вище дані дозволяють констатувати, що технологічний розвиток України вимагає від держави посилення фінансової та організаційної підтримки науково-технологічної сфери. Особлива увага повинна бути приділена виробництвам

п'ятого і шостого технологічного укладу. Дослідження стану розвитку промисловості України дозволило зробити висновок про доцільність інвестування саме тих видів економічної діяльності, які належать до 4-го технологічного укладу, переважають в загальній структурі промисловості України за рівнем наукомісткості та своїм постійним зростанням спроможні забезпечувати інноваційний розвиток економіки країни [16, с. 10].

Таблиця 5. Обсяги зовнішньої торгівлі товарами України у 2006-2015 роках, млн дол. США

	2006	2007	2008	2009	2010
Експорт	38368	49296,1	66967,3	39695,7	50744,3
Експорт високотехнологічної продукції	5675,9	8627,6	11060,9	7017	9077,9
Імпорт	45024,9	60618,0	85535,3	45433,1	60352,0
Імпорт високотехнологічної продукції	14024,8	19204,9	27252,9	9404,6	13024,6
	2011	2012	2013	2014	2015
Експорт	67594,1	67779,8	62305,9	53901,7	38134,8
Експорт високотехнологічної продукції	11856,4	13099,9	10563,5	7510,9	4782,5
Імпорт	81040,5	83135,4	75834,6	54428,7	37502,3
Імпорт високотехнологічної продукції	19369,9	21831,6	19294,1	12450,3	8487,6

Джерело: 2; 3; 4.

Розвиток найновіших виробництв шостого технологічного укладу може здійснюватись на основі досягнень вітчизняної науки і національних наукових та технічних кадрів. Саме тому у центрі уваги керівництва країни має бути реформування наукової та науково-технічної сфери: використання державних важелів формування інституційних умов розвитку інноваційної інфраструктури (технопарки, технополіси, центри трансферу технологій тощо), економічних важелів забезпечення інноваційного розвитку (державна фінансова підтримка, надання пільг, захист інтелектуальної власності тощо).

Розвиток науки і вищої освіти є основою майбутньої економіки знань, до якої впевнено прямують розвинені країни світу і завдяки чому забезпечують високий рівень життя своїх народів. Зазначимо, що питома вага витрат України значно відстає від таких витрат у країнах ЄС. Так, якщо за даними Євростату питома вага витрат у ЄС-28 на виконання наукових і науково-технічних робіт у ВВП у 2005 році становила 1,76%, а у 2013 році – 2,01%, то в Україні відповідно 0,99 і 0,7% [9, с. 154]. Загальна кількість виконавців наукових та науково-технічних робіт у 2013 р. в середньому склала 1,1% робочої сили ЄС 28. В Україні кількість дослідників (як і загальна кількість виконавців досліджень і розробок) постійно зменшується і у 2014 р. становила 58,7 тис. осіб. Питома вага виконавців наукових та науково-технічних робіт у кількості зайнятого населення становила 0,5% [9, с. 153].

Для покращення виробництв четвертого і п'ятого укладів треба скористатися переходом розвинених країн до шостого технологічного укладу і вивільненням для впровадження його виробництв капіталів, вкладених у виробництва попередніх укладів шляхом реалізації останніх, сприяючи їх переведенню в Україну. Тим самим буде покращено структуру виробництв четвертого і збільшено питому вагу п'ятого технологічного укладу.

Висновки і пропозиції. Стан технологічного розвитку України є незадовільним. Пропонується скористатися тим, що розвинені країни світу активно впроваджують виробництва шостого технологічного укладу і одночасно з цим реалізують застарілі виробництва попередніх технологічних укладів, які можуть бути використані у вітчизняній промисловості, підвищуючи її технологічний рівень. При цьому у найближчому майбутньому основною задачею є впровадження та експлуатація виробництв шостого технологічного укладу, що потребує реформування науки і освіти.

ЛІТЕРАТУРА

1. Дубик В.Я. Активізація участі України в новому технологічному укладі як шлях інноваційного прориву і нарощення прибутковості / В.Я.Дубик, О.Б.Осідач // Інноваційна економіка. – 2014. – № 2. – С. 31–39.
2. *Експрес-випуск*. Державна служба статистики. Зовнішня торгівля товарами України у 2015 році. 15.02.2016 № 45/0/08.2вн-16. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
3. *Зовнішня торгівля України: статистичний збірник*. Державна служба статистики України. – К., 2012. – 102 с.
4. *Зовнішня торгівля України: статистичний збірник*. Державна служба статистики України. – К., 2015. – 102 с.
5. Лук'яненко Д. Глобальна модифікація конкурентних механізмів ринку / Дмитро Лук'яненко, Олена Тітова // Міжнародна економічна політика. – 2010. – № 1. – С. 5–21. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://ierjournal.com/journals/12-13/2010_1_Lukyanyenko.pdf
6. Лук'яненко О.Д. Інноваційні фактори глобальної конкурентоспроможності: монографія / О.Д.Лук'яненко. – К.: КНЕУ, 2015. – 298 с.
7. Молчанова Е.Ю. Формування нового міжнародного економічного порядку / Е.Ю.Молчанова // Міжнародна економічна політика. – Спецвипуск 2012. – Частина 1. – С. 154–160.
8. *Наукова та інноваційна діяльність в Україні: статистичний збірник*. Державна служба статистики України. – К., 2013. – 287 с.
9. *Наукова та інноваційна діяльність в Україні: статистичний збірник*. Державна служба статистики України. – К., 2015. – 255 с.
10. Нетесова М.С. Инновационно-технологическое развитие стран мира / М.С. Нетесова; Тюменская государственная академия мировой экономики, управления и права. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://web.snauka.ru/issues/2013/12/30028>
11. ОDOTYOK I.B. Технологічна структура промисловості України: реалії та перспективи розвитку / І. В. ОDOTYOK. НАН України. Інститут економіки та прогнозування. – К., 2009. – 304 с.
12. Перес К. Технологические революции и финансовый капитал. Динамика пузырей и периодов процветания / Карлота Перес; пер. с англ. Ф.В.Маевского. – М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2011. – 232 с.
13. Піддубна Л.І. Конкурентоспроможність економічних систем: теорія, механізм регулювання та управління / Л.І. Піддубна. – Х.: ВД «НЖЕК», 2007. – 368 с.
14. Радзівєвська С.О. Глобальна економіка: конспект лекцій для студентів економічних напрямів підготовки усіх форм навчання / С. О. Радзівєвська. – К.: «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2015. – 344 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua (наукова електронна бібліотека).
15. Радзівєвська С. О. Конкурентоспроможність та інтеграційні перспективи України / С. О. Радзівєвська. – К.: Знання України, 2012. – 344 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua (наукова електронна бібліотека).
16. Резніченко А.В. Державна підтримка технологічної модернізації виробництва наукоємної продукції : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Резніченко Андрій Вікторович ; НАН України, Н.-д. центр індустр. проблем розвитку. – Харків, 2015. – 20 с.

17. *Технологические революции в истории человечества*. [Электронный ресурс]. Режим доступа : <http://masters.donntu.org/2012/fkita/chekunkov/library/philosophy.htm>
18. Федорова Н. С. Роль науки в формуванні моделі сталого розвитку національної економіки / Н. С. Федорова // Вісник Сумського державного університету. Серія: Економіка. – 2015. – № 1. – С.16-29.
19. *The Global Information Technology Report 2008-2009*. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR_Report_2009.pdf
20. *The Global Information Technology Report 2009-2010*. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR_Report_2010.pdf
21. *The Global Information Technology Report 2010-2011*. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR_Report_2011.pdf
22. *The Global Information Technology Report 2012*. Available at: http://www3.weforum.org/docs/Global_IT_Report_2012.pdf
23. *The Global Information Technology Report 2013*. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR_Report_2013.pdf
24. *The Global Information Technology Report 2014*. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalInformationTechnology_Report_2014.pdf
25. *The Global Information Technology Reports 2015*. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_IT_Report_2015.pdf

REFERENCES

1. Dubik V.Ya., Osidach O.B. *Aktyvizatsiya uchasti Ukrainy v novomy technologichnomy ukladi yak shlyakh innovatsiynogo propvy i naroschemnya prybutkovosti* [Activization of Ukraine's participation in the new technological mode as an innovation breakthrough and increase of profitability]. *Innovatsiyna ekonomika* – Innovative economics, 2014. Issue № 2, pp. 31–39.
2. *Express-vypusk. Derzhavna sluzhba statystyky. Zovnishnya torgovlya tovaramy Ukrainy u 2015 rotsi*. [Express-issue. State service of statistics. Ukraine's foreign trade in products in 2015] 15.02.2016 № 45/0/08.2ВН-16. Available at: www.ukrstat.gov.ua
3. *Zovnishnya torgovlya Ukrainy: statystychnyi zbirnyk*. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Ukraine's foreign trade: statistical book]. State service of statistics, Kyiv, 2012, 102 p.
4. *Zovnishnya torgovlya Ukrainy: statystychnyi zbirnyk*. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Ukraine's foreign trade: statistical book]. State service of statistics, Kyiv, 2015, 102 p.
5. Lukianenko D., Titova O. *Globalna modyfikatsiya konkurentnykh mekhanizmv rynku* [Global modification of the market competitive mechanisms]. *Mizhnarodna ekonomichna polityka* – International economic policy, 2010. Issue 1, pp. 5–21. Available at: http://ejournal.com/journals/12-13/2010_1_Lukyanenko.pdf
6. Lukianenko O.D. *Innovatsiyny factory globalnoi konkurentospromozhnosti*. [Innovative factors of global competitiveness], Kyiv, KNEU print Publ., 2015. 298 p.
7. Molchanova E.Yu. *Formuvannya novogo mizhnarodnogo ekonomichnogo porjadku* [New international economic order formation] *Mizhnarodna ekonomichna polityka* – International economic policy, Special issue 2012. Part 1, pp. 154–160.
8. *Naukova ta innovatsiyna diyalnist v Ukraini: statystychni zbirnyk*. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. [Science and innovation activity in Ukraine: statistical book. State service of statistics], Kyiv, 2013, 287 p.
9. *Naukova ta innovatsiyna diyalnist v Ukraini: statystychni zbirnyk*. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. [Science and innovation activity in Ukraine: statistical book. State service of statistics], Kyiv, 2015, 255 p.
10. Netesova M.S. *Innovatsionno-technologicheskoe razvitiye stran mira* [Innovation and technology development of the countries of the world], Tumenskaya gosudarstvennaya akademiya mirovoy ekonomiki, upravleniya i prava [Tumen state academy of the world economy, management and law]. Available at : <http://web.snauka.ru/issues/2013/12/30028>
11. Odotyuk I.V. *Technologichna struktura promyslovosti Ukrainy: realiyi ta perspektyvy rozvytku* [Technological structure of the manufacturing industry of Ukraine: realities and prospects for development]. Instytut ekonomiky ta prognozuvannya [Institute for economics and forecasting], Kyiv, 2009, 304 p.
12. Peres K. *Technologicheskyye revolyutsii i finansovyy capital. Dinamika puzhyrei i periodov protsvetaniya* [Technological revolutions and financial capital. The dynamics of bubbles and golden ages]. Moscow, Delo print Publ., 2009. 304 p.

13. Pidubna L.I. *Konkurentospromozhnist ekonomichnykh system: teoriya, mekhanizm reguluvannya ta upravlinnya* [Competitiveness of economic systems: theory, regulation mechanism and management], Kharkiv, Inzhek print Publ, 2007. 368 p.

14. Radzievskaya S.O. *Globalna ekonomika: konspekt lektsiy dlya studentiv ekonomichnykh napryamiv pidgotovky usikh form navchannya* [Global economics: notes for students majoring in economics], Kyiv, Sik group Ukraina print Publ., 2015. 344 p. Available at: www.nbu.gov.ua

15. Radzievskaya S.O. *Konkurentospromozhnist ta integratsiyny perspektivy Ukrainy* [Competitiveness and integration prospect for Ukraine], Kyiv, Znannya Ukrainy print Publ., 2012. 344 p. Available at: www.nbu.gov.ua

16. Reznichenko A.V. *Derzhavna pidtrymka technologichnoi modernizatsii vyrobnytstva naukoemnoi produktii*. Avtoreferat Diss. [State support of technological modernization of high technology products output. Author's abstract]. Kharkiv, 2015. 20 p.

17. *Tekhnologicheskyye revolutsii v istorii chelovechestva* [Technological revolutions in the history of mankind] Available at: <http://masters.donntu.org/2012/fkita/chekunkov/library/philosophy.htm>

18. Fedorova N.E. *Rol nauky v formyvanni modeli stlogo rozvytky natsionalnoi ekonomiky* [The role of science in the formation of the national economy steady development model]. *Visnyk Sumskogo derzhavnogo universytetu* – Bulletin of Sumy State University, 2015. Issue 1. pp.16-29.

19. The Global Information Technology Report 2008-2009. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR_Report_2009.pdf

20. The Global Information Technology Report 2009-2010. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR_Report_2010.pdf

21. The Global Information Technology Report 2010-2011. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR_Report_2011.pdf

22. The Global Information Technology Report 2012. Available at: http://www3.weforum.org/docs/Global_IT_Report_2012.pdf

23. The Global Information Technology Report 2013. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GITR_Report_2013.pdf

24. The Global Information Technology Report 2014. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalInformationTechnology_Report_2014.pdf

25. The Global Information Technology Reports 2015. Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_IT_Report_2015.pdf

УДК: 657.421

*Катерина Разумова, д.е.н.
(доцент кафедри «Облік і аудит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Ольга Лубенченко, к.е.н.
(доцент кафедри «Облік і аудит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Олена Педора
(студентка гр. 1-ОА маг.,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ

В статті розглянуто, що таке основні засоби згідно з Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» та Міжнародним стандартом бухгалтерського обліку 16 «Основні засоби». Встановлено, що первинні облікові документи не враховують вимоги МСБО, тому потребують удосконалення, а саме, включення інформації про справедливу вартість, збиток від зменшення корисності, суми очікуваного відшкодування активу та цінність використання активу в акти приймання-передачі ОЗ-1 «Акт приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних засобів», ОЗ-2 «Акт приймання-здачі відремонтованих, реконструйованих та модернізованих об'єктів», ОЗ-6 «Інвентарна картка обліку основних засобів», ОЗ-8 «Картка обліку руху основних засобів» та інші. Графік документообігу сприятиме контрольним заходам по збереженню основних засобів і прийняттю управлінських рішень щодо амортизації, оновлення, модернізації.

Облікова політика формує єдині методичні підходи до організації обліку основних засобів, обліковий персонал має конкретизувати метод нарахування амортизації та визначити способи оцінки основних засобів на дату балансу з метою визначення їх знецінення. Всі перелічені заходи в комплексі надають правдиву інформацію про стан основних засобів на СТОВ «Авангард».

Ключові слова: основні засоби, Положення (стандарт) бухгалтерського обліку, Міжнародні стандарти бухгалтерського обліку, первинні документи, графік документообігу, облікова політика, організація обліку, амортизація.

© Разумова К., Лубенченко О., Педора О., 2016

*Екатерина Разумова, д.е.н.
(доцент кафедри «Учет и аудит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Ольга Лубенченко, к.э.н.
(доцент кафедри «Учет и аудит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Елена Педора,
(студентка гр. 1-УА маг.,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

В статье рассмотрены основные средства в соответствии с Положением (стандартом) бухгалтерского учета 7 «Основные средства» и Международным стандартом бухгалтерского учета 16 «Основные средства». Установлено, что первичные учетные документы не учитывают требования МСБУ, по этому нуждаются в усовершенствовании, а именно, включении информации о справедливой стоимости, убытке от обесценивания, сумме ожидаемого возмещения актива и ценности использования актива в акты приема-передачи ОС-1 «Акт приема-передачи (внутреннего перемещения) основных средств», ОС-2 «Акт приемки-сдачи отремонтированных, реконструированных и модернизированных объектов», ОС-6 «Инвентарная карточка учета основных средств», ОС-8 «Карточка учета движения основных средств» и другие. График документооборота будет способствовать контрольным мерам по сохранению основных средств и принятию управленческих решений касательно амортизации, обновления, модернизации.

Учетная политика формирует единые методические подходы к организации учета основных средств, учетный персонал должен конкретизировать метод начисления амортизации и определить способы оценки основных средств на дату баланса с целью определения их обесценивания. Все перечисленные меры в комплексе представляют правдивую информацию о состоянии основных средств СООО «Авангард».

Ключевые слова: основные средства, Положения (стандарты) бухгалтерского учета, Международные стандарты бухгалтерского учета, первичные документы, график документооборота, учетная политика, организация учета, амортизация.

*Ekaterina Razumova, Doctor of Economic Sciences
(Docent of Department «Accounting and Auditing», State Economy and
Technology University of Transport)*

*Olga Lubenchenko, Ph.D.
(Docent of Department «Accounting and Auditing», State Economy and
Technology University of Transport)*

Olena Pedora

(Student gr. 1-OA mag., State Economy and Technology University of Transport)

ACCOUNTING ORGANIZATION OF FIXED ASSETS

The article studies what presents basic means in accordance with the accounting regulation (standard) 7 «Fixed assets» and international accounting standard 16 «Fixed assets». It is established that in the primary accounting documents the requirements of IAS as they need improvement, namely inclusion of information on fair value, impairment loss, amount of the expected compensation and value in use in the acceptance and delivery certificates of FA-1 «Acceptance and delivery certificate of (internal displacement) fixed assets», FA-2 «Acceptance and delivery certificate of repaired, reconstructed and modernized objects», FA-6 «Inventory card of fixed assets», FA-8 «Account card of asset transaction» and others. Schedule for document flow will facilitate control measures to preserve fixed assets and make management decisions on amortization, renovation, modernization.

Accounting policy forms only methodological approaches to arrangements for accounting of fixed assets, accounting staff has to specify the method of amortization method and define ways to assess fixed assets on the balance sheet date in order to determine their impairment. All these measures provide the accurate information about the state of fixed assets at JV «Vanguard».

Keywords: fixed assets, accounting regulation (standards), international accounting standards, primary documents, schedule for document flow, accounting policy, arrangements for accounting, amortization.

Постановка проблеми. Без основних засобів не може здійснюватись ні один господарський процес, тому що основні засоби формують матеріально-технічну базу підприємства. Відмінною рисою основних засобів є їх багатократне використання в процесі виробництва. Однією з проблем діяльності підприємства вбачається підвищення ефективності використання основних фондів і виробничих потужностей, адже від цього залежить місце підприємства в економіці, його фінансовий стан та конкурентоспроможність. Від того, як правильно будуть використовуватися основні засоби, залежить ефективність всього процесу виробництва та розмір прибутку. Облік основних засобів відіграє важливу роль в прийнятті управлінських рішень щодо придбання основних засобів, їх ефективного використання в процесі виробництва, оновлення, реконструкції, модернізації тощо.

Виходячи з цього, облік основних засобів набуває особливої актуальності.

Аналіз наукових досліджень та публікацій. Проблема організації бухгалтерського обліку основних засобів присвячені праці багатьох вітчизняних науковців: Ф.Ф. Бутинця [1], С.Ф. Голов [2], Г.І. Гринмана [3], Я.Ю. Литвина [4], Г.Г. Кірейцева [5], В.Б. Моссаковського [6], М.Ф. Огійчука [7], П.М. Гарасима [8], Н.М. Ткаченка [9], М.Т. Білухи [10], В.П. Завгороднього [11], М.С. Пушкаря [12]. Але питання обліку основних засобів потребує подальшого дослідження, тому що зміни законодавства вимагають певних відповідей від облікового персоналу підприємств.

Мета статті полягає в узагальненні інформації щодо організації бухгалтерського обліку основних засобів та удосконаленні цього процесу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Згідно з П(С)БО 7, основні засоби – це матеріальні активи, які підприємство утримує з метою використання їх у процесі виробництва або постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких більший одного року (або операційного циклу, якщо він довший за рік) [13].

Також Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» визначає методологічні засади формування в бухгалтерському обліку інформації про основні засоби, інші необоротні матеріальні активи та незавершені капітальні інвестиції в необоротні матеріальні активи, а також розкриття інформації про них у фінансовій звітності.

Організація обліку основних засобів – достатньо складна ділянка бухгалтерської роботи, до того ж сьогодні їх бухгалтерський та податковий облік, не зважаючи на своє зближення, здійснюються по-різному та ведуться окремо. Організація обліку основних засобів визначається як цілеспрямований вибір та безпосереднє упорядкування способів і прийомів збирання обробки та видачі достовірної та своєчасної вихідної інформації про наявність, рух, збереження та використання основних засобів із метою прийняття управлінських рішень.

Інформація про основні засоби є основою для характеристики фінансового стану і результатів діяльності підприємства. Достовірне визначення, оформлення, оцінка та облік основних засобів у фінансово-господарській діяльності відіграє важливу роль і безпосередньо впливає на результати бізнесу і ринкову ціну підприємства.

Розглянемо процес організації бухгалтерського обліку основних засобів, що схематично представлений автором на рис. 1.

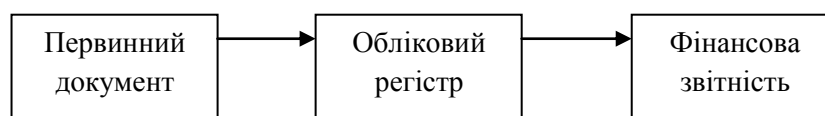


Рис. 1. Схема організації бухгалтерського обліку

У будь-якому господарстві обліковий процес, як технологічна сукупність складається з трьох етапів: первинного, поточного, підсумкового. На кожному етапі є такі основні об'єкти організації облікового процесу: облікові номенклатури; носії облікової інформації, рух таких носіїв, технологія забезпечення облікового процесу.

Змістом первинного обліку є первинне спостереження та сприйняття господарського факту (явища або процесу), вимірювання в натуральному та вартісному вираженні, фіксування в носіях облікової інформації – документах. До бухгалтерських документів висувають такі вимоги: наявність обов'язкових спеціальних реквізитів, забезпечення контролю за господарськими фактами складання звітних даних, зручність обробки, чіткість, компактність тощо. Інформація, яка відображена в цих документах, має бути правдивою, об'єктивною, достовірною, своєчасною, що відповідає економіко-правовим відносинам суб'єкта господарювання. Це, у свою чергу, дає можливість користувачам отримати фінансово-економічну інформацію про стан підприємства, що відповідає певним правилам, вимогам і нормам, є зрозумілою та прийнятою, тобто такою, яка визначена за єдиною методикою з використанням однакових типових форм документів.

Розглянемо первинні документи, що згідно з діючим законодавством використовують на підприємствах усіх форм власності (рис. 2).

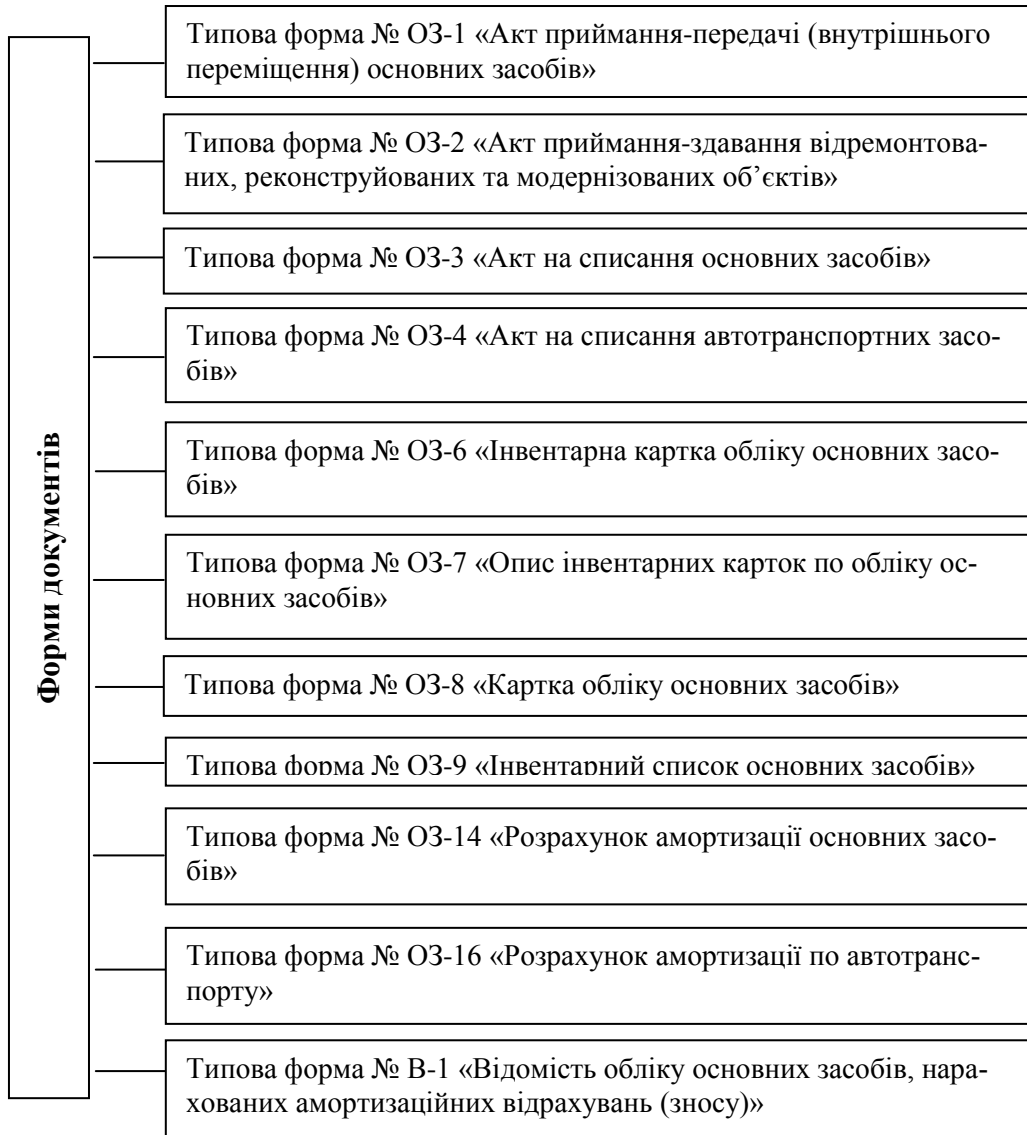


Рис. 2. Перелік первинних документів з обліку основних засобів, що використовують на підприємствах усіх форм власності

З 2012 р. згідно із ст. 12-1 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» [14] вітчизняні підприємства мають використовувати міжнародні стандарти бухгалтерського обліку (МСБО) і міжнародні стандарти фінансової звітності (МСФЗ) [15]. Так, бухгалтерський облік основних засобів регулюється МСБО 16 «Основні засоби» [16]. МСБО 16 визначає такі категорії (рис. 3):

Категорії обліку основних засобів	
Балансова вартість	Сума за якою актив представляється у бухгалтерському балансі, що є його собівартістю, за вирахуванням накопиченого зносу або накопичених збитків від зменшення корисності
Собівартість	Сума грошових коштів або їх еквівалентів, виплачених за актив, або справедлива вартість іншого відшкодування, відданого при придбанні або спорудженні активу
Амортизація	Систематичний і раціональний розподіл вартості активів, що амортизується протягом терміну його корисної експлуатації
Строк корисної експлуатації	Період, протягом якого очікується використання активу підприємством
Ліквідаційна вартість	Чиста сума, яку очікується отримати від остаточного вибуття активу після того, як закінчиться термін його корисної служби, за вирахуванням очікуваних витрат з вибуття
Справедлива вартість	Це сума, на яку можна обміняти актив в операції між обізнаними, зацікавленими та незалежними сторонами
Збиток від зменшення корисності	Перевищення балансової вартості активу над сумою його очікуваного відшкодування
Сума очікуваного відшкодування активу	Це більша з двох оцінок: справедливої вартості за вирахуванням витрат на продаж активу або вартості його використання
Цінність використання активу	Теперішня вартість оцінених майбутніх грошових потоків, отримання яких очікується в результаті безперервного використання активу та його ліквідації наприкінці строку його корисної експлуатації

Рис. 3. Категорії обліку основних засобів, які використовуються в МСБО 16

Всі ці категорії мають бути враховані в первинних документах бухгалтерського обліку на дату балансу.

Для правильного упорядкування руху документів, та їх своєчасного надходження до бухгалтерії потрібно використовувати графіки документообігу. Під документообігом розуміють організовану систему створення, перевірки та обробки первинних документів в бухгалтерському обліку від моменту їх складання до здачі в архів. Розробка графіків для документів сприятиме зростанню ефективності облікової роботи та покращенню контрольних функцій на підприємстві. Автором розроблено графік документообігу щодо основних засобів для СТОВ «Авангард» (табл. 1).

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 1. Графік документообігу з обліку основних засобів на СТОВ «Авангард»

Назва	Складання і передача документа		Оперативна служба, яка використовує або обробляє документ			Надходження документу до бухгалтерської служби, його обробка та узагальнення даних		
	відповідальний за своєчасне та якісне складання і передачу документа	строки передачі первинного документу, на обробку і використання даних	служба, що прийняла документ	операції з документом	кому і коли передається документ	час приймання документу	обробка документу і узагальнення його даних	кому і в які строки передається документ
Рахунок постачальника на оплату за основні засоби	Зав. відділом матеріального постачання	В день отримання	Відділ матеріально-технічного постачання	Контроль акцепту	Бухгалтерській службі	Щодня до 16.00	Оплата або підготовка відмови від оплати	На другий день після отримання матеріалів завідуючому складом
ОЗ-1 «Акт приймання-передачі основних засобів»	Комірник на час надходження основних засобів	Кожного 1-го, 4-го, 8-го і т.д. числа	Відділ матеріально-технічного постачання	Контроль плану постачання	Бухгалтерській службі кожного 5-го, 9-го, 13-го числа	Щодня до 17.00	Контроль за змістом, визначенням цін	Бухгалтеру по обліку основних засобів не пізніше другого дня після отримання
ОЗ-1 «Акт внутрішнього переміщення основних засобів», Вимога на відпуск, внутрішнє переміщення основних засобів	Комірник при передачі основних засобів матеріально-відповідальній особі	Кожного 1-го, 11-го і 21-го числа	Відділ матеріально-технічного постачання	Обчислювальна обробка і складання зведених відомостей	Бухгалтерській службі не пізніше другого дня після отримання	Щодня до 17.00	Запис до облікових реєстрів	Поточний архів кожного 6-го числа

Вищезгадані вимоги мають бути відображені в обліковій політиці підприємства. В Наказі про облікову політику СТОВ «Авангард» автором класифіковані основні засоби таким чином:

1. Земельні ділянки.
2. Капітальні витрати на поліпшення земель, не пов'язані з будівництвом.
3. Будівлі, споруди та передавальні пристрої.
4. Машини та обладнання.
5. Транспортні засоби.
6. Інструменти, прилади, інвентар.
7. Тварини.
8. Багаторічні насадження.
9. Інші основні засоби.

Крім того, облікова політика має визначати методи нарахування амортизації. За П(С)БО 7 та МСБО 16 їх п'ять:

- метод прямолінійного списання;
- кумулятивний метод;
- метод зменшення залишкової вартості;
- метод прискореного зменшення залишкової вартості;
- виробничий метод.

Найбільш розповсюджений – прямолінійний метод, як найбільш простий у застосуванні, його автор рекомендує прийняти на СТОВ «Авангард».

Якщо підприємство звітує за МСБО 16, на дату балансу має бути проведено тест на знецінення основних засобів. Сутність цього тесту полягає у порівнянні балансової вартості основних засобів зі справедливою вартістю. Знецінення відображається як зменшення первинної вартості і суми накопиченої амортизації в кореспонденції з рахунком 97, субрахунок 972 «Витрати від зменшення корисності активів» [17]. Такий підхід надає достовірну ринкову інформацію про стан активів, їх вартість та можливість їх використання і оновлення на дату балансу.

Висновки та пропозиції. Таким чином, організація бухгалтерського обліку основних засобів потребує змін. Ці зміни вбачаються в удосконаленні первинних облікових документів (застосування додаткової інформації, що стосується справедливої вартості, збитку від зменшення корисності, сумі очікуваного відшкодування активу, цінності використання активу), в розробці детального графіка документообігу щодо основних засобів, уточненні положень облікової політики щодо амортизації основних засобів та їх оцінки (переоцінки, знецінення) на дату балансу. Достовірна і повна інформація про стан основних засобів сприятиме прийняттю якісних управлінських рішень керівництвом суб'єктів господарювання.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бутинець Ф.Ф.* Теорія бухгалтерського обліку. Підручник для студентів вузів спеціальності 7.050106 «Облік і аудит». – 4-те вид., доп. і перероб. – Житомир: ЖІТІ, 2013. – 440 с.
2. *Голов С.Ф., Єфіменко В.І.* Фінансовий та управлінський облік. – К.: ТОВ «Автоінтерсервіс», 2006. – 544 с.
3. *Гринман Г.И.* Бухгалтерский учет в сельском хозяйстве / Гринман Г.И. ; [3-е изд., перераб. и доп.]. М.: Агропромиздат, 1989. – 495 с.
4. *Організація бухгалтерського обліку, контролю і аналізу в сільському господарстві: підручник / За ред. Ю.Я. Литвина.* – Тернопіль: Тернопіль, 1998. – 376 с.

5. Кірейцев Г.Г. Облік основних засобів у сільськогосподарських підприємствах / Г. Г. Кірейцев, Л. О. Іваніщенко; ред. В. Д. Гревцов ; рец. : Ф.Ф. Бутинець, Б.І. Данилюк, В. І. Митрофанов. – К. : Урожай, 1987. – 176 с.
6. Бухгалтерський облік у сільськогосподарських підприємствах / П.Т. Саблук, В.Б.Моссаковський, Л.К.Сук та ін. за ред. П.Т.Саблука, В.Б. Моссаковського. – К.: Урожай, 1998. – 416 с.
7. Огійчук М.Ф. Бухгалтерський облік на сільськогосподарських підприємствах // Підручник. – К.: Вища освіта, 2003.
8. Гарасим П. М. та ін. Фінансовий облік і звітність на підприємствах різних галузей. –Тернопіль, АСТОН, 2000. – 288 с.
9. Ткаченко Н.М. Бухгалтерський фінансовий облік, оподаткування і звітність: Підручник. – К.: Алерта, 2006. – 1080 с.
10. Білуха М.Т. Теорія бухгалтерського обліку. Підручник. – К.: ЗАТ «Київська книжкова фабрика», 2000. – 692 с.
11. Завгородній В.П., «Бухгалтерський облік, контроль і аудит в системі управління підприємством», Київ «Ваклер ДИ-КСИ», 1997.
12. Пушкар М.С. Фінансовий облік: Підручник для студентів вищих закладів освіти. – Тернопіль: Карт-бланш, 2002. – 628 с.
13. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку № 7 «Основні засоби» Затверджено наказом Міністерства Фінансів України від 27.04.2000 р. № 92.
14. Стаття 12-1 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.1999 р. № 996-XIV.
15. Міжнародні стандарти бухгалтерського обліку (МСБО) [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт Міністерства фінансів України. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/news/view/mizhnarodni-standarty-finansovoi-zvitnosti-versiia-perekladu-ukrainskoiu-movoiu---rik?category=bjudzhet>
16. Міжнародний стандарт бухгалтерського обліку 16 «Основні засоби» [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт Міністерства фінансів України. – Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua/news/view/mizhnarodni-standarty-finansovoi-zvitnosti-versiia-perekladu-ukrainskoiu-movoiu---rik?category=bjudzhet>
17. Інструкція про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій, Затверджено Наказом Міністерства фінансів України від 30.11.1999 р. № 291.

REFERENCES

1. Butynets F.F. *Teoriia bukhhalterskoho obliku* [Accounting Theory]. Pidruchnyk dlia studentiv vuziv spetsialnosti 7.050106 «Oblik i audyt». – 4-te vyd., dop. i pererob. – Zhytomyr: ZhITI, 2013. – 440 s.
2. Holov S.F., Yefimenko V.I. *Finansovyi ta upravlinskyi oblik* [Financial and management accounting], – K.: TOV «Avtointersersiv», 2006. – 544 s.
3. Hrynman H.Y. *Bukhhalterskyi uchet v sel'skom khozyaystve* [Accounting in agricultural] / Hrynman H.Y. ; [3-e uzd., pererab. y dop.]. M.: Ahropromyzzdat, 1989. – 495 s
4. *Orhanizatsiia bukhhalterskoho obliku, kontroliu i analizu v silskomu hospodarstvi* [Organization of accounting, control and analysis in agriculture]: pidruchnyk / Za red. Iu.Ia. Lytvyna. – Ternopil: Ternopil, 1998. – 376 s
5. Kireitsev H.H. *Oblik osnovnykh zasobiv u silskohospodarskykh pidpriemstvakh* [Accounting Fixed Assets in Agricultural enterprises] / H. H. Kireitsev, L. O. Ivanishchenko; red. V. D. Hrevtsov ; rets. : F.F. Butynets, B.I. Danyliuk, V. I. Mytrofanov. – K. : Urozhai, 1987. – 176 s.
6. *Bukhhalterskyi oblik u silskohospodarskykh pidpriemstvakh* [Accounting at agricultural enterprises] / P.T. Sabluk, V.B.Mossakovskiy, L.K.Suk ta in. za red. P.T.Sabluka, V.B. Mossakovskoho. – K.: Urozhai, 1998. – 416s.
7. Ohichuk M.F. *Bukhhalterskyi oblik na silskohospodarskykh pidpriemstvakh* [Accounting in agricultural enterprises] // Pidruchnyk. – K.: Vyscha osvita, 2003.
8. Harasym P. M. ta in. *Finansovyi oblik na pidpriemstvakh riznykh haluzei* [Financial accounting and reporting at enterprises of different industries.]. – Ternopil, ASTON, 2000. – 288 s.
9. Tkachenko N.M. *Bukhhalterskyi finansovyi oblik, opodatkuvannia i zvitnist* [Tkachenko N. M. Accounting Financial Accounting , Taxation and Reporting]: Pidruchnyk. – K.: Alerta, 2006. – 1080 s
10. Bilukha M.T. *Teoriia bukhhalterskoho obliku* [Theory of accounting]. Pidruchnyk. – K.: ZAT «Kyivska knyzhkova fabryka», 2000. – 692 s.

11. Zavorodnii V.P., «*Bukhhalterskyi oblik, kontrol i audyt v systemi upravlinnia pidpriemstvom*» [Accounting, control and audit in enterprise management system], Kyiv «Vakler DY-KSY», 1997r.

12. Pushkar M.S. *Finansovyi oblik* [Financial Accounting]. Pidruchnyk dlia studentiv vyshchych zakladiv osvity. – Ternopil: Kart-blansh, 2002. – 628 s.

13. *Polozhennia (standart) bukhhalterskoho obliku № 7 «Osnovni zasoby»* [Regulations (standards) 7 «Fixed assets» approved by the Order of the Ministry of Finance of Ukraine of 27.04.2000 № 92] Zatverdzheno nakazom Ministerstva Finansiv Ukrainy vid 27.04.2000 r. № 92

14. *Stattia 12-1 Zakonu Ukrainy «Pro bukhhalterskyi oblik ta finansovu zvitnist v Ukraini»* [Article 12-1 Law of Ukraine «On Accounting and Financial Reporting in Ukraine» from 16.07.1999 № 996 -XIV] vid 16.07.1999 r. № 996-XIV

15. *Mizhnarodni standarty bukhhalters'koho obliku (MSBO)* [International Accounting Standards (IAS)] [Elektronnyy resurs] / Ofitsiynny veb-sayt Ministerstva finansiv Ukrayiny. – Rezhym dostupu: <http://www.minfin.gov.ua/news/view/mizhnarodni-standarty-finansovoi-zvitnosti-versiia-perekladu-ukrainskoiu-movoiiu---rik?category=bjudzhet>

16. *Mizhnarodnyy standart bukhhalters'koho obliku 16 «Osnovni zasoby»* [International Accounting Standard 16 «Fixed Assets»] [Elektronnyy resurs] / Ofitsiynny veb-sayt Ministerstva finansiv Ukrayiny. – Rezhym dostupu: <http://www.minfin.gov.ua/news/view/mizhnarodni-standarty-finansovoi-zvitnosti-versiia-perekladu-ukrainskoiu-movoiiu---rik?category=bjudzhet>

17. *Instruktsiia pro zastosuvannia Planu rakhunkiv bukhhalterskoho obliku aktyviv, kapitalu, zoboviazan i hospodarskykh operatsii pidpriemstv i orhanizatsii* [Instruction on the application of Plan of accounts assets, capital, liabilities and business operations of enterprises and organizations: approved by Order of the Finance Ministry of Ukraine dated 30.11.1999 № 291] Zatverdzheno Nakazom Ministerstva finansiv Ukrainy vid 30.11.1999 r. № 291

УДК 336.146:351.84

*Ганна Савицька, ст. викладач (кафедра «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Леся Голота, магістр (кафедра «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСУВАННЯ БЮДЖЕТНИХ УСТАНОВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ЇХ ФУНКЦІОНУВАННЯ

У статті досліджено особливості фінансування бюджетних установ в сучасних умовах їх функціонування, зокрема у сфері охорони здоров'я. Проведено аналіз бюджетного фінансування охорони здоров'я в Україні за 2009-2015 роки, виявлено основні недоліки сучасної системи охорони здоров'я в Україні. Наведені переваги та недоліки альтернативних моделей фінансування бюджетних установ. На основі оцінки зарубіжної практики, зазначено про ефективність різних моделей та розглянуто можливість впровадження обов'язкового медичного страхування в Україні.

Врахування окреслених особливостей фінансування бюджетних установ в умовах реорганізації закладів сфери охорони здоров'я з бюджетних установ на державні та комунальні некомерційні підприємства сприятиме підвищенню фінансової стійкості охорони здоров'я, а також підвищення якості та доступності медичної допомоги, сталого зростання рівня життя населення.

Ключові слова: фінансування, бюджетні установи, моделі, медичні послуги, населення.

*Анна Савицкая, ст. преподаватель (кафедра «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Леся Голота, магистр (кафедра «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ БЮДЖЕТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ИХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

В статье исследованы особенности финансирования бюджетных учреждений в современных условиях их функционирования, в частности в сфере здравоохранения.

© Савицька Г. П., Голота Л. С., 2016

Проведен анализ бюджетного финансирования здравоохранения в Украине за 2009-2015 годы, выявлены основные недостатки современной системы здравоохранения в Украине. Приведены преимущества и недостатки альтернативных моделей финансирования бюджетных учреждений.

На основе оценки зарубежной практики, отмечена эффективность различных моделей и рассмотрена возможность внедрения обязательного медицинского страхования в Украине.

Учет определенных особенностей финансирования бюджетных учреждений в условиях реорганизации учреждений здравоохранения из бюджетных учреждений на государственные и коммунальные некоммерческие предприятия будет способствовать повышению финансовой устойчивости здравоохранения, а также повышение качества и доступности медицинской помощи, устойчивого роста уровня жизни населения.

Ключевые слова: финансирование, бюджетные учреждения, модели, медицинские услуги, население.

Anna Savitska, Senior Lecture (Department of Finance and Credit, State economics and technology university of transport)

Lesia Holota, master (Department of Finance and Credit, State economics and technology university of transport)

FEATURES OF BUDGET FUNDING AGENCIES IN MODERN CONDITIONS OF OPERATION

In the article the features of financing of budgetary institutions in modern conditions of operation, particularly in health care. The analysis of budget financing of health care in Ukraine for 2009-2015 years, revealed major shortcomings of modern health care system in Ukraine. These advantages and disadvantages of alternative models of financing of budgetary institutions. Based on the assessment of foreign practices described on the effectiveness of different models and to consider the introduction of compulsory medical insurance in Ukraine.

Considering the features outlined financing of budget institutions in terms of restructuring health institutions with budgetary institutions at state and municipal non-profit enterprises will enhance the financial sustainability of health care and improve the quality and accessibility of health care, sustainable growth in living standards.

Keywords: funding, public institutions, models, health services, population.

Постановка проблеми. У зв'язку із трансформацією економічної системи України актуальним напрямком наукових досліджень є розробка теоретичних аспектів фінансування бюджетних установ. Однією з характерних ознак бюджетних установ є те, що вони всі, як правило, фінансуються за рахунок бюджетних коштів. На сьогодні успішне функціонування таких підприємств надзвичайно важливе, адже вони створюються державою для задоволення, культурних, соціальних чи інших потреб населення та для інших завдань, спрямованих на досягнення суспільних благ. Ус-

пішнє функціонування бюджетних установ безпосередньо залежить від рівня їх фінансування, зокрема у сфері охорони здоров'я. Нині продовжується процес реорганізації закладів сфери охорони здоров'я з бюджетних установ на державні та комунальні некомерційні підприємства із закріпленням за ними статусу неприбуткових організацій. Відповідно актуалізується потреба у розгляді особливостей їх фінансування, що обумовлює актуальність проблематики даної статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В Україні дослідженню окремих питань функціонування системи охорони здоров'я, їх фінансування присвячено праці О. Василика [4], В. Дем'яниш [6], Д. Крамишева [7], В. Руденя [11] та інших. Незважаючи на важливість задач, вирішених науковцями та практиками, залишаються недостатньо дослідженими окремі питання особливостей фінансування бюджетних установ в умовах реорганізації їх статусу.

Метою статті є дослідження особливостей фінансування бюджетних установ в сучасних умовах їх функціонування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Положеннями Бюджетного кодексу України визначено, що «бюджетна установа – органи державної влади, органи місцевого самоврядування, а також організації, створені ними у встановленому порядку, що повністю утримуються за рахунок відповідно державного бюджету чи місцевого бюджету. Бюджетні установи є неприбутковими» [2]. Таким чином, Бюджетним кодексом визначено юридичний статус і податковий статус таких установ. У відповідності з цим неприбутковими є «органи державної влади України, органи місцевого самоврядування та створені ними установи або організації, що утримуються за рахунок коштів відповідних бюджетів». Юридичний статус «комунальне некомерційне неприбуткове підприємство» та особливості його функціонування визначаються Господарським кодексом України (далі – ГКУ) [3]. Частина друга статті 3 ГКУ передбачає можливість здійснення господарської діяльності без мети одержання прибутку (некомерційна господарська діяльність).

В країнах ЄС постачальники медичних послуг у публічному секторі функціонують як «неприбуткові організації» (*non-for-profit organizations*). Некомерційні неприбуткові підприємства у сфері охорони здоров'я не виготовляють матеріального продукту, не створюють вартості та фінансуються через систему бюджетного фінансування.

Зміна статусу медичного закладу з «бюджетної організації» на «державне / комунальне некомерційне підприємство» не змінює форму власності та базові принципи функціонування: основним джерелом фінансування діяльності підприємства є бюджетні кошти, а також має право надавати платні послуги за переліком, який визначається законодавством України; майно перебуває у комунальній власності і закріплюється за таким підприємством на праві оперативного управління; у разі його ліквідації всі його активи будуть передані іншій неприбутковій організації, яка має таку ж саму мету діяльності, або будуть зараховані до доходу бюджету відповідної ради.

Функціонування неприбуткових організацій та підприємств у переважній частині країн ЄС регулюється спеціальним законом про неприбуткові організації, який визначає види, форми, мету діяльності та інші ознаки неприбуткових організацій, а також специфіку їх роботи. Водночас, на даний момент питання стосовно особливостей утворення та функціонування неприбуткових організацій в правовому полі в Україні системно не урегульовано, не існує спеціального закону, положеннями якого ці питання були врегульовані.

Конституцією України визначено, що найвищою соціальною цінністю в державі є людина, її життя та здоров'я. При цьому кожна людина має природне невід'ємне й непорушне право на охорону здоров'я. Українське сьогодення характеризується не лише нарощенням типів розвитку економік, активізацією політичних і суспільних процесів у країні, але і реформуванням соціальної сфери, важливим елементом якої є сфера охорони здоров'я.

Охорона здоров'я в Україні майже повністю залежить від державного бюджетного фінансування. Під «фінансування» розуміють забезпечення бюджетних установ грошовими коштами для здійснення їхньої статутної діяльності. Так, загальний обсяг фінансування охорони здоров'я з державних та місцевих бюджетів щорічно збільшується (71-74% від загальної суми) (рис. 1).

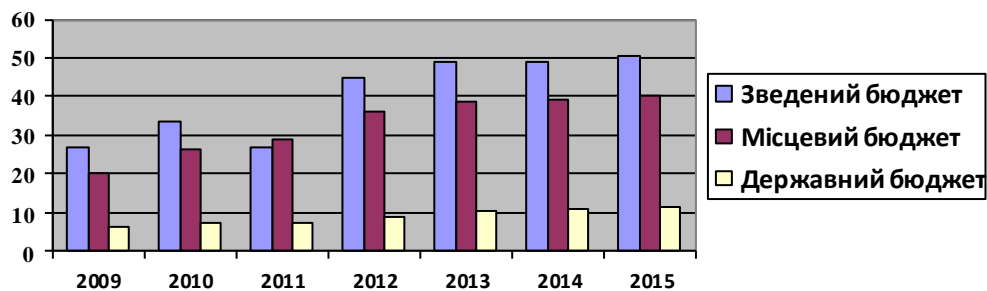


Рис 1. Обсяги видатків на охорону здоров'я в Україні [5]

За останні сім років бюджетні видатки на охорону здоров'я постійно збільшувались (рис. 1). Так, у 2015 році видатки зведеного бюджету були більшими майже у 2 рази порівняно з аналогічними показниками 2009 року і склали 23,9 млрд грн в абсолютному вимірі. Основна частина видатків бюджетів на охорону здоров'я припадає на місцеві бюджети, питома вага яких у видатках зведеного бюджету на охорону здоров'я, за досліджуваний період варіює від 76,40 % у 2009 році до 79,45 % у 2015 році. Незважаючи на зростання витрат на фінансування медичної галузі в Україні якість та доступність медичної допомоги для населення залишається значною проблемою, яка обумовлена також: нераціональністю системи розподілу фінансових ресурсів галузі, що переважно орієнтовані на фінансування медичних установ, а не медичних послуг; невідповідністю діючої моделі системи охорони здоров'я сучасним потребам у підвищенні рівня і якості життя населення; високим рівнем спрацювання інфраструктури та основних засобів в галузі; низьким рівнем оплати праці лікарів та середнього медичного персоналу; високим рівнем прямої оплати населенням медичних послуг; зниженням рівня технічного оснащення медичних установ та інші [9]. В таких умовах, держава не може повноцінно виконувати одну із базових своїх функцій – збереження здоров'я населення. Для багатьох країн такі процеси стають імпульсом для початку нового етапу розвитку та реформування системи охорони здоров'я з одночасним удосконаленням механізмів фінансування системи охорони здоров'я.

В цьому контексті, активно опрацьовуються механізми удосконалення фінансування системи охорони здоров'я, у тому числі й такі, що базуються на впровадженні обов'язкового медичного страхування. Зокрема, в оприлюдненому Міністерством охорони здоров'я України у 2015 році Проекті Національної стратегії рефор-

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

мування системи охорони здоров'я в Україні на період 2015 – 2020 років, визначено на довгострокову перспективу доцільність впровадження соціального медичного страхування [10].

На сьогодні в Україні людей, які не мають медичного страхування, понад 95 %. Тобто перспективи розвитку системи медичного страхування в Україні великі, оскільки потенційних споживачів страхових послуг багато. Отже, медичне страхування, кошти якого можна розглядати в якості одного з джерел фінансування медичних установ закладає основи системи страхової моделі фінансування охорони здоров'я в країні. Для того, щоб краще зрозуміти, яким шляхом потрібно рухатися нашій країні у час реформ галузі медицини, необхідно дослідити зарубіжний досвід, де медичне страхування було запроваджене майже сторіччя тому (табл. 1).

Таблиця 1. Порівняльний аналіз сучасних моделей фінансування охорони здоров'я

Назва моделі	Характеристика моделі	Переваги	Недоліки	Країни, в яких діє модель
Беве-веріджа	В системі охорони здоров'я переважає	- доступність медичної системи для	- відсутність ринкових стимулів економічної ефективності;	Данія, Ірландія, Швеція,
	державне фінансування	всього населення країни; - відносно проста система оплати праці в галузі	- необхідність значних фінансових ресурсів з державного бюджету на розвиток галузі охорони здоров'я; - слабка мотивація підвищення якості надання медичних послуг	Фінляндія
Бісмарка	Значну роль відіграє наявність у державі обов'язкового медичного страхування	- доступність медичної допомоги для всього населення країни; - принцип солідарної оплати медичної допомоги	- великий адміністративний апарат; - складна система розрахунків з лікувально-профілактичними закладами; - високі витрати на утримання страхової інфраструктури	Німеччина, Франція, Швейцарія
Семашка	Система охорони здоров'я повністю фінансується з державного бюджету	- забезпечення всіх верств населення всіма або основними видами медичної допомоги; - ефективна при надзвичайних ситуаціях; - високий коефіцієнт діяльності системи охорони здоров'я до затрачених коштів	- низький показник розвитку медичної допомоги; - відсутність мотивації щодо якості надання медичної допомоги; - низький рівень заробітної платні медичним працівникам	Всі колишні республіки радянського Союзу та країн соціалістичної співдружності у минулому

Першу систему запропонував В. Беверидж у 1942 р. у Великобританії. Ця система полягає в тому, що медичне обслуговування доступне для всіх громадян і фінансується за рахунок цільового оподаткування. Медичний персонал отримує заробітну плату залежно від кількості пацієнтів, яких він обслуговує. До її переваг можна віднести загальну доступність медичного обслуговування, контроль з боку держави за витратами, справедливості розподілу засобів.

За основу другої системи було прийняте німецьке соціальне законодавство О. Бісмарка. За нею медицина фінансується за рахунок обов'язкових внесків підприємств у спеціальні фонди, які створюються за професійною або територіальною ознакою. Страхувальники працюючого населення в системі обов'язкового медичного страхування є підприємства, установи та організації. Громадяни, які не підлягають такому медичному страхуванню, або охоплені різноманітними державними соціальними програмами, або застраховані в приватних страхових компаніях.

Модель Семашка базується на централізованому управлінні медичною системою в країні, державному фінансуванні галузі, безоплатності медичних послуг, багатопрофільності медичних закладів тощо.

Порівняльний аналіз досвіду зарубіжних країн з організації і фінансування системи охорони здоров'я продемонстрував, що з певною часткою умовності, виділяють три моделі охорони здоров'я: державну, держано-страхову та страхову. При кожному варіанті відмінності до ступеня участі держави та страхових суб'єктів в фінансуванні охорони здоров'я, так і по формі їх участі – пряме або порівняльне. В силу сформованих політичних, правових, економічних, соціальних, культурних і технологічних умов в Україні не може бути прийнята будь-яка зарубіжна модель.

Між тим, узагальнення досвіду розвинутих країн визначило можливість розвитку бюджетно-страхової моделі охорони здоров'я. Окрім цього, на нашу думку, у процесі реорганізації медичної системи України необхідно поступово збільшувати роль платної страхової медицини, адже цей ринок за умови його адекватного державного регулювання може бути не тільки джерелом фінансування системи охорони здоров'я понад державних гарантій, але і відігравати ключову роль при стимулюванні технічних та організаційних інновацій. Таким чином, механізм функціонування охорони здоров'я можна успішно вдосконалювати як у рамках бюджетного фінансування, так і соціального медичного страхування.

Висновки та пропозиції. В цілому контексті дослідження встановлено, що система охорони здоров'я України переважно реалізується на принципах бюджетної моделі. Докорінні зміни системи фінансування охорони здоров'я в Україні при впровадженні соціального медичного страхування можуть стати основою для підвищення фінансової стабільності системи охорони здоров'я, доступності медичної допомоги та якості медичних послуг. Переміщення частини населення з системи державного фінансування охорони здоров'я в систему обов'язкового медичного страхування може допомогти формуванню нових пріоритетів розвитку галузі за рахунок перерозподілу ресурсів. З цих позицій, існує необхідність обґрунтування та адаптації світового досвіду функціонування обов'язкового медичного страхування до особливостей економічного та соціального розвитку України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Баєва О.В. Менеджмент у галузі охорони здоров'я: навч. посібник. /Баєва О.В. – 2008 – 640с.
2. Бюджетний кодекс України № 2456-VI від 08.07.2010 р. (зі змін. і доп.) // [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

3. *Господарський кодекс України № 436-IV від 16.01.2003 р. (зі змін і доп.)* // [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>.
4. *Василик О.Д.* Бюджетна система України/ О.Д. Василик, К.В. Павлюк. – Центр навчальної літератури, 2004.
5. *Виконання бюджету (2009-2015рр.)* [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://www.treasury.gov.ua/>
6. *Дем'яниш В.* Бюджетне фінансування та його особливості в сучасних умовах/ В. Дем'яниш – Світ фінансів, 2007
7. *Карамішев Д.В.* Стратегічні дослідження у державному управлінні системою охорони здоров'я/ Д.В. Карамішев//Статистика України – 2008
8. *Москаленко В.Ф.* Принципи побудови оптимальної моделі системи охорони здоров'я: Український контекст: монографія/ В.Ф. Москаленко . – К.: Книга плюс, 2008. – 320с.
9. *Павлюк К. В.* Степанова О. В. Медичне страхування як форма фінансування медичних послуг / К. В. Павлюк, О. В. Степанова // Наука й економіка. – 2014. – № 3(35). – С. 162–171.
10. Проект Національної стратегії реформування системи охорони здоров'я в Україні на період 2015 – 2020 років – [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://healthsag.org.ua/strategiya/>
11. *Рудень В.В.* Фінансування медичного забезпечення в Україні: проблеми та шляхи розв'язання/ В.В. Рудень О.М. Сидорчук//Фінанси України – 2007
12. *Солоненко І.М.* Управління організаційними змінами у сфері охорони здоров'я / І.М. Солоненко, І.В. Рожкова, 2008 – 276 с.
13. *Солоненко Н.Д.* Економіка охорони здоров'я: навч. Посіб./ Надія Солоненко. – К.: Вид-во НАДУ, 2005 – 416 с.
14. *Юрій С.І., Бескид Й.М.* Бюджетна система України: навч. посібник – 2000 – 396с.

REFERENCES

1. *Baieva O.V.* Menedzhment u haluzi okhorony zdorov'ia: navch. posibnyk . /Baieva O.V. – 2008 – 640s
2. *Budget Code of Ukraine № 2456-VI dated 08.07.2010r.*
3. *Budget execution [electronic resource]* – - Access mode: <http://www.treasury.gov.ua/>
4. *Economic Code of Ukraine № 436-IV of 16.01.2003r.*
5. *Vasylyk O.D.* Biudzhetna systema Ukrainy/ O.D. Vasylyk, K.V. Pavliuk. – Tsentr navchalnoi literatury, 2004.
6. *Demianysh V.* Biudzhetne finansuvannia ta yoho osoblyvosti v suchasnykh umovakh/ V. Demianysh – Svit finansiv, 2007
7. *Karamyshev D.V.* Stratehichni doslidzhennia u derzhavnomu upravlinni systemoiu okhorony zdorov'ia/ D.V. Karamyshev//Statystyka Ukrainy – 2008
8. *Moskalenko V.F.* Pryntsypy pobudovy optymalnoi modeli systemy okhorony zdorov'ia: Ukrainskyi kontekst: monohrafiia/ V.F. Moskalenko . – K.: Knyha plus, 2008. – 320s.
9. *Pavliuk K. V.* Stepanova O. V. health insurance as a form of financing medical services / Pavlyuk K.V., Stepanova O.V. // Science and Economics. – 2014. – № 3 (35). – S. 162-171.
9. *Ruden V.V.* Finansuvannia medychnoho zabezpechennia v Ukraini: problemy ta shliakhy rozv'iazannia/ V.V. Ruden O.M. Sydorчук//Finansy Ukrainy – 2007
10. The draft National Strategy for health reform in Ukraine in 2015 – 2020 – [electronic resource]. – Access: <http://healthsag.org.ua/strategiya/>
11. *Solonenko I.M.* Upravlinnia orhanizatsiinykh zminamy u sferi okhorona zdorov'ia / I.M. Solonenko, I.V. Rozhkova, 2008 – 276 s.
12. *Solonenko N.D.* Ekonomika okhorony zdorovia: navch. Posib./ Nadiia Solonenko. – K.: Vyd-vo NADU, 2005 – 416 s.
13. *Yurii S.I., Beskyd I.M.* Biudzhetna systema Ukrainy: navch. posibnyk – 2000 – 396 s.

УДК 336.012.23

*Евеліна Соколова, к.е.н., доцент
(доцент кафедри «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Ганна Скляр
(магістр спеціальності «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ВДОСКОНАЛЕННЯ ПОЛІТИКИ УПРАВЛІННЯ НЕОБОРОТНИМИ АКТИВАМИ ПІДПРИЄМСТВА

Одним із необхідних та важливих чинників успішного функціонування підприємства є його забезпеченість необоротними активами. У статті проаналізовано основні напрями управління необоротними активами підприємства на сучасному етапі розвитку України. Висвітлено тлумачення авторів стосовно сутності поняття необоротні активи. Задля успішного управління необоротними активами підприємства, перш за все, треба чітко визначити сутність поняття «необоротні активи», його складові елементи, а саме, основні засоби, які складають найбільшу частку у формуванні необоротних активів підприємства. Описано системний підхід управління необоротними активами підприємства – процес формування, процес розподілу, процес використання необоротних активів та політику управління необоротними активами; визначено задачі та цілі управління необоротними активами. Зазначено, що основна мета управління необоротними активами полягає у забезпеченні їх своєчасного оновлення та ефективного використання. Показано, у чому полягає поетапність політики управління необоротними активами на підприємстві; для чого потрібна оптимізація загального обсягу та складу необоротних активів. Досліджено динаміку структури активів підприємства та запропоновано шляхи покращення фінансового стану підприємства, а також, яких заходів треба вжити для зменшення рівня зносу основних засобів. Запропоновано напрями оптимізації загального обсягу та складу необоротних активів підприємства.

Ключові слова: необоротні активи, управління необоротними активами, задачі управління, ефективність, політика управління необоротними активами.

© Соколова Е. О., Скляр Г. В., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Эвелина Соколова, к.э.н., доцент
(доцент кафедры «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Анна Скляр
(магистр специальности «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПОЛИТИКИ УПРАВЛЕНИЯ ВНЕОБОРОТНЫМИ АКТИВАМИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Одним из необходимых и важных факторов успешного функционирования предприятия является его обеспеченность внеоборотными активами. В статье проанализированы основные направления управления внеоборотными активами предприятия на современном этапе развития Украины. Освещены толкование авторов о сущности понятия внеоборотные активы. Для успешного управления внеоборотными активами предприятия, прежде всего, надо четко определить сущность понятия «внеоборотные активы», его составляющие элементы, а именно, основные средства, которые составляют наибольшую долю в формировании внеоборотных активов предприятия. Описан системный подход управления внеоборотными активами предприятия – процесс формирования, процесс распределения, процесс использования внеоборотных активов и политику управления внеоборотными активами; определены задачи и цели управления внеоборотными активами. Указано, что основная цель управления внеоборотными активами заключается в обеспечении их своевременного обновления и эффективного использования. Показано, в чем заключается поэтапность политики управления внеоборотными активами на предприятии; для чего нужна оптимизация общего объема и состава основных средств. Исследована динамика структуры активов предприятия и предложены пути улучшения финансового состояния предприятия, а также, какие меры нужно принять для уменьшения уровня износа основных средств. Предложены направления оптимизации общего объема и состава внеоборотных активов предприятия.

Ключевые слова: внеоборотные активы, управление внеоборотными активами, задачи управления, эффективность, политика управления внеоборотными активами.

*Evelina Sokolova, Phd, associate Professor
(associate Professor of Department «Finance and Credit»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Anna Skliar
(magistrate of specialty «Finance and credit»,
State Economy and Technology university of Transport)*

**PERFECTOIN OF POLITICS OF MANAGEMENT
OF INCONVERTIBLE ASSETS OF ENTERPRISE**

One of necessary and important factors of the successful functioning of enterprise there is his provision of inconvertible assets . In the article basic directions of management of inconvertible assets of enterprise are analysed on the modern stage of development of Ukraine. To perfection interpretation of authors is shown in relation to essence of concept inconvertible assets. For the sake of successful management of inconvertible assets of enterprise, foremost, it is necessary clearly to define essence of concept «inconvertible assets», his component elements; namely are the fixed assets that fold most part in forming of inconvertible assets of enterprise. Approach of the systems of management of inconvertible assets is described on enterprises i- process of forming, process of distribution, process of the use of inconvertible assets and politics of management of inconvertible assets; tasks and whole managements of inconvertible assets are certain. It is especially necessary to pay attention to that the primary purpose of management of inconvertible assets consists in providing of them timely updating and effective use. It is shown, in what the stage-by-stage of politics of management of inconvertible assets consists on an enterprise; for what necessary optimization of general volume and composition of inconvertible assets. The dynamics of structure of assets of enterprise is investigational and the ways of improvement of the financial state of enterprise are offered, and also, what measures are necessary to be accepted for reduction of level to the wear of the fixed assets. Directions of the use of optimization of general volume and composition of inconvertible assets of enterprise are offered.

Key words : are inconvertible assets, management of inconvertible assets, management tasks, efficiency, politics of management of inconvertible assets.

Постановка проблеми: На сучасному етапі розвитку економіки України важливим фактором успішного функціонування підприємства є його забезпеченість необоротними активами, а також їх ефективне використання. Забезпечення належного стану, оновлення та раціональне використання необоротних активів є обов'язковими умовами функціонування підприємств при здійсненні власної діяльності, особливо, для підприємств залізничної галузі. Залізничний транспорт України протягом останніх десятиліть залишається провідною ланкою транспортної інфраструктури країни, водночас значний ступінь зносу основних засобів залізниць (в середньому до 85%) стає на заваді створенню передумов для поліпшення економічних взаємозв'язків національного та міжнародного рівня, розвитку експортного потенціалу та піднесення іміджу України як транзитної держави.

Необоротні активи Відокремленого підрозділу станція Конотоп представлено нематеріальними активами та основними засобами. У структурі необоротних активів Відокремленого підрозділу станція Конотоп переважають основні засоби. Підвищення ефективності використання основних засобів підприємств є одним з основних питань в умовах ринкових відносин. Від вирішення цієї проблеми залежить фінансовий стан підприємства, конкурентоспроможність його продукції на ринку.

Здійснення управління необоротними активами полягає у забезпеченні зростання ефективності їх використання, що можливе внаслідок зменшення потреби у залученому капіталі та раціонального використання власних фінансових ресурсів. Необоротні активи у сучасних умовах господарювання відіграють визначальну роль, оскільки вони становлять вагомую частину майна будь-якого підприємства. Актуальність обраної теми дослідження обумовлюється тим, що кінцевий результат діяльності виробничого підприємства залежить від ефективно проведеної політики управління необоротними активами, покликаної забезпечувати конкурентоспроможність на ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема управління необоротними активами підприємства займалися такі відомі науковці як Б. П. Нідлз, М. Р. Метьюс, І. О. Бланк, В. В. Ковальов та багато інших. Проте покращення політики управління необоротними активами потребує подальшого дослідження з метою визначення її ролі для забезпечення успішної діяльності підприємства.

Метою статті є дослідження сутності необоротних активів та їх значення при формуванні активів підприємства, а також визначення напрямів вдосконалення політики управління необоротними активами підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Матеріальною базою будь-якої підприємницької діяльності є необоротні активи. Вони впливають на вдосконалення засобів праці, визначають потужність виробничого персоналу та сприяють підвищенню технічної оснащеності господарюючого суб'єкта. Від забезпеченості підприємства необоротними активами та ефективності їх використання багато в чому залежить господарська діяльність та фінансовий стан підприємства.

Основною складовою майна підприємства є необоротні активи підприємства, які, у свою чергу, відіграють визначальну роль в подальшому його розвитку.

Необоротні активи – це матеріальні та нематеріальні ресурси, які належать підприємству та забезпечують його функціонування, строк корисної експлуатації яких становить більше одного року або операційного циклу, якщо він більший ніж рік [5].

Для більш точного визначення поняття «необоротні активи» та розкриття їх сутності, треба дослідити, що розуміють під цим терміном науковці різних економічних шкіл. Для правильного розуміння поняття необоротних активів необхідно дослідити поняття активу. Визначено, що активи – це сукупність матеріальних і нематеріальних ресурсів і прав, виражених у грошовій вартості, які контролюються підприємством і використовуються з певною метою.

У своїх наукових працях з питань фінансового менеджменту І. О. Бланк [7] під активами підприємства розуміє контрольовані ним економічні ресурси, сформовані за рахунок інвестованого в них капіталу, які характеризуються детермінованою вартістю, продуктивністю і здатністю генерувати дохід, постійний оборот яких в процесі використання зв'язаний з факторами часу, ризику і ліквідності. Зокрема, вчений виділяє декілька класифікаційних ознак: за характером функціонування, за характером участі активів в різних видах діяльності підприємства, за характером фінансових джерел формування активів тощо, а також за характером участі в господарському процесі з позицій особливостей їх обороту, відповідно до якої виділяє оборотні (поточні) та необоротні активи. Саме ця класифікація активів призначена для цілей бухгалтерського обліку та фінансової звітності.

Зарубіжні вчені-бухгалтери М. Р. Метьюс, М. Х. Б. Перера зазначають, що поділ активів на основні і оборотні прийшов у практику бухгалтерського обліку з економіки через судову сферу в кінці XIX або на початку XX ст.

Варто наголосити на тому, що те, що в економіці та юриспруденції називають капіталом, в бухгалтерському обліку називають активами. Тому однією з теорій походження поділу активів на оборотні та необоротні (основні) є класичний поділ капіталу визначним економістом Карлом Марксом на оборотний і основний.

Отже, необоротні активи, тобто основний капітал є складовою активу (майна) підприємства. В іноземній економічній та обліковій практиці поняття «необоротні активи» позначають різними термінами, що впливає з особливостей перекладу з різних мов світу. Наприклад, англійською мовою необоротні активи можуть називатися non-current assets (необоротні активи), fixed assets (фіксовані активи), long-term assets (довгострокові активи) тощо.

У своїх наукових працях автори Б. Нідлз, Х. Андерсен та Д. Колдуелл виокремлюють три головні риси необоротних активів і дають визначення, що необоротні активи – це засоби, які:

- мають термін корисного використання більше одного року;
- використовуються в діяльності підприємства;
- не підлягають перепродажу покупцям [1, 196].

Визначення складу необоротних активів для цілей бухгалтерського обліку передбачає їх поділ на певні види. До них відносять такі активи як: нематеріальні активи, незавершені капітальні інвестиції, основні засоби, довгострокові біологічні активи, довгострокові фінансові інвестиції, довгострокова дебіторська заборгованість, відстрочені податкові активи, гудвіл та інші необоротні активи.

Основні етапи політики управління необоротними активами підприємства полягають у такому:

1. Аналіз операційних необоротних активів підприємства у попередньому періоді. Він проводиться з метою вивчення динаміки загального обсягу і структури необоротних активів, ступеня їх придатності, інтенсивності оновлення та ефективності використання.

2. Оптимізація загального обсягу і складу необоротних активів підприємства. Розрахунки здійснюються з урахуванням виявлених у процесі аналізу можливих резервів підвищення продуктивного використання необоротних активів у майбутньому періоді.

3. Забезпечення своєчасного оновлення необоротних активів підприємства. При цьому розраховується загальний обсяг активів, що підлягають оновленню в майбутньому періоді, встановлюються основні параметри і вартість оновлення різних груп активів.

4. Забезпечення ефективного використання необоротних активів підприємства. Процедура полягає у розробленні системи заходів, спрямованих на підвищення рентабельності і фондівіддачі необоротних активів.

5. Формування принципів і оптимізація структури джерел фінансування необоротних активів. Оновлення і приріст необоротних активів підприємства може фінансуватися за рахунок власних і позикових коштів.

У процесі управління необоротними активами вирішуються такі завдання:

- визначення можливих форм оновлення основних виробничих засобів на простій і розширеній основі;

- визначення потреби в нарощування необоротних активів для розширення обсягів діяльності;
- визначення можливих способів розширення основних виробничих засобів (будівництво, створення, купівля, оренда, лізинг);
- забезпечення ефективного використання раніше сформованих та нововведених основних засобів та нематеріальних активів;
- формування необхідних фінансових ресурсів для відтворення необоротних активів та оптимізація їх структури.

Організаційними формами оновлення виробничих засобів на простій основі є: поточний ремонт – часткове оновлення основних засобів (фінансується за рахунок витрат виробництва);

капітальний ремонт – значне відновлення основних засобів і часткова заміна їх окремих видів (фінансується за рахунок частки накопичених амортизаційних відрахувань і списується на витрати підприємства);

придбання нових видів необоротних активів – заміна зношених основних засобів у межах нагромаджених амортизаційних відрахувань.

Найбільшу частину при формуванні необоротних активів будь-якого підприємства складають основні засоби. Саме вони забезпечують створення матеріально-технічної бази та сприяють реалізації управлінських потреб підприємства. Відповідно до П(с)БО 7 основні засоби – це матеріальні активи, які підприємство, установа утримує з метою використання їх у процесі виробництва, діяльності або постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких більше одного року (або операційного циклу, якщо він довший за рік) [6].

Значне погіршення стану виробничо-технічної бази залізничного транспорту зумовлене тим, що темпи оновлення основних засобів скоротилися майже у 10 разів, що, у свою чергу, негативно впливає на роботі підприємств залізничного транспорту, внаслідок чого залізничний транспорт втрачає свої конкурентні позиції на ринку транспортних послуг [8].

Зміна необоротних активів безпосередньо впливає на загальну вартість активів підприємства, оскільки саме за рахунок основних засобів утворюється значна частина ресурсів, необхідних для функціонування підприємства.

Сьогодні одним з найбільш актуальних завдань, що стоять перед сучасним підприємством, яке має у своєму розпорядженні складне дороге в обслуговуванні обладнання, є необхідність забезпечення його безпеки та одночасно економічної ефективної роботи. Важливим моментом при вирішенні цього завдання стає впровадження систем управління виробничими фондами та активами підприємства, що складають невід'ємну частину виробничого процесу та дозволяють збільшувати виробничу потужність підприємства за рахунок використання сучасних інформаційних технологій, не вдаючись до закупівель нового обладнання.

Оптимізація загального обсягу та складу необоротних активів підприємства здійснюється з урахуванням знайдених в процесі аналізу можливих резервів зростання використання необоротних активів в наступному періоді. До числа основних резервів відносять: підвищення ефективності використання необоротних активів в часі (за рахунок збільшення коефіцієнта змінності і безперервної їх роботи), за потужністю (за рахунок підвищення ефективності використання окремих їх видів відповідно до технічної потужності).

На сьогодні можна розробити такі напрями оптимізації активів:

- 1) оптимізація складу основних засобів підприємства;
- 2) оптимізація розміру основних груп поточних запасів та оптимізація загальної суми запасів товарно-матеріальних цінностей, які включаються до складу оборотних активів;
- 3) оптимізація середнього залишку грошових активів підприємства;
- 4) оптимізація загального розміру дебіторської заборгованості;
- 5) оптимізація структури джерел фінансування оборотних активів з метою забезпечення необхідної в них потреби відповідними фінансовими ресурсами.

Аналіз необоротних активів здійснювався на прикладі Відокремленого підрозділу станція Конотоп Південно-Західної залізниці, основним напрямом діяльності якого є виконання операцій з розформування і формування поїздів відповідно до встановлених планом формування призначень; виконання операцій з пропуску поїздів без переробки і з частковою переробкою; технічне обслуговування, комерційний огляд складу поїздів і усунення несправностей вагонів; зміна локомотивів і локомотивних бригад. А також веде оперативний, податковий, статистичний і бухгалтерський облік всіх господарських операцій, складає місячні, квартальні і річні звіти і надає в установлені терміни до дирекції залізничних перевезень, а також веде оперативний облік і складає встановлені звіти з перевезень пасажирів і вантажів. На Відокремленому підрозділі станція Конотоп саме структурі необоротних активів приділяється найбільша увага, адже існує така проблема як знос основних засобів і старіння матеріально-технічної бази. Тому, є потреба дослідження необоротних активів підприємства.

Необоротні активи мають велику частку в загальній валюті балансу. З метою визначення їх ролі при формуванні активів підприємства, проаналізуємо динаміку складових активів підприємства протягом досліджуваного періоду (рис. 1).

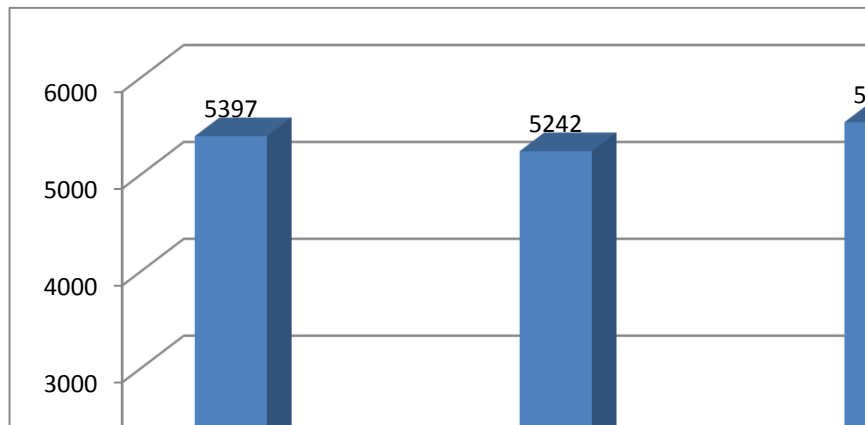


Рис. 1. Динаміка структури активів Відокремленого підрозділу станція Конотоп за 2012-2014 рр., тис. грн

Таким чином, на основі аналізу динаміки складових активів підприємства, варто зазначити, що необоротні активи у 2013 році зменшились на 155 тис. грн, проте у 2014 році збільшились на 300 тис. грн. Відповідно, сума оборотних активів збільшилась на 87 тис. грн, а потім ще зросла на 1156 тис. грн. Збільшення частки

оборотних активів може вказувати на формування більш мобільної структури активів, що сприяє прискоренню оборотності засобів підприємства.

Підвищення ефективності виробництва досягається за рахунок кращого використання необоротних активів підприємства, що сприяє технічному оновленню підприємства та забезпечує збільшення обсягу виробництва продукції.

Оскільки, в основному необоротні активи сформовані за рахунок основних засобів, то забезпечення належного стану цієї частини необоротних активів – важливий напрям діяльності підприємства. Загалом, протягом аналізованого періоду показникам ефективності використання основних засобів була характерна негативна динаміка (табл. 1).

Таблиця 1. Показники стану та ефективності використання основних засобів Відокремленого підрозділу станція Конотоп

Назва показника	2012 р.	2013 р.	2014 р.	Відхилення 2013 р. до 2012 р.	Відхилення 2014 р. до 2013 р.
1. Коефіцієнт зносу основних засобів	0.51	0.55	0.54	-0.04	-0.01
2. Коефіцієнт оновлення основних засобів	-	-	-	-	-
3. Коефіцієнт придатності основних засобів	0.49	0.45	0.46	-0.04	0.01

За аналізований період коефіцієнт зносу основних засобів був вищим, ніж коефіцієнт придатності основних засобів, що не є позитивним явищем, але в 2014 р. спостерігасмо, що коефіцієнт придатності основних засобів став вищим на 0.01, ніж коефіцієнт зносу, що свідчить про незначне оновлення стану основних засобів.

Загалом за проаналізований період коефіцієнт зносу основних засобів мав тенденцію до зниження, що є позитивним явищем і свідчить про ступінь зменшення зносу основних засобів. А коефіцієнт придатності протягом 2012–2014 рр. мав тенденцію до збільшення, що свідчить про збільшення придатності для експлуатації основних засобів в процесі здійснення господарської діяльності.

Оновлення основних засобів – відсутнє, а отже свідчить про відсутність частки нових основних засобів.

З метою зменшення рівня зносу основних засобів необхідно удосконалити управління необоротними активами, що включає напрями оптимізації їх структури, підвищення ефективності використання необоротних активів та вибір найбільш оптимальних джерел фінансування.

Джерла формування необоротних активів підприємства свідчать про зменшення надлишку власних і довгострокових джерел формування запасів. Для формування запасів підприємству не вистачало власних коштів і зростала величина запасів. Тому, одним із напрямів підвищення фінансової стійкості є зменшення обсягів запасів підприємства.

Шляхами вирішення цієї проблеми є:

- налагодження системи збуту на підприємстві;

- власний капітал і довгострокові джерела [3, 96].

Оптимізація структури необоротних активів передбачає удосконалення загального їхнього обсягу з урахуванням можливих резервів підвищення продуктивного використання необоротних активів у майбутньому періоді та забезпечення своєчасного оновлення матеріально-технічної бази підприємства.

- скорочення частково недіючого устаткування;
- запровадження новітніх технологій при створенні продукції;
- застосування прогресивних форм організації виробництва;
- забезпечення подальшої інтенсифікації виробничих процесів [2].

Використання зазначеного комплексу заходів має сприяти удосконаленню процесів виробництва та покращити фінансові результати діяльності підприємства.

Висновки та пропозиції. Політика управління необоротними активами являє собою частину загальної фінансової стратегії підприємства, що полягає у фінансовому забезпеченні своєчасного їхнього відновлення і високої ефективності використання. Модернізація, раціональне використання та збільшення обсягу необоротних активів суттєво впливають на стабільний розвиток підприємств та сприяють зростанню їх конкурентоспроможності. Необоротні активи займають значну частку в загальній вартості активів Відокремленого підрозділу станція Конотоп. Однак їхнє зменшення свідчить про погіршення матеріально-технічної бази підприємства. Крім того, значним був знос основних засобів, що свідчить про необхідність вдосконалення політики управління необоротними активами.

За таких умов підприємству варто сприяти оптимізації загального обсягу та складу необоротних активів, підвищенню ефективності використання необоротних активів, внаслідок зменшення зносу основних засобів. Ці заходи мають забезпечити належний рівень виробничих потужностей.

Таким чином, управління необоротними активами є невід'ємною складовою діяльності будь-якого підприємства. Лише при створенні відповідної матеріально-технічної бази, підприємство може очікувати зменшення збитковості та підтримання на належному рівні фінансової стійкості.

ЛІТЕРАТУРА

1. Нидлз Б. Принципы бухгалтерского учета / Б. Нидлз, Х. Андерсон, Д. Колдуэлл: Пер. с англ. [Под ред. Я.В. Соколова]. – [2-е изд., стереотип]. – М.: Финансы и статистика, 2013. – 496 с.
2. Олійник Т.І. Інтенсифікація відтворення основних засобів аграрного виробництва // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2010. – №2(10). – С.61-67.
3. Парнюк В.О. Про головні напрями реформування амортизаційної політики // Фінанси України. – 2006. – № 9. – С. 93-104.
4. Положення «Про порядок віднесення майна до такого, що включається до складу цілісного майнового комплексу державного підприємства»: Наказ Фонду державного майна України від 29 грудня 2010 року №1954. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
5. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку № 7 «Основні засоби» від 27 квітня 2009 року № 92. – [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://rada.gov.ua>
6. Ковалев В. В. Введение в финансовый менеджмент / В. В. Ковалев. – М. : Финансы и статистика, 2010. – 768 с.
7. Бланк І.О. Фінансовий менеджмент / Учеб. курс. – 2-е изд., перераб. и доп. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2007. – 521 с.
8. Іван Федорчук. «Діагностика ефективності використання необоротних активів підприємств залізничного транспорту»/Збірник наукових праць ДЕТУТ . Серія «Економіка і управління», 2012. Вип. 21-22, Ч. 2

REFERENCES

1. Nidls B. Principles of record-keeping / of of Б. Нидлз, Х. Anderson, D. Coldyel : Trudged. with eng [Under of ред. Y.V. Sokolova]. – [2th publ., stereotype]. – М.:Finances of of and statistician, 2013. are 496 p.s
2. Oleynik T.I. Intensification of recreation of the fixed assets of agrarian production // is Announcer of the Berdiansk university of management and business. – 2010. – №2 (10). – С.61-67.
3. Parnuk V.O. About main directions of reformation of depreciation politics // Finances of Ukraine-2006.-№9.-С.93-104.
4. Position «About the order of taking of property to such that is included in the complement of integral property complex of state enterprise»: Order of State property fund of Ukraine from December, 29, 2010 №1954. – [Electronic resource]. it is Mode of access :<http://zakon.rada.gov.ua>
5. Position (standard) of record-keeping № 7 the «Fixed assets» from April, 27, 2009 № 92. – [Electronic resource]. it is access Mode: <http://rada.gov.ua>
6. Introduction to financial management / of V. V. Kovalev. – М. : Finance and statistics, 2010. Are 768 p.s
7. Form of I.O. Financial management / of Educational course. – 2th publish., process. and addit. – К.: Elga, Nika-centr,2007. it is a 521 p.
8. Ivan Fedorchyk . «Use efficiency analysis of non-current assets of railway transport enterprises» / Collection of scientific works of DEPUT. Series «Economy and management», 2012. Publ. 21-22, P .2

УДК 336.012.23

*Евеліна Соколова, к.е.н., доцент
(доцент кафедри «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Ганна Чернявська
(магістр спеціальності «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ЛІКВІДНІСТЮ ТА ПЛАТОСПРОМОЖНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА

Невід’ємними поняттями ринкової економіки є ліквідність та платоспроможність. У статті проаналізовано основні напрями управління ліквідністю та платоспроможністю на підприємстві, а також досліджено економічну сутність понять «ліквідність» та «платоспроможність». Розглядаються погляди вітчизняних авторів стосовно сутності ліквідності та платоспроможності. Аналізуються визначення різними вченими поняття «ліквідність» та «платоспроможність», можливість забезпечення достатнього рівня цих показників на вітчизняних підприємствах. Визначено сутність та основні ознаки ліквідності та платоспроможності підприємства, встановлено підходи до розмежування цих понять. Проаналізовано методичку розрахунку показників платоспроможності і ліквідності підприємств в Україні, досліджено чинники, що спричинили їх зміни, та запропоновано напрями їх покращення. Для вдосконалення управління платоспроможністю та ліквідністю було визначено найбільш точно сутність поняття «платоспроможність» та «ліквідність», елементи, з яких ці поняття складаються, і чинники, які на них впливають. Розглянуто особливості категорій ліквідність та платоспроможність, систему показників, що характеризують ліквідність підприємства та їх нормативні значення, ознаки наявності кризи ліквідності та платоспроможності підприємства, шляхи підвищення ліквідності і платоспроможності, а також прогнозування рівня ліквідності і платоспроможності на підприємстві. Розглянуті заходи вдосконалення управління платоспроможністю та ліквідністю підприємства.

Ключові слова: ліквідність, платоспроможність, аналіз та управління ліквідністю, аналіз та управління платоспроможністю, коефіцієнт покриття, коефіцієнт абсолютної ліквідності.

© Соколова Е. О., Чернявська Г. О., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Эвелина Соколова, к.э.н., доцент
(доцент кафедры «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Анна Чернявская
(магистр специальности «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЛИКВИДНОСТЬЮ И ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЯ

Неотъемлемыми понятиями рыночной экономики являются ликвидность и платежеспособность. В статье проанализированы основные направления управления ликвидностью и платежеспособностью предприятия, а также исследована экономическая сущность понятий «ликвидность» и «платежеспособность». Рассматриваются взгляды отечественных авторов относительно сущности ликвидности и платежеспособности. Анализируются определения различными учеными понятий «ликвидность» и «платежеспособность» возможность обеспечения достаточного уровня этих показателей на отечественных предприятиях. Определена сущность и основные признаки ликвидности и платежеспособности предприятия, установлены подходы к разграничению этих понятий. Проанализирована методика расчета показателей платежеспособности и ликвидности предприятий в Украине, исследованы факторы, повлекшие их изменения, и предложены направления их улучшения. Для усовершенствования управления платежеспособностью и ликвидностью были определены наиболее точно сущность понятия «платежеспособность» и «ликвидность», элементы из которых эти понятия состоят, и факторы, которые на них влияют. Рассмотрена особенность категорий ликвидность и платежеспособность, система показателей, которые характеризуют ликвидность предприятия и их нормативные значения, признаки наличия кризиса ликвидности и платежеспособности предприятия, пути повышения ликвидности и платежеспособности, а также прогнозирование уровня ликвидности и платежеспособности предприятия. Рассмотрены мероприятия совершенствования управления платежеспособностью и ликвидностью.

Ключевые слова: ликвидность, платежеспособность, анализ и управление ликвидностью, анализ и управление платежеспособностью, коэффициент покрытия, коэффициент абсолютной ликвидности.

*Evelina Sokolova, Ph.d., associate Professor
(associate Professor of Department «Finance and Credit»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Anna Cherniavska
(magistrate of specialty «Finance and credit»,
State Economy and Technology university of Transport)*

THE PROBLEMS MANAGEMENT LIQUIDITY AND SOLVENCY

The article analyzes the main trends of liquidity management and solvency of the company. Integral concepts of market economy is the liquidity and solvency. The reason understanding the essence of local authors regarding liquidity and solvency. Explanation various scientists notion of liquidity and solvency, implementation these factors on domestic enterprises, and the opinion of scientists that there is no single approach to determine the nature of these concepts. The essence and main features of liquidity and solvency, established approaches to distinguish these concepts. Therefore, to improve the management of solvency and liquidity necessary, define the essence of the concept of solvency and liquidity, elements of which these concepts drafting and factors that affect them. Analyzed indicators of solvency and liquidity of Ukraine, studied factors that led to their changes, and suggested areas of improvement. Consider the system of indicators of the liquidity of the company and their normative values, signs of a liquidity crisis, the essence of the category of liquidity and solvency, assessment of solvency by increasing the liquidity and solvency, and forecasting liquidity and solvency of the company. Improvement of solvency and liquidity.

Key words: liquidity, solvency, liquidity analysis and management, solvency analysis and management, coverage ratio, absolute liquidity ratio.

Постановка проблеми. В умовах фінансової кризи особлива увага приділяється питанню платоспроможності у господарській діяльності, тому що найважливішим показником, що характеризує фінансовий стан підприємства є платоспроможність підприємства. Показниками фінансової стійкості і стабільної діяльності на підприємстві є їх платоспроможність і ліквідність, вони визначають на підприємстві фінансові можливості, здатність виконувати свої обов'язки та змогу фінансувати свою діяльність. Від ліквідності і платоспроможності залежить успішне існування будь-якого підприємства. Основною проблемою припинення діяльності підприємств є нестача грошових коштів. Також важливою проблемою в сучасному управлінні на підприємстві є відсутність такої комплексної оцінки платоспроможності та ліквідності, яка б могла виявляти слабкі місця та приймати правильні управлінські рішення керівництвом даного підприємства.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Аналізу управління ліквідністю підприємства присвячені праці та публікації таких відомих вчених, як А. М. Поддерьогін [1], Г. В. Савицька [2], О. О. Терещенко, А. Д. Шеремет [3], О. О. Шапурова, А. Д. Чернявський та ін. Вони створили вагоме підґрунтя для оцінки ліквідності та платоспроможності вітчизняних підприємств. Проте досі не сформувалось єдиного підходу щодо визначення економічної сутності поняття ліквідності та платоспроможності підприємств.

Метою статті є аналіз підходів у визначенні сутності категорій «ліквідність» та «платоспроможність», дослідження напрямів покращення управління ліквідністю та платоспроможністю підприємств і характеристика основних показників, які визначають взаємозв'язок між платоспроможністю та ліквідністю.

Виклад основного матеріалу дослідження. Фінансово-економічна діяльність будь-якого суб'єкта господарювання вимагає постановки нових завдань, які пов'язані із забезпеченням та підтримкою постійного економічного розвитку на підприємстві. Тому особливої актуальності у даній ситуації набуває оцінка платоспроможності та ліквідності підприємств, пошук шляхів їх відновлення.

В економічній літературі дослідженню сутності платоспроможності і ліквідності присвячені праці та публікації провідних вітчизняних і зарубіжних учених-економістів. Питання є досить полемічним, окремі вчені стверджують, що поняття «платоспроможність» ширше, ніж поняття «ліквідність», а інші стверджують, що ліквідність більш містке поняття.

Ліквідність – це здатність підприємства швидко трансформувати свої активи у грошову форму для покриття необхідних платежів у міру настання їх строків платежу. Категорія «ліквідність» може співвідноситися з такими поняттями: активи підприємства, їх сукупність («ліквідність балансу»), підприємство як суб'єкт господарювання («ліквідність підприємства») тощо. Відносно ліквідності активів зазначимо, що чим коротше період перетворення економічних ресурсів у грошові кошти, тим вища їхня ліквідність. Отже, найбільш ліквідним активом є грошові кошти. Ліквідність балансу характеризується станом активів та їх співвідношенням з поточними зобов'язаннями. При цьому має значення можливість суб'єкта господарювання обернути активи у готівку та погасити власні платіжні зобов'язання.

Такі автори, як А. Р. Ванева, Н. П. Любушин, Л. М. Ремньова [4], Г. В. Савицька [2], О. О. Шеремет [3] деталізують це загальне трактування, визначаючи ліквідність балансу як ступінь покриття зобов'язань підприємства активами, термін перетворення яких у грошові кошти відповідає строку погашення зобов'язань. Особливість полягає в тому, що ліквідність балансу забезпечується платіжними засобами за рахунок внутрішніх джерел, а ліквідність підприємства – його можливостями щодо залучення зовнішніх позикових коштів [5].

Отже, вище розглянуті трактування дають можливість виділити основні ознаки ліквідності балансу підприємства: наявність поточних зобов'язань; наявність платіжних засобів у різних формах; визначення відповідності поточних зобов'язань та платіжних засобів у кожен момент часу [6].

Непочатенко О. О. вважає, що ліквідність підприємства – це його здатність швидко продати активи й одержати гроші для оплати своїх зобов'язань. Ліквідність підприємства характеризується співвідношенням величини його високоліквідних активів (грошові кошти, ринкові цінні папери, дебіторська заборгованість) і короткострокової заборгованості [7].

У табл. 1 наведено фактори, які впливають на збільшення або зменшення ліквідності підприємства.

Таблиця 1. Фактори, що впливають на зміну ліквідності підприємства

Фактори, що впливають на збільшення ліквідності	Фактори, що впливають на зменшення ліквідності
1. Одержання довгострокового кредиту	1. Погашення довгострокових позик
2. Інвестування капіталу	2. Грошові виплати
3. Прибутки	3. Збитки
4. Амортизаційні відрахування	4. Податки на дохід від оцінки активів
5. Скорочення дебіторської заборгованості	5. Інвестиції в основні засоби
6. Повернення наданих позик	6. Погашення короткострокових кредитів
7. Продаж необоротних активів	7. Використання резервних фондів

Від ступеня ліквідності підприємства залежить його платоспроможність.

Платоспроможність – це можливість підприємства своєчасно погашати свої зобов'язання наявними платіжними засобами. А. Д. Шеремет стверджує, що платоспроможність підприємства визначається як здатність покриття всіх зобов'язань підприємства усіма активами [3]. Більшість економістів вважають, що поняття платоспроможність пов'язане з можливістю розраховуватися за короткостроковими зобов'язаннями, але іноді платоспроможність пов'язують із здатністю розраховуватися за довгостроковими зобов'язаннями. До складу строкових зобов'язань включають: короткострокові кредити банків, кредиторську заборгованість за товари та ін.

Такі науковці як, Т. О. Сидорова та Г. Г. Лисак пов'язують платоспроможність зі здатністю своєчасно виконувати платіжні зобов'язання за операціями платіжного характеру (торговими, кредитовими тощо). Більш містке трактування платоспроможності надають автори А. А. Мазаракі та Л.О. Лігоненко. Вони визначають платоспроможність відповідністю доходів і витрат підприємства, яка забезпечує можливість фінансування діяльності та виконання наявних зовнішніх зобов'язань [8]. Перевищення платіжних засобів над строковими зобов'язаннями свідчить про платоспроможність підприємства. Також на платоспроможність можуть вказувати залишки грошових коштів, їхня відсутність на поточних рахунках, позик та прострочених кредитів, порушення термінів виплати заробітної плати тощо. Це підтверджує, що для управління платоспроможністю важливе значення має визначення напрямів зміни активів та пасивів підприємства з метою збільшення суми коштів.

Узагальнення наявних у літературі підходів до трактування поняття «платоспроможність підприємства» дозволило встановити її основні ознаки: наявність у достатньому обсязі коштів на банківських рахунках; відсутність прострочених поточних зобов'язань.

Більш детально різні підходи до розкриття поняття платоспроможність наведено у таблиці 2.

Таблиця 2. Погляди науковців на сутність поняття «платоспроможність»

Автор	Визначення	Джерело
А.Д. Шеремет	Платоспроможність підприємства визначається як здатність покриття усіх зобов'язань підприємства усіма активами	[9]
Є.В. Мних	Платоспроможним вважається підприємство, якщо його загальні активи більші, ніж довгострокові та короткострокові зобов'язання	[5]
М.М. Крейніна	Платоспроможність – це наявність у підприємства коштів, достатніх для сплати боргів за всіма короткостроковими зобов'язаннями й одночасно безперебійного здійснення процесу виробництва та реалізації продукції	[9]
Е.І. Уткін	Платоспроможність – здатність підприємства вчасно й повністю розраховуватися за своїми довгостроковими зобов'язаннями	[9]
Й. Ворст, П. Ревентлоу	Платоспроможність підприємства – це здатність витримувати збитки	[9]
Г.В. Савицька	Платоспроможність підприємства – здатність готівковими грошовими ресурсами своєчасно погашати свої платіжні зобов'язання	[2]

Основні етапи управління платоспроможністю проводяться в двох напрямках: профілактика (зниження) неплатежів і підвищення платоспроможності. Плато-

спроможність можна підвищити на підприємстві, якщо регулярно проводити різноманітні заходи, які сприяють підвищенню ліквідності активів і усувають причини зниження платоспроможності. Це зростання у складі активів підприємства частки оборотних активів, прискорення оборотності активів, підвищення частки ліквідних оборотних активів.

Велике значення на підприємстві має фінансовий імідж, що дозволяє використовувати як кошти для розрахунків комерційні (товарні) векселі. Підвищуючи платоспроможність, підприємство здійснює профілактику неплатежів шляхом посилення контролю за платіжними потоками. У цих цілях бажано складати плани надходження й витрачання коштів, вести платіжний календар.

Від ступеня ліквідності підприємства залежить його платоспроможність.

Платоспроможність і ліквідність схожі між собою поняття, але вони не однозначні, тому що платоспроможність означає наявність у підприємства грошових коштів та їх еквівалентів, достатніх для розрахунків за кредиторською заборгованістю, що потребує негайного погашення, а ліквідність – це спроможність підприємства погашати свої поточні зобов'язання вчасно і в повному обсязі. Під ліквідністю розуміють спроможність підприємства перетворювати свої активи на гроші без втрат їх ринкової вартості для покриття всіх необхідних платежів за мірою настання їх строків і швидкість здійснення цього перетворення [2].

Отже, ліквідність можна розглядати як час, необхідний для продажу активу, і суму, одержану від продажу активу. Чим коротший період, тим вищою є ліквідність даного виду активів. Більшість науковців трактує ліквідність як здатність підприємства перетворювати свої активи в гроші з метою забезпечення якомога швидшого покриття платежів, термін сплати за якими уже настав, тому ці аспекти тісно пов'язані між собою.

Ліквідність і платоспроможність дозволяє визначити, наскільки ефективно здійснюється фінансовий менеджмент господарюючого суб'єкта, а також дають можливість визначити, як саме і протягом якого часу, підприємство зможе виконувати свої грошові зобов'язання перед іншими суб'єктами ринку.

Система показників, що характеризують ліквідність підприємства та їх нормативні значення наведені в табл. 3.

Таблиця 3. Нормативні значення показників ліквідності та платоспроможності

Назва показника	Нормативне (оптимальне) значення
Коефіцієнт абсолютної ліквідності (негайної ліквідності)	$\geq 0,2$
Коефіцієнт швидкої ліквідності (проміжної, суворої, уточненої, критичної ліквідності, кислотного тесту)	$\geq 0,7$
Коефіцієнт загальної ліквідності (поточної ліквідності)	$\geq 1,5$
Коефіцієнт платоспроможності	$\geq 0,1$
Коефіцієнт критичної ліквідності	$\geq 0,8$
Коефіцієнт покриття запасів	$\geq 1,0$

За даною таблицею ліквідність підприємства можна визначити, розрахувавши низку коефіцієнтів:

- коефіцієнт абсолютної ліквідності визначається відношенням найбільш ліквідних активів до поточної кредиторської заборгованості підприємства;

- коефіцієнт швидкої ліквідності обчислюється відношенням суми грошових коштів, короткострокових фінансових вкладень і дебіторської заборгованості до поточної кредиторської заборгованості;

- коефіцієнт загальної ліквідності розраховується як відношення поточних активів до поточних зобов'язань;

- коефіцієнт платоспроможності розраховується як відношення грошових коштів до поточних зобов'язань;

- коефіцієнт критичної ліквідності розраховується як відношення поточних активів за мінусом виробничих запасів і витрат до поточних пасивів, до ліквідних активів відноситься і готова продукція;

- коефіцієнт покриття запасів показує співвідношення величини «нормальних» джерел покриття запасів до величини запасів.

Коефіцієнти оцінки платоспроможності характеризують можливість підприємства своєчасно розраховуватися по своїх поточних зобов'язаннях за рахунок оборотних активів різного рівня ліквідності. Найчастіше використовується коефіцієнт поточної ліквідності, він широко використовується як загальний індикатор платоспроможності суб'єкта господарювання та здатності її погасити першочергові платежі.

Основними завданнями аналізу та управління ліквідністю і платоспроможністю підприємств є:

- визначення відповідності показників цільовим параметрам і потенційним можливостям підприємства, виявлення тенденцій і закономірностей їх змін та впливу факторів на ці зміни;

- визначення різного роду відхилень від норм, можливостей виникнення несприятливих і ризикових ситуацій, їх інтенсивності та динаміки, а також факторів, що на них впливають;

- виявлення потенційних можливостей зміни та розвитку ліквідності та платоспроможності підприємства, кола регульованих факторів, шляхів і засобів їх реалізації;

- контроль за виконанням прийнятих управлінських рішень, ефективністю використання ресурсів та дотриманням соціальних норм і стандартів [3].

В більшості випадків основними проблемами, що зумовлюють недостатній рівень ліквідності та платоспроможності підприємства є:

- низький рівень розрахунково-платіжної дисципліни;

- високий рівень низьколіквідних активів у загальній вартості майна підприємства;

- низький рівень окупності капітальних вкладень;

- відсутність страхових фондів.

Ознаками наявності кризи ліквідності є низькі значення системи коефіцієнтів платоспроможності (грошової, розрахункової та майнової), а також значний диспаритет сум елементів оборотних активів та зобов'язань. Тому на думку А. Д. Чернявського, кризою ліквідності є неплатоспроможність підприємства або реальна загроза втратити платоспроможність [5].

У процесі дослідження було встановлено, що основні відмінності між ліквідністю підприємства та його платоспроможністю такі:

- поняття ліквідності підприємства більш ємне, ніж поняття його платоспроможності;

– ліквідність підприємства визначається розміром та складом поточних активів, а платоспроможність наявністю поточних активів у високоліквідній формі;

– ліквідність підприємства припускає співвідношення усіх поточних активів та їх груп з поточними зобов'язаннями, а платоспроможність – високоліквідних активів із найбільш терміновими зобов'язаннями;

– ліквідність характеризує поточний та перспективний стан підприємства, а платоспроможність лише поточний стан.

Пропозиції по вдосконаленню управління ліквідністю та платоспроможністю:

1) збільшення виручки та значне зменшення витрат, що приведе до підвищення прибутку підприємства;

2) зниження собівартості продукції та витрат, джерелом покриття яких є прибуток, покращує платоспроможність підприємства;

3) продаж окремих низькорентабельних структурних підрозділів та об'єктів основних фондів. Завдяки цій операції підприємство може отримати інвестиційні ресурси на більш прибуткові види діяльності і перепрофілювати виробництво;

5) здати в оренду основні фонди, які використовуються у виробничому процесі не повною мірою;

6) провести реструктуризацію активів підприємства, це є одним із важливих напрямів зміцнення фінансового стану, тому що являється мобілізацією внутрішніх резервів, а також провести сукупність заходів, пов'язаних зі зміною структури та складу активів балансу.

7) забезпечення безперебійної роботи підприємства.

Висновки та пропозиції: В результаті проведеного дослідження було проаналізовано підходи вчених-економістів до визначення ліквідності та платоспроможності підприємства, визначені основні спільні риси та відмінності між даними категоріями. Для вдосконалення управління платоспроможністю та ліквідністю було запропоновано ряд заходів серед яких: пошук внутрішніх резервів зростання ліквідності та платоспроможності підприємства, економію наявних ресурсів, оптимізація структури капіталу, комплекс заходів з підвищення якості створеної продукції, а також проведення постійного моніторингу основних напрямків фінансово-господарської діяльності підприємства, контроль за співвідношенням засобів якими володіє підприємство та його поточними і перспективними зобов'язаннями.

ЛІТЕРАТУРА

1. Фінанси підприємств : Підручник / А. М. Поддєрьогін , М.Д. Білик , Л.Д. Буряк та ін. ; Кер. кол. авт. і наук. ред. проф. А.М. Поддєрьогін. - 5-ге вид., перероб. та допов. – К.: КНЕУ , 2004. - 546 с.
2. Савицька Г. В. Аналіз господарської діяльності підприємства: 5-е вид. / Г.В. Савицька. – Мінськ: ООО «Новое поколение», 2001. – 688 с.
3. Шеремет А. Д. Теория экономического анализа : учебн. / А. Д. Шеремет. – 2011. – 352 с.
4. Коваленко Л.О. Фінансовий менеджмент: Навч. пос.-3-ге вид., випр. і доп. / Л.О.Коваленко, Л.М.Ремньова. - К.: Знання, 2008. – 483 с.
5. Веселова Ю. Ю. Анализ платежеспособности и ликвидности предприятия / Ю. Ю. Веселова // Науковий вісник. Фінанси, банки, інвестиції. – 2009. – № 2. – С.35.
6. Бугай В.З., Білий Є.Л. Удосконалення методичного підходу щодо оцінки поточної ліквідності балансу підприємства // Вісник Запорізького національного університету.– Серія: Економічні науки.– 2009.– №1. – С. 28–33.
7. Фінанси підприємств. Непочатенко О.О.: навч. посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2013 – 363с.

8. *Смірнова П. В.* Оцінка майбутньої ліквідності та платоспроможності підприємства торгівлі / Н. О. Власова, П. В. Смірнова // *Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг* : зб. наук. пр. / Харк. держ. ун. харчування та торгівлі ; [редкол. : О. І. Черевко (відпов. ред.) та ін.]. – Харків, 2011. – Вип. 2. – С. 183–190.

9. *Подольська В.О., Ярім О.В.* Фінансовий аналіз: Навч. посібник. – К.: Центр навчальної літератури. – 2008. – 488с.

REFERENCES

1. Finance companies: Textbook / A. M. Poddyerohin, MD Bilyk LD Beets, etc.; Coeur. Call. Avt..i sciences. Red.prof. AM Poddyerohin.- 5th ed., Revised. And reported. – К.: KNEU, 2004.-546 with.

2. *Savitskaya G.V.* Analysis of business enterprises: 5th ed. / GV Savitskaya. – Minsk: OOO «New generation», 2001. – 688 p.

3. *Sheremet A.D.* The Economic Analysis Theory: Textbook. / AD Sheremet. – 2011. – 352 p.

4. *Kovalenko L.O.* Financial Management: Navch.pos., 3rd ed., Straigten. and add /L.O.Kovalenko, L.M.Remnova .- K: Knowledge, 2008.-483.

5. Veselova solvency and liquidity analysis of the company / Yu. Veselova // *Naukova News. Finansy, banks, investitsii.* – 2009. – № 2. – P.35.

6. *Bugay V.Z.* EL White perfection methodical approach to assessing the current liquidity of the balance sheet // *Bulletin Zaporizhzhya National universytetu.*- Series: Economic nauky.- 2009.- №1. – P. 28-33.

7. Finance companies. Nepochatenko AA : Teach. manual. – К.: Center of educational literature, 2013 – 363.

8. *Smirnov P.V.* estimates of future liquidity and solvency trade / NA Vlasov, PV Smirnov // *Economic strategy and prospects of trade and services: Coll. Science. pr.* / Hark. state. Univ. Food and trade; [Redkol. : OI Cherevko (acc. Ed.) Et al.]. – Kharkiv, 2011. – Vol. 2. – P. 183-190.

9. *Podolskaya V.A., AV Jarim* Financial Analysis: Training. manual. – К.: Center of educational literature. – 2008. – 488.

УДК 656.2:658.152

*Сергій Сологуб, к.е.н., доцент
(каф. «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Наталія Фідоренко, магістр
(каф. «Фінанси і кредит»,
Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

**ОПТИМІЗАЦІЯ ДЖЕРЕЛ ФОРМУВАННЯ КАПІТАЛУ
ПІДПРИЄМСТВ, ЯК ПЕРЕДУМОВА ДОСЯГНЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ ГОСПОДАРЮВАННЯ**

Діяльність будь-якого підприємства залежить від правильно сформованої структури капіталу. Однією з основних передумов для створення підприємства та його подальшого розвитку є наявність власного капіталу. Розмір власного капіталу для будь-якого господарського підприємства є гарантією фінансової стійкості та стабільності, а його структура – показником, що характеризує рівень фінансової незалежності.

У статті розглянуто сутність власного капіталу, як основного джерела фінансування діяльності підприємства. Було розкрито структуру та відображено основні функції власного капіталу. Зроблено порівняння з позичковим капіталом, як альтернативним джерелом фінансування.

У статті з'ясовано, що для будь-якого суб'єкта господарювання одним з важливих питань в управлінні фінансами є досягнення оптимальності у структурі капіталу, у зв'язку з чим було досліджено показник фінансового левериджу. Саме за допомогою цього показника можна управляти вартістю та структурою капіталу, оптимально використовувати позичкові кошти для зростання рентабельності власного капіталу.

Ключові слова: власний капітал, позичковий капітал, фінансовий леверидж, рентабельність власного капіталу.

*Сергей Сологуб, к.э.н., доцент
(каф. «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Наталья Фидоренко, магистр
(каф. «Финансы и кредит»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

© Сологуб С. М., Фідоренко Н. О., 2016

**ОПТИМИЗАЦИЯ ИСТОЧНИКОВ ФОРМИРОВАНИЯ КАПИТАЛА
ПРЕДПРИЯТИЯ, КАК ПРЕДПОСЫЛКА ДОСТИЖЕНИЯ
ЭФФЕКТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Деятельность любого предприятия зависит от правильно сформированной структуры капитала. Основной предпосылкой для создания предприятия и его дальнейшего развития является наличие собственного капитала. Размер собственного капитала для любого хозяйственного предприятия выступает гарантией финансовой стойкости и стабильности, а его структура – показателем, который характеризует уровень финансовой независимости.

В статье рассмотрена сущность собственного капитала, как основного источника финансирования деятельности предприятия. Была раскрыта структура и отображены основные функции собственного капитала. Было проведено сравнение с заимствованным капиталом, как альтернативным источником финансирования.

В статье определено, что для любого субъекта хозяйствования в управлении финансами важным является достижение оптимальности в структуре капитала. В связи с чем был исследован показатель финансового левериджа. При помощи данного показателя можно управлять стоимостью и структурой капитала, оптимально использовать заимствованные средства для роста рентабельности собственного капитала.

Ключевые слова: собственный капитал, заемный капитал, финансовый леверидж, рентабельность собственного капитала..

*Sergiy Sologub, doctor, associate professor
(academic department «Finance & credit», National economic-technologic transport university)*

*Nataliia Fidorenko, magister
(academic department «Finance & credit», National economic-technologic transport university)*

OPTIMIZATION OF ASSET FORMATION SOURCES OF THE ENTERPRISES AS ASSUMPTION OF EFFECTIVE ECONOMIC MANAGEMENT ACHIEVEMENT

Activity of any enterprise depends on right structure of the capital. One of the main condition for enterprise development is availability of equity capital. The rate of the equity capital for any enterprise is a guarantee of financial firmness and stability and its structure is an index which characterizes the level of financial sovereignty. The notion of equity capital itself is discovered. The main functions of equity capital are reflected.

Key words: equity capital, loan capital, financial firmness, financial sovereignty, return on equity.

Постановка проблеми. Для забезпечення сталого розвитку економіки України необхідно розв'язати низку невідкладних завдань, одним з яких постає підвищення ефективності використання капіталу суб'єктів господарювання в умовах ринку. Недосконале його використання в господарській практиці призводить до погіршення прогресивної виробничої динаміки, генерування фінансових ризиків, втрати виробничої конкурентоспроможності.

З числа його видів, до яких традиційно відносять матеріальні та нематеріальні активи, фінансові ресурси, саме управління фінансовим капіталом, з огляду на його можливість мобільно реагувати на кризові виклики, відводиться чільне місце.

Тому дослідження проблем стратегічного управління процесами формування й використання фінансових ресурсів стає пріоритетним науково-практичним завданням, що потребує розв'язання в умовах економічної кризи.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Над питаннями вдосконалення, формування і використання фінансових ресурсів працювали зарубіжні й вітчизняні економісти: І.А.Бланк [4], Є.Брігхем [9], Т.Райс, А.М.Кінг, А.М.Поддєрьогін [8], І.Т.Балабанов, В.В.Бочаров [10], Л.Н.Павлова [13], Р.Б.Тян [11], Л.О.Лігоненко [12], М.С.Пушкар, О.О.Терещенко, О.В.Чаплигіна та інші. Проте проблема вдосконалення формування та використання фінансового капіталу підприємства все ще залишається актуальною, незважаючи на вагомий внесок дослідників, і потребує додаткового наукового опрацювання.

Метою статті є дослідження впливу фінансового капіталу на ефективну діяльність підприємства, а також пошук шляхів поліпшення та використання фінансових ресурсів в господарській практиці.

Виклад основного матеріалу дослідження. У процесі формування фінансового капіталу будь-якого господарського підприємства велике значення має структура джерел його формування. Підвищення частки власних фінансових ресурсів позитивно впливає на фінансову діяльність, оскільки це забезпечує мінімізацію фінансових ризиків, а також сприяє ствердженню загальної фінансової стабільності та ліквідності. Позичковий капітал, дозволяє прискорити розвиток виробництва, але надмірне його залучення генерує можливість виникнення загрози банкрутства.

В табл. 1, рис. 1 представлено статистичні дані стосовно обсягів власного та залученого капіталу, що використовувались у господарській практиці за минулий період.

Таблиця 1. Показники діяльності господарських підприємств в Україні за 2012 – 2014 рр., млрд грн

№ з/п	Найменування показника	Календарний період		
		2012 рік	2013 рік	2014 рік
1.	Власний капітал	1 904,94	1 950,37	1 480,66
2.	Залучений капітал, у т.ч.:	3 370,06	3 760,06	4 511,18
2.1.	– довгострокові зобов'язання	897,22	1 070,72	1 359,93
2.2.	– поточні зобов'язання, у т.ч.:	2 472,84	2 689,34	3 151,25
2.2.1.	– короткострокові кредити банків	316,98	371,76	428,24



Рис.1. Динаміка структури капіталу господарських підприємств в Україні за 2012 – 2014 рр., %

Як свідчать проведені розрахунки, у періоді, що аналізується, спостерігалась загальна тенденція до зменшення частки власних фінансових ресурсів у загальній структурі капіталу господарських підприємств. Якщо в 2012 році їх питома вага у валюті балансів складала 36,1%, то в 2014 р. –24,7%, що відповідає регресивній динаміці на рівні 11,4%. Відповідно частка залученого капіталу зросла. Так, зокрема, лише короткострокові банківські кредити щорічно зростали на рівні 15 – 17%. Загальний їх приріст склав 35,1%.

Залучення позичкового капіталу для здійснення господарської діяльності в стабільних економічних умовах є нормальною практикою переважної більшості підприємств. Але, як зазначалось вище, обсяги такого залучення в конкретних випадках повинні бути економічно обґрунтованими і раціональними. Оскільки залучення позичкового капіталу збільшує витратність виробництва, впливає на ціноутворення, обсяги реалізації, доходи та прибуток.

На діаграмі (рис. 2) представлені фінансові результати діяльності господарських підприємств за 2012 – 2014 рр.

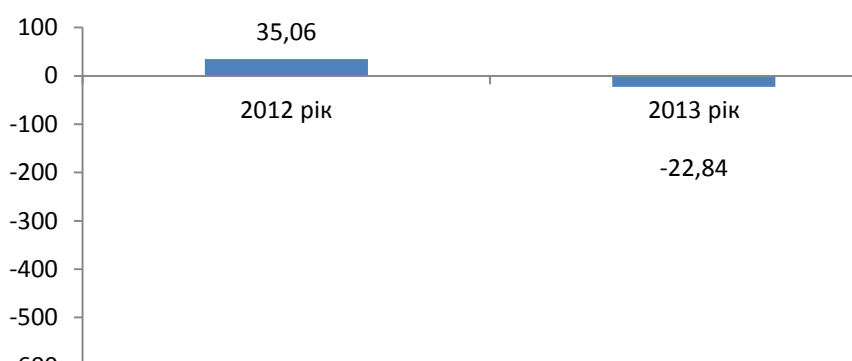


Рис.2. Динаміка прибутковості господарських підприємств в Україні за 2012 – 2014 рр., млрд грн

Як видно з проведених досліджень, спостерігається різке зниження фінансової ефективності результатів діяльності. Якщо в 2012 році рівень загальної прибутковості підприємств склав 35,1 млрд грн, то через 2 роки від змінився до рівня 590,1 млрд грн збитків.

Не можна стверджувати, що такі результати діяльності українських підприємств є наслідком виключно зміни структури капіталу. До причин такого падіння слід віднести, передусім, втрату політичної стабільності, ринків збуту, платоспроможного попиту, високу інфляцію та інші негативні макроекономічні фактори. Але і стверджувати, що збільшення питомої ваги позичкового капіталу, як наслідок загального погіршення платіжної дисципліни, зростання дебіторської заборгованості, здорожчання банківських кредитів, не вплинуло на фінансову результативність також не можна. Хоча б з огляду на безвідповідальне зростання облікової ставки Національного банку України, яка з показника в 7,5% на початок 2012 року зросла на кінець 2014 року майже у 2 рази (14%).

Отже, фінансова результативність будь-якого господарського підприємства перебуває в тісній залежності зі структурою його фінансового капіталу, сформованого за рахунок власного та позичкового капіталу. Розглянемо їх основні характеристики.

Власний капітал, як відомо з джерел економічної літератури – це загальна вартість засобів у грошовій, матеріальній і нематеріальній формах, які авансовані у формування активів підприємства. У бухгалтерському обліку він відображається у пасиві балансу і формується при його створенні та у процесі здійснення фінансово-господарської діяльності. Для різних організаційно-правових форм господарської діяльності існують різні структурні відмінності його складу.

Власний капітал є основним та безстроковим джерелом фінансування господарської діяльності підприємства, джерелом погашення збитків підприємства, а також показником, що використовуються для оцінки фінансового стану підприємства, оскільки він демонструє, з одного боку, ступінь фінансової незалежності підприємства від його зовнішніх джерел фінансування, а з іншого – ступінь його кредитоспроможності.

Сутність та призначення власного капіталу підприємства реалізується в його функціях:

- функція заснування та введення в дію підприємства. Власний капітал, а саме статутний, є фінансовою основою для існування та початку роботи нового суб'єкта господарювання;

- функція відповідальності та гарантії. Чим більший власний капітал підприємства, тим більших збитків може зазнати підприємство без загрози кредиторам, отже, тим вищою є його кредитоспроможність;

- захисна функція. Чим більший власний капітал, тим краще захищеним є підприємство від впливу загрозливих для його існування факторів, оскільки саме за рахунок власного капіталу можуть покриватися збитки підприємства;

- функція фінансування та забезпечення ліквідності. Внесками у власний капітал можуть бути грошові кошти. Вони можуть використовуватися для фінансування операційної та інвестиційної діяльності підприємства, а також для погашення заборгованості по позичках. Це, у свою чергу, підвищує ліквідність підприємства, з одного боку, та потенціал довгострокового фінансування, з іншого;

- база для нарахування дивідендів і розподілу майна. Одержаний впродовж року прибуток або розподіляється та виплачується власникам корпоративних прав у вигляді дивідендів, або спрямовується на збільшення статутного чи резервного капіталу;

- функція управління та контролю. Згідно із законодавством власники підприємства можуть брати участь в його управлінні. Фактичний контроль над підприємством

твом здійснює власник контрольного пакета його корпоративних прав. Володіння контрольним пакетом дає можливість проводити власну стратегічну політику розвитку підприємства, формувати дивідендну політику, контролювати кадрові питання. Таким чином, статутний капітал забезпечує право на управління виробничими факторами та майном підприємства;

– рекламна (репрезентативна) функція. Солідний статутний капітал створює підґрунтя для довіри з боку інвесторів, постачальників факторів виробництва та споживачів кінцевого продукту.

Враховуючи функції власного капіталу можна зазначити, що його розмір визначає ступінь незалежності та впливу його власників на підприємство, а для кредиторів є показником відповідальності та його кредитоспроможності. Чим більший власний капітал і менша кредиторська заборгованість, тим кращі стосунки у підприємства з його контрагентами.

Абсолютна та відносна величина власного капіталу підприємства залежить від його фінансових можливостей та обраної ним політики щодо структури власного капіталу. Фінансування діяльності підприємства за рахунок власного капіталу є альтернативою до залучення позичкових коштів.

До характеристик позичкового капіталу, слід віднести:

- широкі можливості залучення;
- забезпечення зростання фінансового потенціалу підприємства при умові істотного розширення його активів і зростання обсягу господарської діяльності;
- створює фінансові ризики, а саме: ризик зниження фінансової стійкості й втрати платоспроможності. Рівень цих ризиків зростає пропорційно зростанню питомої ваги використання позичкового капіталу;
- активи, сформовані за рахунок позичкового капіталу, дають меншу (при інших рівних умовах) норму прибутку;
- високу залежність вартості позичкового капіталу від коливань кон'юнктури фінансового ринку;
- складність процедури залучення, оскільки надання кредитних ресурсів залежить від рішення інших господарюючих суб'єктів (кредиторів), вимагає у деяких випадках сторонніх гарантій або застави.

Таким чином, підприємство, що використовує у фінансово-господарській діяльності тільки власний капітал, має найвищий рівень фінансової стійкості, але при цьому воно обмежує темпи власного розвитку, так як запобігає розширенню операційної та інвестиційної діяльності в періоди сприятливої кон'юнктури ринку і не використовує фінансових можливостей приросту прибутку на вкладений капітал. А підприємство, що використовує виключно позичковий капітал, має більш високий фінансовий потенціал розвитку, але в більшій мірі генерує фінансові ризики та загрозу банкрутства, яка зростає по мірі зростання питомої ваги позичкового капіталу в загальній сумі активів.

В теоретичній науці, господарській практиці не визначено сталого співвідношення частки власного та позичкового капіталу, яке б одночасно забезпечувало стабільність функціонування та розвиток на перспективу на різноманітних галузевих та регіональних ринках, а також в різні часові інтервали. Дане співвідношення в умовах ринку слід розглядати не як сталу константу, а відносну величину для кожного окремого суб'єкта господарювання. Його оптимальність слід визначати через виникнення ефекту фінансового левериджу, який сприяє максимізації рівня рентабельності власного капіталу при заданому рівні фінансового ризику.

Отже, найважливіше питання в управлінні фінансами підприємства є визначення оптимальної структури капіталу. Кожне підприємство повинно прагнути досягти його оптимального співвідношення. У зв'язку з цим важливе значення для формування такого співвідношення має показник, який називається фінансовий леверидж, що оптимізує використання позичкових коштів з точки зору зростання рентабельності власного капіталу.

Ефект фінансового левериджу розраховується за формулою:

$$ЕФЛ = (1 - Спп) \times (КВРа - ВКкр) \times ПК/ВК \quad (1)$$

де: *ЕФЛ* – ефект фінансового левериджу, який полягає в зростанні коефіцієнту рентабельності власного капіталу, %;

Спп – ставка податку на прибуток, виражена в десятковому дробі;

КВРа – коефіцієнт валової рентабельності активів (відношення валового прибутку до середньої вартості активів), %;

ВКкр – середній розмір відсотків за кредитні ресурси, які корпорація виплачує за використання позикового капіталу, %;

ПК – середня сума використовуваного корпорацією позикового капіталу;

ВК – середня сума власного капіталу корпорації.

З формули можна виділити три основні складові:

По-перше, податковий коректор фінансового левериджу (*Спп*), котрий показує якою мірою проявляється ефект фінансового левериджу у зв'язку з різним рівнем оподаткування прибутку.

По-друге, диференціал фінансового левериджу (*КВРа - ВКкр*), який характеризує різницю між коефіцієнтом валової рентабельності активів та середнім розміром відсотка за кредит.

По-третє: коефіцієнт фінансового левериджу (*ПК/ВК*), що характеризує суму позикового капіталу, який підприємство використовує, в розрахунку на одиницю власного капіталу.

Податковий коректор фінансового левериджу практично не залежить від діяльності підприємства, оскільки ставка податку на прибуток визначена законодавчо. Разом з тим, у процесі управління фінансовим левериджем податковий коректор може бути використаний у таких випадках:

а) якщо за різними видами діяльності підприємства встановлено диференційовані ставки оподаткування прибутку;

б) якщо за окремими видами діяльності підприємство використовує податкові пільги по прибутку;

в) якщо окремі дочірні фірми здійснюють свою діяльність у вільних економічних зонах країни, де діє пільговий режим оподаткування прибутку;

г) якщо окремі дочірні відділення підприємства здійснюють свою діяльність у державах з більш низьким рівнем оподаткування.

Диференціал фінансового левериджу є головною умовою, яка формує позитивний ефект фінансового левериджу. Цей ефект проявляється в тому випадку, якщо рівень валового прибутку, який генерується активами підприємства, перевищує середній розмір відсотків за кредитні ресурси, що використовується (включаючи всі витрати щодо їх залучення та обслуговування). Чим вище позитивне значення

диференціалу фінансового левериджу, тим вищий при інших рівних умовах буде його ефект.

Цей показник досить динамічний, що обумовлено дією таких факторів:

– зростання вартості позикових коштів у період погіршення кон'юнктури фінансового ринку;

– зниження фінансової стійкості корпорації в процесі підвищення частки використуваного позикового капіталу може призвести до ризику банкрутства, що змушує кредиторів підвищити ставки відсотка за кредит;

– скорочення обсягу реалізації продукції в період погіршення кон'юнктури товарного ринку, що призводить до зменшення розміру валового прибутку від операційної діяльності.

Формування від'ємного значення диференціалу фінансового левериджу з вище перелічених причин завжди призводить до зниження коефіцієнта рентабельності власного капіталу. В цьому випадку використання підприємством позикового капіталу дає негативний ефект.

Значення механізму впливу фінансового левериджу на рівень прибутковості власного капіталу та рівень фінансового ризику дозволяє цілеспрямовано управляти як вартістю, так і структурою капіталу будь-якого господарського підприємства.

Висновки та пропозиції. Господарське підприємство для здійснення діяльності може використовувати як власні так і позикові фінансові ресурси. Фінансова ефективність залежить від їх структури, на формування якої впливають: стан ринку капіталів, відсоткова політика комерційних банків, можливості корпоративних заставників, види господарської діяльності тощо. Як власний, так і позиковий капітал мають свої переваги та недоліки. Досягнення оптимального їх співвідношення в практичній діяльності підприємству допоможе розрахунок коефіцієнта фінансового левериджу.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Господарський кодекс України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
2. *Цивільний кодекс України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
3. *Офіційний сайт Державної служби статистики України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
4. *Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент : учеб. курс / И.А. Бланк.* – К.: Эльга-Н, Ника-Центр, 2001. – 448 с.
5. *Бланк, И. А. Управление формированием капитала : научное издание / И. А.Бланк.* – К.: Эльга-Н, Ника-Центр, 2002. – 512 с.
6. *Фінанси (державні, корпоративні, міжнародні): підручник / В.О.Онищенко, А.Ю.Бережна, Л.О.Птащенко, І.Б. Чичкало-Кондрацька.* – К.: «Центр учбової літератури», 2016. - 600 с.
7. *Фінансовий менеджмент: навч. посіб. / Т.В. Момот, В.О.Безугла, Ю.О.Тараруєв, М.В.Кадничанський, І.Г.Чалий-К.* : Центр учбової літератури, 2011. - 712 с.
8. *Поддєрьогін А. М. Фінанси підприємств: підручник / А. М. Поддєрьогін, М. Д. Білик, Л. Д. Буряк, С. О. Булгакова, А. П. Куліш [6 вид., перероб. та доп.].* – К.: КЕНУ, 2006. – 552 с.
9. *Бригхэм Ю. Ф. Финансовый менеджмент.* 10-е изд./ Ю. Ф. Бригхэм , М. С. Эрхардт – Питер, 2009. – 960 с.
10. *Бочаров В. В. Финансовый анализ.* Краткий курс. 2-е изд. – СПб.: Питер, 2009. – 240 с.
11. *Тян Р. Б. Планування діяльності підприємства: Навч. посібник.* – К.: МАУП, 1998. – 156 с.
12. *Лігоненко Л. О. Управління грошовими потоками/ Л.О.Лігоненко, Г.В.Ситник: Навч. посібник.* – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2005. – 255 с.

13. Павлова Л. Н. *Финансовый менеджмент*: Учебник для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 269 с.

REFERENCES

1. *Gospodarskyi kodeks Ukrainy*. Available at : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15/>.
2. *Cyvil'nyi kodeks Ukrainy* Available at : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
3. *Ofitsiynyi sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy*. Available at : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
4. Blank I.A. *Investicionnyi menedzhment [Investment management]* / I.A. Blank. – K.: Elga-N, Nika-Center, 2001. – 448 p.
5. Blank I.A. *Upravlenie formirovaniem kapitala [Management of capital formation: scientific publication]* / I.A. Blank. – K.: Elga-N, Nika-Center, 2001. – 512 p.
6. Onishchenko V.O., Berezhna A.U., Ptashchenko L.O., Chichkalo-Kondrac'ka I.B. *Financy [Finance]: the tutorial* / – K.: «Centre of educational literature», 2016.-600p.
7. Momot T.V. , Bezygla V.O., Tararyev U.O., Kadnychans'kyi M.V., Chalyi I.G. *Finansovyi menedzhment [Financial management] a training manual* / -K. : «Centre of educational literature», 2011. – 712 p.
8. . Podderegin A. M., Bilyk M. D., Buriak L.D., Bulgakova S. O., Kulish A.P. *Financy pidpriemstv [Finance companies] tutorial* / – K.: KENY, 2006. – 552 p.
9. Brigham U.F. *Finansovyi menedzhment [Financial management]* – Piter, 2009. – 960 p.
10. Bocharov V.V. *Finansovyi analiz [Financial analysis]* – SPB.: Piter, 2009. – 240 p.
11. Tian R.B. *Planyvania diyalnosti pidpriemstva [Planning of enterprise activity]: Tutorial*. – K.: MAYP, 1998. – 156 p
12. Ligonenko L.O., Sytnik G.V. *Ypravlinia groshovumu potokamy [Cash flow management] Tutorial*. – K.: Kyiv.Nacionalniy torгово-ekonomichnyi universytet, 2005. – 255 p.
13. Pavlova L.N. *Finansovyi menedzhment [Financial management]: Tutorial*. — M.: Yuniti-Dana, 2003. – 269 p.

УДК 330.342.3-021.387:[330.117:005.25]

Олена Фоміна, к.е.н.

(доцент кафедри «Економічна теорія», Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського, Україна)

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ В АСПЕКТІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

Предмет. Економічні відносини в аспекті сталого розвитку економіки, зокрема формування відносин відповідальності суб'єктів господарювання.

Мета. Висвітлення проблеми відповідальності як економічного феномену, та виявлення її особливостей як системи відносин на різних рівнях економіки.

Методика. Використовуючи системний підхід сформовано систему відповідальності відносин господарюючих суб'єктів, що взаємодіють на нано-, мікро-, макро- і мегарівнях. Для набуття системою соціально-економічних відносин статусу «відповідальної» потребує впровадження у звітність суб'єктів господарювання відповідних критеріїв оцінки, які стануть реальним відображенням результатів виконання взятих на себе зобов'язань.

Результати. На основі теоретичних досліджень відносин відповідальності представлено систему узгодження різноспрямованих інтересів економічних суб'єктів як їх взаємодія на нанорівні або особистісному, мікрорівні або рівні колективної діяльності, макрорівні або рівні суспільних/національних відносин, мегарівні або наднаціональному/глобальному рівні соціально-економічних відносин.

Область застосування результатів. Аналіз відносин відповідальності суб'єктів на різних рівнях економіки є підґрунтям для формування ними ефективної економічної політики. В контексті сталого розвитку подальшого впровадження потребує реалізація принципів відповідальності на національному, соціальному та індивідуальному рівнях, що і виступає перспективами подальших досліджень.

Висновки. Відповідальність в аспекті сталого розвитку країни – це відповідальність тих, хто приймає рішення щодо реформування економіки перед тими, на кого ці рішення прямо або опосередковано впливають. Особливе місце в системі відповідальності посідає держава, відповідальність якої представляє собою цілий комплекс моделей, механізмів соціально-економічної політики, що має багатоцільову конструкцію узгодження інтересів економічних суб'єктів всіх рівнів соціально-економічних відносин.

© Фоміна О. О., 2016

Є всі підстави очікувати, що реальна практична діяльність вітчизняних підприємств, побудована на принципах відповідальності, буде набувати все більшого значення, але в контексті сталого розвитку подальшого впровадження потребує реалізація принципів відповідальності на національному, соціальному та індивідуальному рівнях, що і виступає перспективами подальших досліджень.

Ключові слова: відповідальність, сталий розвиток, економічні відносини, нанорівень, мікрорівень, макрорівень, мегарівень інтереси суб'єктів господарювання.

Елена Фомина, к.э.н.

(доцент кафедри «Экономическая теория», Донецкий национальный университет экономики и торговли имени Михаила Туган-Барановского, Украина)

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В АСПЕКТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

Предмет. Экономические отношения в аспекте устойчивого развития экономики, в частности формирования отношений ответственности субъектов хозяйствования.

Цель. Освещение проблемы ответственности как экономического феномена, и выявление ее особенностей как системы отношений на разных уровнях экономики.

Методика. Используя системный подход сформирована система ответственности хозяйствующих субъектов, взаимодействующих на нано-, микро-, макро- и мегауровнях. Для приобретения системой социально-экономических отношений статуса «ответственной» необходимо внедрение в отчетность субъектов хозяйствования соответствующих критериев оценки, которые станут реальным отражением результатов исполнения, взятых на себя обязательств.

Результаты. На основе теоретических исследований отношений ответственности представлена система согласования разнонаправленных интересов экономических субъектов как их взаимодействие на наноуровне или личностном, микроуровне или уровне коллективной деятельности, макроуровне или уровне общественных/национальных отношений, мегауровне или наднациональном/глобальном уровне социально-экономических отношений.

Область применения результатов. Анализ отношений ответственности субъектов на разных уровнях экономик является основой для формирования ними эффективной экономической политики. В контексте устойчивого развития дальнейшего внедрения требует реализация принципов ответственности на национальном, социальном и индивидуальном уровнях, что и выступает перспективами дальнейших исследований.

Выводы. Ответственность в аспекте устойчивого развития страны – это ответственность тех, кто принимает решения по поводу реформирования экономики перед теми, на кого эти решения прямо или косвенно влияют. Особенное место в системе ответственности занимает государство, ответ-

ственность которого представляет собой целый комплекс моделей, механизмов социально-экономической политики, которая имеет многоцелевую конструкцию согласования интересов экономических субъектов всех уровней социально-экономических отношений. Есть все основания ожидать, что реальная практическая деятельность отечественных предприятий, построенная на принципах ответственности, будет приобретать все большее значение, но в контексте устойчивого развития дальнейшего внедрения требует реализация принципов ответственности на национальном, социальном и индивидуальном уровнях, что и выступает перспективами дальнейших исследований.

Ключевые слова: ответственность, устойчивое развитие, экономические отношения, наноуровень, микроуровень, макроуровень, мегауровень, интересы субъектов хозяйствования.

Olena Fomina, cand. of econ. sci

(Associate Professor of Department of «Economic theory», Donetsk national university of economy and trade named after Mikhail Tugan-Baranowski, Ukraine)

RESPONSIBILITY OF ECONOMY SUBJECTS AS AN ASPECT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF ECONOMY

Subject. Economic relations in the aspect of sustainable economic development, in particular the formation of the responsibility of economic entities.

Purpose. Disclosure the responsibility problems as an economic phenomenon and identify its characteristics as a system of relations on different levels of the economy.

Methodology. The system of responsibility of economic entities interacting on the nano-, micro-, macro- and mega-levels has been established using a systematic approach. To purchase a system of socio-economic relations «responsible» status it is necessary to introduce into the reporting entities relevant assessment criteria, which will be a true reflection of performance commitments results.

Findings. The system of coordinating divergent interests of economic entities has been presented on the basis of theoretical research of responsibility relations, as their interaction on the personal level; the micro level or the level of collective activity; the macro level or the level of public / national relations; the mega level or supranational / global level of socio-economic relations.

Practical value. The analysis of actors responsibilities at different levels of economy is the basis for the formation of their effective economic policy. Further implementation of the principle of responsibility at the national, social and individual levels requires realizations in the context of sustainable development. It supports prospects for further research.

Conclusions. Responsibility in terms of sustainable development is the responsibility of those who make decisions on economic reforming to those whom these decisions directly or indirectly affect. Therefore, the State's responsibility in terms of sustainable development is the complex of models and mechanisms of social and economic policy, which has a multipurpose structure of coordinating interests of economic entities at all levels of socio-economic relations. The status of «responsible system» requires the im-

plementation of the relevant criteria of responsibility to statements of entities, which will be a true result of commitments implementation. There are all reasons to expect that the real practical activities of micro entities, built on the principles of responsibility, will become increasingly important, but in the context of sustainable development principles of responsibility require introduction of further implementation at the national, social and individual levels. It needs further research.

Keywords: responsibility, sustainable development, economic relations, nanolevel, micro level, macro level, mega level, the interests of economic entities.

Постановка проблеми. Найважливішою сучасною тенденцією є загострення глобальних проблем, що загрожують добробуту майбутніх поколінь, і навіть самому існуванню людства. У своїх прагненнях до збереження людства та умов його гідного існування світова спільнота визначила сталий розвиток як найкращий варіант досягнення цих цілей. Сталий розвиток при його впровадженні передбачає збалансованість розвитку економічної, екологічної та соціальної систем і одночасну їх здатність до саморегуляції та відтворення, що обумовлює зміну сучасної моделі економіки на нову, яка заснована на інноваційному й ефективному природокористуванні й гарантує гідний рівень життя нинішніх і майбутніх поколінь [1, С. 39]. З цих позицій все більшої актуальності набуває відповідальність суб'єктів господарювання, яка виступає основою політичної стабільності, сприяє реалізації інноваційних тенденцій розвитку соціально-економічних відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналізу відповідальності як соціального феномену присвячено багато досліджень науковців різних спрямувань як філософії, соціології, права і економіки, зокрема А. Керролла [1], Д. Ф. Томпсона [2], М. Фрідмена [3], А. Колота [4, 5] і О. Новікової [6] та ін. В їхніх працях розглядаються проблеми формування та розвитку відповідальності на рівні уряду і підприємництва, функціонування соціальної відповідальності бізнесу. Разом з тим, відповідальність як економічну категорію досліджено ще недостатньо; відсутні роботи присвячені аналізу впливу відповідальності на стан соціально-економічної системи, її зв'язку зі сталим розвитком.

Мета статті – розглянути сутність відповідальності як економічного феномена, та виявити її особливості як системи відносин на різних рівнях економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до неокласичної теорії, відповідальність розглядається як результат прагнення економічних суб'єктів до максимізації власної корисності (мінімізації своїх втрат) через підпорядкування своїх дій існуючим в суспільстві нормам і цінностям, інтересам інших суб'єктів. Відповідальність націлена на досягнення соціального консенсусу, без якого неможливе забезпечення економічного зростання і стабільного соціально-економічного розвитку суспільства [7, С. 156].

Система узгодження різноспрямованих інтересів економічних суб'єктів може бути представлена наступними рівнями відповідальності: нанорівень або особистісний, мікрорівень або рівень колективної діяльності суб'єктів, макрорівень або рівень суспільних/національних відносин, мегарівень або наднаціональний / глобальний рівень соціально-економічних відносин.

На нанорівні відповідальність виявляється через підпорядкування власних інтересів суспільним нормам та цінностям, моральну зрілість індивіда щодо їх дотримання. Схематично можна представити так: «індивід (особа) ↔ суспільні норми та цінності». Формування відповідальності цього рівня відбувається поза економіч-

ною сферою, під впливом оточуючого середовища (сім'ї, дитячого садка, згодом школи, вулиці та ЗМІ).

Мікрорівень відповідальності є складнішим, оскільки передбачає перетворення індивіда на суб'єкт соціально-економічних відносин, формування більш складних суб'єктів економічних відносин та їх взаємодію на основі підпорядкування інтересів один одному. Схематично цей рівень відповідальності може бути представлений так: «індивід ↔ суб'єкт ↔ суспільні норми та цінності». Зокрема на цьому рівні вступають у відносини такі суб'єкти економічної діяльності як наймані працівники та роботодавці або представники їх інтересів – профспілки, об'єднання роботодавців, конфедерації та федерації профспілок та роботодавців.

Відповідно до концепції відповідальності роботодавці розробляють власну стратегію розвитку, проектують структуру управління та внутрішньо організаційні відносини, у відповідності до інтересів і очікувань кожного суб'єкта відносин праці. Накопичування додаткових знань у професійній галузі, підвищення кваліфікації не насаджуються в адміністративному порядку, а відбуваються за допомогою вивчення і використання досвіду з вирішення того чи іншого питання, виходячи з вимог макрооточення, що постійно змінюється, і внутрішнього стану організації. Саме тут виникають відносини корпоративної соціальної відповідальності, що передбачають раціональний відгук організації на суперечливі очікування заінтересованих сторін, спрямований на сталий розвиток компанії; відповідальність тих, хто приймає бізнес-рішення, перед тими, на кого ці рішення націлені; або впровадження у корпоративне управління певного типу соціальних зобов'язань (здебільшого, добровільних) перед працівниками, партнерами, інститутами громадянського суспільства і суспільством у цілому [4, С. 71].

Макрорівень відповідальності може бути представлений суспільним та державним рівнями відносин економічних суб'єктів, що обумовлені та взаємно підпорядковані. Суспільний рівень відносин відповідальності передбачає соціально-економічну відповідальність суспільства за гідний рівень життя нинішнього і майбутнього поколінь, тут суспільні інтереси мають підпорядковуватись індивідуальним, «суспільство ↔ індивідуальні цінності та пріоритети». Державний рівень – визначає кращі шляхи досягнення сталого розвитку, зокрема соціального і людського, відбувається підпорядкування державних інтересів суспільним і індивідуальним, тобто «держава ↔ суспільні, індивідуальні норми та цінності». Тут діють принципи громадської та державної відповідальності. Дотримання принципу громадської відповідальності передбачає реалізацію соціального захисту населення неспроможного реалізовувати свою трудову функцію; а також недопущення соціально орієнтованою державою неправомірних розривів у доходах різних категорій громадян за допомогою правового регулювання. Принцип державної відповідальності полягає у створенні і додержанні правил поведінки на ринку, створенні відповідних умов для упорядкування економічного і соціального прогресу, з обмеженням руйнівної дії стихії ринку. Державні інститути покликані бути постачальниками повної і надійної інформації як суспільного товару. Дотримання такого принципу має позитивні наслідки, що проявляються у збереженні і накопиченні трудового потенціалу країни, і сприяють вирішенню проблем, пов'язаних з охороною здоров'я, наданням освіти населенню, працевлаштуванням, інформатизацією та комп'ютеризацією і т.д. «Соціальна держава бореться не за те, щоб не було бідних, а за те, щоб всі були багатими» [8, С. 90].

Мегарівень відносин відповідальності передбачає підпорядкування національ-

них інтересів пріоритетам світового розвитку, розвитку людської цивілізації відповідно до міжнародних домовленостей щодо запровадження сталого розвитку, а також Глобальному договору ООН [6, С.40]. Глобальний договір ООН пропонує компаніям забезпечити – в рамках своєї сфери впливу – дотримання, підтримку та впровадження основних цінностей у сфері прав людини, трудових норм, охорони навколишнього середовища та боротьби з корупцією. Схематично мегарівень відносин відповідальності можна відобразити так: «держава ↔ норми та цінності людської цивілізації». Відносини цього рівня відповідальності зорієнтовані на реалізацію Програми розвитку ООН (ПРООН), що мають на меті досягнення восьми «цілей розвитку тисячоліття» таких як подолання бідності, зменшення дитячої смертності, поліпшення здоров'я матерів, обмеження поширення віл-інфекції/сніду та туберкульозу, забезпечення гендерної рівності, забезпечення якісної освіти впродовж життя, сталого розвитку довкілля, глобального партнерства для розвитку; реалізацію Програми ООН з навколишнього середовища (ЮНЕП), що має на меті вирішення найгостріших проблем сучасної екологічної кризи (опустелювання, деградації ґрунтів, погіршення якості і зменшення кількості прісних вод, забруднення Світового океану); реалізацію Програми ТАСІС ЄС, що має на меті допомогу країнам пострадянського простору. Також на наднаціональному рівні щодо відповідальності суб'єктів господарювання в аспекті сталого розвитку діють Європейська економічна комісія ООН, зокрема Комітет з екологічної політики, Комітет з лісового господарства, Комітет з населених пунктів та земельних ресурсів тощо та допоміжні підпорядковані ним органи.

У міжнародній практиці існують спеціальні критерії визначення відповідальності економічних суб'єктів, їх підпорядкованості цілям розвитку людської цивілізації, зокрема міжнародний стандарт відповідальності «Social Accountability – 8000» [9], що регламентує ефективність діяльності щодо захисту навколишнього середовища, якість взаємовідносин зі співробітниками й акціонерами та додержання прав людини; міжнародний стандарт ISO 26000:2010 «Керівництво із соціальної відповідальності» [10]; ISO 9001:2000 «Системи управління якістю. Вимоги» – міжнародний стандарт, який встановлює вимоги до системи менеджменту якості; ISO 14000 – стандарт у галузі екологічного менеджменту, GRI – рекомендації щодо звітності в галузі сталого розвитку; стандарт «AccountAbility – 1000», що дозволяє провести оцінку успіху організації в економічній, екологічній, соціальній сферах; стандарт «Про розповсюдження інформації про небезпечні речовини» (Hazard Communication Standard – HCS), який визначає рівень відповідальності корпорацій у виробничій і невиробничій сфері перед своїм персоналом і суспільством [11].

Україна належить до тих держав, які взяли на себе зобов'язання щодо запровадження в систему господарювання принципів сталого розвитку [12]. Основною передумовою забезпечення сталого розвитку є гармонізація всієї системи суспільних відносин, розбудова в Україні моделі реального соціально-економічного прогресу, що потребує реалізації цілого комплексу заходів, спрямованих на припинення руйнації людського капіталу, забезпечення підвищення добробуту населення, посилення соціально-економічного регулювання сфери праці, підвищення ролі соціального партнерства у забезпеченні максимального використання та нарощування людського потенціалу (тобто перетворення його на капітал) на всіх рівнях. На основі зазначеного гостро постає питання щодо відповідальності суб'єктів господарювання всіх рівнів соціально-економічних відносин, оскільки кризові явища, що охопили країну, все більше гальмують її розвиток. Впровадження відповідальності

в загальну систему суспільного розвитку потребує як додержання законів, традицій, так і головного – високої загальної культури та моральності суб'єктів господарювання.

Найближчим до нашого розуміння сутності проблеми відповідальності суб'єктів господарювання та шляхів її розв'язання є позиція А. Колота, який пропонує та обґрунтовує концепцію «консолідованої відповідальності» [4, С. 78]. Основні положення зазначеної концепції полягають у такому:

- заперечення індивідуального і колективного егоїзму та рівноцінна відповідальність усіх суб'єктів господарювання за свій внесок у соціально-економічний розвиток організації, регіону, держави; при цьому декларується неможливість реалізації політики державного рекету, спонукання до адміністративної корупції, вимагання сплати податків наперед, чинення адміністративних перепонів тощо;

- докладання спільних зусиль представницьких органів роботодавців і найманих працівників щодо підвищення конкурентоспроможності, набуття конкурентних переваг, що потенційно дають можливість власникам одержувати більш високі дивіденди; менеджерам – гідну винагороду у формі окладів, премій, бонусів; працівникам – зберегти робоче місце й одержувати належну заробітну плату;

- досягнення соціального компромісу між профспілками і роботодавцями щодо участі найманих працівників у розподілі прибутків.

Відповідно до зазначеного постає питання щодо модернізації системи управління та суспільних відносин на засадах відповідальності для досягнення цілей сталого розвитку. Вони потребують впровадження мотиваційних механізмів відповідальної поведінки індивіда, колективу, бізнесу, суспільства і держави, тобто учасників нано-, мікро-, макро- та мегарівнів суспільних відносин; реформування системи правових, економічних, наукових, інформаційних механізмів, які створюють інституціональні умови та можливості досягнення сталого розвитку. Кожна складова зазначених механізмів є значущою для забезпечення цілей сталого розвитку на засадах відповідальності [6, С. 50]. На даний момент інституційне забезпечення реалізації відповідальності щодо сталого розвитку в Україні практично не розвинене. Фактичний стан застосування відповідальності з метою досягнення сталого розвитку свідчать про необхідність залучення органами влади наукових сил країни до розробки теоретико-методологічних та практичних засад формування і реалізації соціально-економічної відповідальності щодо сталого розвитку.

Зважаючи на зазначене, відповідальність в аспекті сталого розвитку постає як спільна, загальна, консолідована відповідальність усіх учасників соціально-економічних відносин [4, С. 79]. Щодо необхідності посилення відповідальності суб'єктів економічної діяльності та інститутів суспільства слід також погодитись з Колотом [4, С. 72-73], наведемо основні об'єктивні причини:

- криза соціально-економічних відносин і, як наслідок, втрата сталості економічного розвитку;

- поглиблення асиметрії економічного і соціального розвитку під дією економічної політики держави і чинних господарсько-правових норм, що загрожує соціально-економічній безпеці [5];

- послаблення соціокультурних, моральних настанов соціально-економічної діяльності суб'єктів господарювання, що у підсумку призводить до їх деградації;

- поширення ліберальних концепцій в системі соціально-трудова відносин та їх десоціалізація;

- домінування концепції «людини економічної» над концепціями «людини со-

ціальної» і «людини відповідальної», суб'єктивне тлумачення діалектики економічного і соціального розвитку з позицій максимізації власної вигоди у короткостроковому періоді;

– руйнування «культури солідарності» та формування «егоїстичного» суспільства споживання;

– загострення екологічних проблем.

Висновки та пропозиції. Таким чином, відповідальність в аспекті сталого розвитку країни – це відповідальність тих, хто приймає рішення щодо реформування економіки перед тими, на кого ці рішення прямо або опосередковано впливають. Тому відповідальність держави – це цілий комплекс моделей, механізмів соціально-економічної політики, що має багатоцільову конструкцію узгодження інтересів економічних суб'єктів всіх рівнів соціально-економічних відносин. Набуття системою соціально-економічних відносин статусу «відповідальної» потребує впровадження у звітність суб'єктів господарювання відповідних критеріїв оцінки, які стануть реальним відображенням результатів виконання взятих на себе зобов'язань. Є всі підстави очікувати, що реальна практична діяльність вітчизняних підприємств, побудована на принципах відповідальності, буде набувати все більшого значення, але в контексті сталого розвитку подальшого впровадження потребує реалізація принципів відповідальності на національному, соціальному та індивідуальному рівнях, що і виступає перспективами подальших досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Carroll A. B. Corporate social responsibility: Evolution of definitional // *Business and Society*. – 1999. – № 38 (3). – P. 268-295.
2. Thompson Dennis F. Restoring Responsibility: Ethics in Government, Business and Healthcare. Cambridge University Press, 2005. – 340 p.
3. Friedman M. The social responsibility of business is to increase its profits. – Springer Berlin Heidelberg, 2007. – P. 173-178.
4. Колот А. М. Корпоративна соціальна відповідальність: сучасна філософія, проблеми засвоєння / А. М. Колот. – *Економіка України*. – 2014. № 3(628). – С.70-82.
5. Колот А. М. Асиметрії розвитку соціально-трудової сфери: прояви, причини, передумови подолання / А. М. Колот. – *Актуальні проблеми економіки*. – 2012. – № 6(132). – С. 205-211.
6. Діагностика стану та перспектив розвитку соціальної відповідальності в Україні (експертні оцінки) : монографія / О. Ф. Новікова, М. С. Дейч, О. В. Панькова та ін.; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2013. – 296 с. – ISBN 978-966-02-7056-5
7. Оленцевич Н. В. Відповідальність в системі економічних відносин / Н. В. Оленцевич, О. О. Фоміна; *Економіка і управління в умовах глобалізації : матеріали ІV міжнар. наук.-практ. інтернет-конф.*, 21 трав. 2015 р. / М-во освіти і науки України, Донец. нац. ун-т економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського. – Кривий Ріг: [ДонНУЕТ], 2015. – 224 с., С.155-158.
8. Калашников С. В. Становление социального государства в России : [монография] / Сергей Вячеславович Калашников. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2003. – 159 с.
9. Міжнародний стандарт «Соціальна відповідальність» (SA8000) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=n0015697-07>.
10. ISO 26000:2010. Руководство по социальной ответственности. Guidance on social responsibility [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:26000:ed-1:v1:ru>
11. Hazard Communication Standard. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.orosha.org/pdf/pubs/4960.pdf>
12. Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020» Схвалено Указом Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015. // *Урядовий кур'єр*. – № 6. – 15.01.2015 р.

REFERENCES

1. *Carroll A.* Corporate social responsibility: Evolution of definitional // *Business and Society*. – 1999. – № 38 (3). – P. 268-295.
2. *Thompson Dennis F.* Restoring Responsibility: Ethics in Government, Business and Healthcare. Cambridge University Press, 2005. – 340 p.
3. *Friedman M.* The social responsibility of business is to increase its profits. – Springer Berlin Heidelberg, 2007. – P. 173-178.
4. *Kolot A.* (2014), «Corporate social responsibility: modern philosophy, problems of assimilation». *Economy of Ukraine*, no 3(628), pp.70-82.
5. *Kolot A.* (2012) «Asymetries in social/labour secnr development manifestations, causes and preconditions for overcoming». *Actual problems of economics*, no. 6(132), pp. 205-211.
6. *Novikova, O., Deich, M., Pankova, O., Shaulska, L., ... Ushkov, Ye.* (2013). «Diahnostyka stanu ta perspektyv rozvytku sotsialnoi vidpovidalnosti v Ukraini (ekspertni otsinky)». Donetsk: NAN Ukrainy, I-nt ekonomiky prom-sti.
7. *Olentsevych, N. Fomina, O.* (2015), «Vidpovidalnist v systemi ekonomichnykh vidnosyn» [Responsibility in system economy relations] *Ekonomika i upravlinnia v umovakh hlobalizatsii : materialy IV mizhnar. nauk.-prakt. internet-konf.*, 21 trav. 2015 r. / M-vo osvity i nauky Ukrainy, Donets. nats. un-ekonomiky i torhivli imeni Mykhaila Tuhan-Baranovskoho. [DonNUET]. Kryvyi Rih, pp.155-158
8. *Kalashnykov, S.* (2003), «Stanovlenye sotsyalnoho hosudarstva v Rossyy» [The formation of the welfare state in Russia]. ZAO «Yzdatelstvo «Экономика»», Moscow.
9. Mizhnarodnyi standart «Sotsialna vidpovidalnist» (SA8000), available at: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=n0015697-07>.
10. ISO 26000:2010 Guidance on social responsibility, available at: <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:26000:ed-1:v1:ru>
11. *Hazard Communication Standard*, available at: <http://www.oro sha.org/pdf/pubs/4960.pdf>
12. Stratehiia staloho rozvytku «Ukraina – 2020» Skhvaleno Ukazom Prezydenta Ukrainy vid 12 sichnia 2015 roku no.5/2015 [Sustainable Development Strategy «Ukraine – 2020» approved by the Decree of the President of Ukraine on January 12, 2015 № 5/2015] (2015). *Uriadovyi Kurier*, 6.

УДК 330.322.54

*Світлана Черниш, к.е.н., доцент
(доцент кафедри фундаментальних та спеціальних дисциплін, Чортківський навчально-науковий інститут підприємництва і бізнесу Тернопільського національного економічного університету)*

СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО АНАЛІЗУ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ

Аналіз інвестиційних проектів є одним з найбільш відповідальних етапів у розв'язанні низки стратегічних задач, властивих управлінню інвестиційно-фінансовою діяльністю підприємств. Відповідно – обґрунтованість управлінських рішень залежить від того, наскільки об'єктивно й усебічно проведена оцінка ефективності інвестиційного проекту, яка передбачає не тільки кількісні, а й якісні критерії.

У статті обґрунтована необхідність дослідження та розробки відповідних методичних підходів щодо застосування системного підходу до аналізу інвестиційних проектів, що дозволить оцінити економічну ефективність проекту саме як системи взаємопов'язаних складових елементів. Розглянуто методологію проведення аналізу інвестиційного проекту, а також оцінки його ефективності. Визначено, що перевага системного підходу полягає в можливості комплексної оцінки виробничо-господарської діяльності підприємства та ефективності окремого інвестиційного проекту на всіх рівнях управління.

Результати проведених досліджень довели, що системний підхід до аналізу інвестиційного проекту ґрунтується на загальній логіці економічної оцінки проекту, а також значно збільшує імовірність об'єктивності аналізу.

Ключові слова: системний підхід, інвестиційний проект, оцінка ефективності, системний аналіз, принципи системного підходу, метод сценарного моделювання.

*Светлана Черныш, к.э.н., доцент
(доцент кафедры фундаментальных и специальных дисциплин, Чертковский учебно-научный институт предпринимательства и бизнеса Тернопольского национального экономического университета)*

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К АНАЛИЗУ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

Анализ инвестиционных проектов представляет собой один из наиболее ответственных этапов в решении целого ряда стратегических задач, присутствующих управлению инвестиционно-финансовой деятельностью предприятий.

© Черныш С. С., 2016

Соответственно – обоснованность управленческих решений зависит от того, насколько объективно и всесторонне проведена оценка эффективности инвестиционного проекта, которая предусматривает не только количественные, но и качественные критерии.

В статье обоснована необходимость исследования и разработки соответствующих методических подходов относительно применения системного подхода к анализу инвестиционных проектов, что позволит оценить экономическую эффективность проекта именно как системы взаимосвязанных составляющих элементов. Рассмотрена методология проведения анализа отдельного инвестиционного проекта, а также оценки его эффективности. Определено, что преимущество системного подхода заключается в возможности комплексной оценки производственно-хозяйственной деятельности предприятия и эффективности отдельного инвестиционного проекта на всех уровнях управления.

Результаты проведенных исследований доказали, что системный подход к анализу инвестиционных проектов, прежде всего, основывается на общей логике экономической оценки инвестиционных проектов, а также значительно увеличивает вероятность результативности анализа и, соответственно, их успешной реализации.

Ключевые слова: системный подход, инвестиционный проект, оценка эффективности, системный анализ, принципы системного подхода, метод сценарного моделирования.

Svitlana Chernysh, PhD

(Docent of Chairt fundamental and special disciplines,

Chortkiv educational and scientific Institute of entrepreneurship and business Ternopil National Economic University)

SYSTEMATIC APPROACH TO THE ANALYSIS OF INVESTMENT PROJECTS

Analysis of investment projects is one of the most important stages in solving a variety of strategic challenges inherent to the management of investment and financial activities of enterprises. Accordingly the validity of management decisions depends on how objectively and comprehensively assessed the effectiveness of the investment project, which includes not only quantitative but also qualitative criteria.

The article substantiates the necessity of studying and developing appropriate methodological approaches regarding the use of systemic approach to the analysis of investment projects, which will assess the economic efficiency of the project as a system of interrelated components. Methodology of analysis of a certain investment project and assess its effectiveness. It was determined that the advantage of the system approach lies in the possibility of comprehensive evaluation of production and economic activity of the enterprise and the efficiency of the investment project at all levels of management.

The results of these studies have proven that a systematic approach to the analysis of investment projects, primarily based on the General logic of economic evaluation of investment projects and also significantly increases the probability of scoring analysis and, therefore, their success.

Keywords: *systematic approach, investment project, performance evaluation, system analysis, system approach, method of scenario modelling.*

Постановка проблеми. На сучасному етапі господарювання основою стійкого розвитку будь-якого підприємства є системна інвестиційна діяльність. У процесі розробки і реалізації інвестиційних проектів перед суб'єктами інвестиційної діяльності постають питання розширення й поглиблення методики аналізу інвестиційних проектів з метою оптимізації процесу прийняття інвестиційних рішень.

Актуальність дослідження проблем аналізу інвестиційних проектів для вітчизняних підприємств обумовлена насамперед двома причинами. Перша причина полягає в тому, що сучасна економіка спрямовує суспільне виробництво на постійний інноваційний розвиток, який потребує відповідних інвестицій. Друга причина пов'язана з пошуком шляхів виживання підприємства, нових факторів його успіху у конкурентному середовищі та подальшого сталого розвитку.

Сьогодні існує досить розвинена методологічна база аналізу інвестиційних проектів. Зарубіжними дослідниками накопичений значний досвід щодо цього питання, але запропонований ними методичний апарат на практиці мало може бути застосований у вітчизняних умовах господарювання. Сучасна господарська практика потребує застосування нових підходів до аналізу інвестиційних проектів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми теорії, методології та організації аналізу інвестиційних проектів стали предметом дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених. Необхідно виділити дослідження в галузі теоретико-методологічних засад аналізу інвестиційних Гаврилової Н.В. [1], Гривківської О.В., Прокопець О.В. [2], Ковтун Н.В. [3], Чрниш С.С. [4], Шулепова А.А. [11] та ін.

Проте у наявних дослідженнях недостатньо уваги звертають на питання на застосування системного підходу до аналізу інвестиційних проектів.

Вибір пріоритетних напрямків інвестування та оцінка їх ефективності зумовлюють особливості аналізу інвестиційних проектів. Важливість поглибленого дослідження проблем, пов'язаних з аналізом інвестиційних проектів, визначається тим, що в умовах ризику та кризи довгострокові рішення зумовлюють необхідність нових підходів до їх аналітичного забезпечення.

Зокрема, існуючі методики аналізу інвестиційної діяльності з позицій системності залишаються не до кінця розробленими. Нерідко за рамками дослідження залишаються питання щодо визначення параметрів складових елементів інвестиційного проекту та природи зв'язків між ними. У зв'язку з цим, виникає потреба у застосуванні системного підходу до аналізу інвестиційного проекту, що стане основою для розробки моделей проекту, оптимізації його вихідних параметрів, а також стимулювання розвитку його інформаційної інфраструктури, й відповідно призведе до зменшення невизначеності щодо змін у ринковому середовищі прийняттям своєчасних управлінських рішень. Постає необхідність у дослідженні та розробці відповідних методичних підходів до питання застосування системного підходу до аналізу інвестиційних проектів, що дозволить оцінити економічну ефективність проекту саме як системи взаємопов'язаних складових елементів.

Метою наукової статті є теоретичне узагальнення та розроблення науково-обґрунтованих рекомендацій, спрямованих на вдосконалення методичних засад аналізу інвестиційних проектів шляхом застосування системного підходу.

Викладення основного матеріалу дослідження. Зауважимо, що сучасний етап розвитку вітчизняних підприємств зумовлює необхідність удосконалення існуючих

методик аналізу інвестиційних проектів та забезпечення їх відповідності потребам. Зокрема, використання аналітиками методичних підходів до аналізу й оцінки ефективності інвестиційних проектів передбачає попереднє проведення необхідних технологічних, маркетингових, організаційних та інших досліджень і складення капітального бюджету, який включає оцінку всіх видів необхідних витрат у кожному часовому періоді життєвого циклу проекту. Процедури аналізу окремого інвестиційного проекту, а також оцінки його ефективності, як правило, не передбачають обов'язкового застосування якомога більшого числа відповідних методів. Таким чином, одне з завдань, яке стоїть перед проектним аналітиком, полягає в тому, щоб обрати такі методи аналізу інвестиційного проекту, застосування яких дозволило б виявити і оцінити властивості інвестиційного проекту при мінімізації витрат і часу з урахуванням складових елементів інвестиційного проекту та природи зв'язків між ними.

За результатами проведеного дослідження слід зазначити, що на сучасному етапі аналіз інвестиційних проектів проводиться з використанням наступних методів: діалектичного (для розкриття теоретичних основ ефективності), аналізу та синтезу (при розробці методик оцінки ефективності інвестиційних проектів та оцінки економічної ефективності фінансування інвестиційних проектів комерційними банками) та порівняльного аналізу (при виборі оптимальних показників оцінки ефективності інвестування).

Основним підходом до аналізу інвестиційного проекту за сучасних умов, на нашу думку, слід обрати системний підхід, який визначає, що окремий інвестиційний проект розглядається як система, що поєднує безліч взаємодіючих складових у єдине ціле. Сутність системного підходу можна визначити як методологію наукового пізнання і практичної діяльності, в основі яких є розгляд об'єкта дослідження як системи [4, с. 120]. Відповідно, кожен проект у будь-якому випадку має містити такі складові:

- проектні матеріали;
- учасники та дії, які виконуються ними;
- організаційно-економічний механізм реалізації проекту (взаємодія учасників);
- організаційні, операційні і часові рамки.

Проект як різновид соціально-економічної системи має всі притаманні системам особливості, але володіє рядом специфічних властивостей, не притаманних іншим системам такого роду.

Слід зазначити, що інвестиційний проект відносять до класу відкритих систем, оскільки:

- проект відкритий для обміну інформацією, і такий обмін робить його життєздатним;
- вхідні параметри можуть бути задані в неявній формі та можливі варіанти сприйняття їх проектом як системою;
- на виході проекту бажані результати можуть бути отримані з тим чи іншим ступенем ймовірності;
- процеси, що відбуваються всередині проекту як системи, не є якимось заданими, їх спрямованість, інтенсивність можуть змінюватися в інтересах досягнення проектних цілей.

Погоджуємося з визначенням автора [1], що інвестиційний проект являє собою розроблену, розраховану й оформлену програму інвестування. Це поняття можна розглядати у двох аспектах. З одного боку, – це план вкладання капіталу з метою

наступного отримання доходу чи іншого значимого ефекту (соціального, екологічного), тобто опис інвестиційної ідеї та конкретних кроків її реалізації. З іншого боку, інвестиційний проект – це набір проектно-кошторисної документації, яка обґрунтовує доцільність, обсяги й строки здійснення інвестицій. Ці два аспекти перебувають у тісному зв'язку, оскільки документація, подана у вигляді техніко-економічного обґрунтування проекту, є фінансовою інтерпретацією інвестиційної ідеї, яка лежить у його основі.

Застосування методики системного підходу до аналізу інвестиційних проектів передбачає, що під економічною ефективністю інвестиційного проекту розуміємо категорію, що відображає відповідність інвестиційного проекту цілям та інтересам його учасників. Власне системний підхід передбачає поєднання різноманітних інтересів потенційних інвесторів та врахування важкопрогнозованих змін у зовнішньому середовищі [2, с. 15].

Основними принципами системного підходу визначено: цілісність, структуризація, ієрархічність побудови, множинність.

При системному підході повинне бути чітке уявлення про:

- сферу діяльності, у якій функціонує й розвивається об'єкт аналізу (у нашому випадку – інвестиційний проект);
- завдання й предмет проведення аналізу;
- сукупність інструментів і засобів, які будуть використовуватися при синтезі й аналізі даного об'єкта;
- послідовність дій у процесі досягнення ухваленої або обраної мети.

Системний підхід до аналізу інвестиційного проекту полягає в тому, що окреми інвестиційний проект розглядається як функціональна система, що складається з елементів, які в результаті взаємодії між собою дозволяють досягати мети інвестиційної діяльності підприємства. Концепція системного мислення, її принципи, засоби реалізації інвестиційних проектів передбачають всебічний системний аналіз внутрішньої та зовнішньої специфіки проекту, його мікроекономічних параметрів і динамічних характеристик, з одного боку, а також макроекономічних умов його створення, функціонування й розвитку – з другого [2, с. 15].

Інвестиційному проекту притаманні специфічні особливості, зокрема, кожен проект має подвійне оточення: ближнє оточення проекту (внутрішнє середовище підприємства, в рамках якого здійснюється інвестиційний проект) і дальнє оточення (зовнішнє середовище, в якому існує саме підприємство).

Зовнішнє середовище інвестиційного проекту являє собою не сукупність факторів, а складну систему, фактори якої пов'язані між собою, система є рухливою і здатною до змін, схильною до невизначеності тощо. Вплив деяких зовнішніх факторів підприємство пом'якшує, а інших, навпаки, підсилює. Як правило, виділяють наступні групи факторів, здатних впливати на інвестиційний проект: політичні, економічні та соціальні.

Внутрішнє середовище підприємства, в рамках якого здійснюється інвестиційний проект характеризується угруповання конкретного набору змінних і виглядає наступним чином:

- цілі, в рамках яких повинен вписуватися інвестиційний проект;
- організаційна структура, не порушуючи цілісності і враховуючи вплив якої, підлаштовуючись під яку, повинен здійснюватися проект;
- завдання, вирішення частини яких має взяти на себе проект;
- технології, які можуть принципово відрізнятися від проектних і що вимагає

перегляду основних підходів до здійснення основного виробництва;

– кадровий потенціал, який відчуває вплив проекту, що породжує реакцію на нього, готовність або небажання його підтримувати.

Процес аналізу оточення інвестиційного проекту включає наступні етапи:

– складання переліку всіх учасників і факторів, які мають або можуть мати вплив на успішну реалізацію проекту;

– складання карти всіх учасників і факторів у трьох концентричних колах за рівнями: контроль, вплив, оцінка;

– визначення ступеня залежності проекту від учасників і факторів;

– встановлення ризику того, що якісь параметри зовнішнього середовища будуть змінюватися в інтересах проекту.

Також специфіка проекту в процесі застосування методів прикладного системного аналізу знаходить своє відображення в способах урахування найважливіших факторів інвестування і алгоритмах оцінки ефективності інвестиційних проектів.

Оскільки інвестиційна діяльність є умовою та наслідком результативності функціонування підприємства, методику аналізу інвестиційного проекту (як складової інвестиційної діяльності) слід розглядати у системі з іншими показниками ефективності господарської діяльності підприємства.

Перевага системного підходу полягає в можливості комплексної оцінки виробничо-господарської діяльності підприємства та ефективності окремого інвестиційного проекту на всіх рівнях управління.

Отже, за умови застосування принципів системного підходу оцінюються наступні види ефективності інвестиційного проекту [5, с. 251]: ефективність проекту в цілому; суспільна (соціально-економічна ефективність) ефективність проекту; комплексна комерційна ефективність проекту.

Зокрема, оцінка ефективності проекту в цілому виконується із суспільних і комерційних позицій з метою виявлення потенційної привабливості проекту для можливих його учасників і пошуку джерел фінансування. Для локальних проектів оцінюються тільки комерційна ефективність, а для суспільно значущих – їх суспільна й комерційна ефективність.

Оцінка ефективності інвестиційних проектів повинна здійснюватися на основі принципів:

– системність оцінки – передбачає облік структури проекту, умов його реалізації, потребує аналізу взаємодії елементів проекту з зовнішнім середовищем;

– можливість присутності декількох учасників проекту, які мають різну мету та інтереси;

– багатогранність суттєвих наслідків реалізації проекту (як економічних, так і неекономічних);

– розгляд проекту на протязі його життєвого циклу та за окремими його етапами для перевірки його реалізації;

– оцінка абсолютної ефективності інвестиційного проекту за співвідношенням «за умови реалізації проекту» та «за умови відсутності проекту»;

– застосування методів моделювання грошових потоків, пошук максимального ефекту, облік фактора часу, багатоетапність оцінки.

За умови застосування системного підходу передбачається поетапна оцінка ефективності інвестиційного проекту.

На першому етапі розглядається ефективність за умови, що проект буде профі-

нансовано за рахунок власних фінансових ресурсів, тобто оцінюється ефективність техніко-технологічних та організаційних рішень, передбачених для реалізації інвестиційного проекту. Це є необхідним для залучення потенційних інвесторів до реалізації проекту (власники підприємства, банки, лізингові компанії тощо).

Слід зауважити, що наявність декількох учасників інвестиційного проекту іноді викликає неспівпадіння й навіть конфлікт їх інтересів. Для кожного учасника характерне формування специфічних (власних) грошових потоків і, як наслідок, може виникнути невідповідність результатів оцінки та рішення про участь у проекті. У зв'язку з цим при використанні системного підходу постає необхідність у визначенні ефективності інвестиційного проекту окремо для кожного учасника. Для локальних проектів визначається ефективність участі окремих інвесторів (підприємств, банків тощо), ефективність для акціонерів, а також бюджетна ефективність. Для проектів, що мають суспільне значення, спочатку визначається галузева та (або) регіональна ефективність і, якщо вона задовільна, виконується розрахунок, аналогічний для локальних проектів [2, с. 16].

Участь у інвестиційному проекті має бути вигідною для всіх інвесторів, тому для кожного з них оцінка ефективності проводиться у відповідності з його інтересами, за адекватними критеріями. Отже, на другому етапі оцінюється значно більше видів ефективності, тобто розглядається можливість прийняття компромісного рішення, що задовольняє всіх учасників, тому формується система показників ефективності, в основі якої лежить зіставлення витрат і результатів кожного інвестора.

Всі види ефективності інвестиційного проекту базуються на зіставленні витрат і результатів (вигод) від проекту, але відрізняються підходом до їх оцінки та складом.

Зокрема, суспільна (соціально-економічна) ефективність інвестиційного проекту являє собою складну ієрархічно організовану багатофункціональну й багатоцільову систему елементів та взаємозв'язків, які пронизують всі суспільно важливі сфери діяльності. Тому підхід до визначення соціально-економічної ефективності повинен відповідати в першу чергу принципам системності. Відповідно, за умови застосування системного підходу критеріями даного виду ефективності виступають [5, с. 252]: питомий внесок у формування валового регіонального продукту (ВРП); податкові виплати до бюджетів різних рівнів; оцінка екологічного ризику; створення додаткового попиту на робочу силу; підвищення продуктивності праці; підвищення фондів віддачі; вплив на рівень диференціації доходів населення; неформалізовані критерії, зокрема створення комфортної соціальної інфраструктури. Також слід зазначити, що при оцінюванні даного виду ефективності відбувається порівняння з альтернативними сценаріями економічної діяльності. Тобто, альтернативами виступають як різні конфігурації конкретного економічного проекту, так і реалізація інших проектів, або відсутність таких. Для цих цілей можна використовувати методологію сценарного моделювання. Метод сценарного моделювання передбачає здійснення ряду взаємозалежних етапів. Концепція побудови сценарної моделі, з метою вибору найбільш оптимального передбачає реалізацію наступних основних етапів (рис. 1):

Комплексна комерційна ефективність проекту здійснюється наступним чином:

- 1) розрахунок грошових потоків на весь період інвестиційного проекту, що дозволить оцінити потребу в фінансуванні проекту;
- 2) дисконтування грошових потоків (з урахуванням впливу фактора часу, інфляції, ризику) за різними ставками дисконтування, що залежать від особливостей ін-

вестиційного проекту, структури інвестицій, вартості окремих складових капіталу;

3) оцінка ефективності прямих інвестицій за показниками: чистий дисконтований дохід, внутрішня норма доходності, внутрішня норма прибутковості;

4) оцінка ефективності використання інвестованого капіталу шляхом зіставлення грошового потоку, який сформувався в процесі реалізації інвестиційного проекту, та початкових інвестицій.



Рис. 1. Основні етапи побудови сценарної моделі оцінки ефективності інвестиційного проекту

Джерело: розроблено автором на основі [5]

Проект визнається комерційно ефективним, якщо він забезпечує окупність інвестицій і необхідну доходність інвесторам, що надали капітал. Процес дисконтування капітальних вкладень і грошових потоків проводиться за різними ставках дисконту, які визначаються залежно від особливостей інвестиційних проектів. При визначенні ставки дисконту враховуються структура інвестицій і вартість окремих складових капіталу.

За результатами проведеного аналізу приймається управлінське рішення щодо реалізації окремого інвестиційного проекту.

Обґрунтованість прийнятого інвестиційного рішення безпосередньо залежить від того, наскільки об'єктивно і всебічно проведено аналіз інвестиційного проекту, що передбачає не тільки кількісні, але і якісні критерії.

Зауважимо, що застосування системного підходу до аналізу інвестиційного проекту є цілком виправдане за умови необхідності оцінити можливості й умови здійснення проекту, оптимально спланувати взаємодію між окремими його учасниками тощо [3, с. 26].

Застосування системного підходу при здійсненні аналізу інвестиційного проекту обумовлено наступними процесами:

- 1) глобалізація в інвестиційній сфері діяльності вітчизняних підприємств;
- 2) підвищення вимог до якості продукції, посилення динамічності зовнішнього середовища, ускладнення виробничих, інформаційних, управлінських технологій;
- 3) якісні зміни, що відбуваються на підприємствах, становлення нових моделей поведінки суб'єктів господарювання, коли головним пріоритетом внутрішнього управління стає стратегічна орієнтація на інвестиційну діяльність;
- 4) посилення потреби в інвестиційних ресурсах і оптимальності їх використання за допомогою розробки і реалізації раціональних інвестиційних рішень.

Висновки та пропозиції. Таким чином, системний підхід до аналізу інвестиційних проектів насамперед ґрунтується на загальній логіці економічної оцінки інвестиційних проектів, а також значно збільшує ймовірність результативності аналізу і, відповідно, їх успішної реалізації. Концепція системного підходу до аналізу інвестиційного проекту підвищує об'єктивність визначення конкурентної переваги для учасників проекту всіх рівнів, а також дозволяє прогнозувати реалізацію проекту за різними сценарними варіантами, що в підсумку дає змогу отримати більший ефект від процесу реального інвестування.

Надалі плануємо продовжувати дослідження з удосконалення методики аналізу інвестиційних проектів, розробки адаптивних методик оцінки ефективності інвестицій, здатних врахувати специфічні особливості окремого проекту та вимоги всіх суб'єктів інвестиційної діяльності в сучасних умовах господарювання.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гаврилова Н.В. Удосконалення процесу прийняття інвестиційних рішень на підприємстві / Н.В. Гаврилова // Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. – 2012. – Вип. 8(2). – С. 143-148.
2. Гривківська О.В. Методологічні підходи до аналізу інвестиційних проектів / О.В. Гривківська, О.В. Прокопеч // Економіка і управління. – 2010. – № 4. – С. 13-18.
3. Ковтун Н.В. Статистичне дослідження інвестиційного процесу та інвестиційної діяльності: теорія, методологія, практика: монографія / Н.В. Ковтун. – К.: Імекс-ЛТД, 2005. – 420 с.
4. Черниш С.С. Системний підхід до аналізу діяльності транспортних підприємств / С.С. Черниш // Сучасні концепції управління соціально-економічним розвитком держави: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 5-6 червня 2015 р.): у 4 частинах. – Дніпропетровськ: НО «Перспектива», 2015. – Ч. III. – С. 119-123.
5. Шулепов А.А. Системный подход к анализу эффективности инвестиционных проектов / А.А. Шулепов // Проблемы современной экономики. – 2009. – № 4. – С. 251-253.

REFERENCES

1. Havrylova N.V. Udoskonalennia protsesu pryiniattia investytsiinykh rishen na pidpriemstvi / N.V. Havrylova [Improving the process of investment decision-making in the enterprise] // Actual problems of development of economy of region. – 2012. – № 8(2). – P. 143-148.
2. Hryvkiivska O.V. Metodolohichni pidkhody do analizu investytsiinykh proektiv [Methodological

approaches to the analysis of investment projects] / O.V. Hryvkivska, O.V. Prokopets // Economics and management. – 2010. – № 4. – P. 13-18.

3. *Kovtun N.V.* Statystychnе doslidzhennia investytsiinoho protsesu ta investytsiinoi diialnosti: teoriia, metodolohiia, praktyka: monohrafiia [Statistical study of the investment process and investment activity: theory, methodology, practice: monograph] / N.V. Kovtun. – K.: Imeks-LTD, 2005. – 420 p.

4. *Chernysh S.S.* Systemnyi pidkhid do analizu diialnosti transportnykh pidpriemstv [A systematic approach to the analysis of activity of transport enterprises] / S.S. Chernysh // The modern concept of socio-economic development of the state: proceedings of the International. Sciences.-practical. Conf. (M. Dnipropetrovsk, June 5-6, 2015): in 4 parts. – Dnepropetrovsk: «Perspective», 2015. – Part III. – P. 119-123.

5. *Shulepov A.A.* Sistemnyi podhod k analizu effektivnosti investitsionnykh proektov [A systematic approach to the analysis of efficiency of investment projects] / A.A. Shulepov // Problems of modern Economics. – 2009. – № 4. – P. 251–253.

УДК 336.1

*Антоніна Чубак, ст. викладач
(ст. викладач каф. «Фінанси», Університет митної справи та фінансів)*

*Анна Кушнір
(студентка групи ФК-12-1, Університет митної справи та фінансів)*

*Олена Стібель
(студентка групи ФК-12-1, Університет митної справи та фінансів)*

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ДЕФІЦИТУ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ УКРАЇНИ

Питання формування бюджетного дефіциту, визначення його оптимального розміру та джерел фінансування є одними з головних при розробці стратегії розвитку будь-якої держави. Деякі представники фінансової науки вважають дефіцит бюджету стимулом до розвитку, проте більшість говорить про негативність даного явища. Під бюджетним дефіцитом розуміють перевищення видатків над доходами держави. Існують різні причини виникнення бюджетного дефіциту: економічні, політичні, надзвичайні тощо. Збільшення обсягу бюджетного дефіциту, як правило, впливає на підвищення державного боргу країни. Тобто, сам бюджетний дефіцит виступає звичайним явищем для економіки країн, навіть, розвинені країни світу часто мають хронічний дефіцит бюджету і це не заважає займати їм лідируючі позиції на міжнародній арені. Проте систематичне збільшення бюджетного дефіциту понад встановленої норми негативно впливає на розвиток економіки та призводить до її занепаду. Більшість країн у боротьбі з даною проблемою використовують збільшення податкового навантаження та зменшення видаткової частини бюджету. На сьогодні для нашої країни такий варіант може призвести тільки до погіршення ситуації. Тобто, уряд України має знайти такі методи подолання бюджетного дефіциту, які б не зачіпали соціальну сферу нашої країни. Вище сказане робить дослідження управління бюджетним дефіцитом актуальним.

Ключові слова: бюджетний дефіцит, доходи бюджету, видатки бюджету, фактори дефіциту бюджету, джерела фінансування бюджетного дефіциту, сальдо державного бюджету, специфічні фіскальні правила, бюджетні обмеження.

© Чубак А. Ю., Кушнір А. І., Стібель О. О., 2016

Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2016. Вип. 35

*Антонина Чубак, ст. преподаватель
(ст. преподаватель каф. «Финансы», Университет таможенного дела и финансов)*

*Анна Кушнир
(студентка группы ФК-12-1, Университет таможенного дела и финансов)*

*Елена Стибель
(студентка группы ФК-12-1, Университет таможенного дела и финансов)*

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ДЕФИЦИТА ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТА УКРАИНЫ

Вопросы формирования бюджетного дефицита, определение его оптимального размера и источников финансирования являются одними из главных при разработке стратегии развития любого государства. Некоторые представители финансовой науки считают дефицит бюджета стимулом к развитию, однако большинство говорит о негативности данного явления. Под бюджетным дефицитом понимают превышение расходов над доходами государства. Существуют различные причины возникновения бюджетного дефицита: экономические, политические, чрезвычайные и тому подобное. Увеличение объема бюджетного дефицита, как правило, влияет на повышение государственного долга страны. То есть, сам бюджетный дефицит выступает обычным явлением для экономики стран, даже развитые страны мира часто имеют хронический дефицит бюджета и это не мешает занимать им лидирующие позиции на международной арене. Однако систематическое увеличение бюджетного дефицита сверх установленной нормы негативно влияет на развитие экономики и приводит к ее упадку. Большинство стран в борьбе с данной проблемой используют увеличение налоговой нагрузки и уменьшение расходной части бюджета. На сегодня для нашей страны такой вариант может привести только к ухудшению ситуации. То есть, правительство Украины должно найти такие методы преодоления бюджетного дефицита, которые не затрагивали бы социальную сферу нашей страны. Вышесказанное делает исследование управления бюджетным дефицитом актуальным.

Ключевые слова: бюджетный дефицит, доходы бюджета, расходы бюджета, факторы дефицита бюджета, источники финансирования бюджетного дефицита, сальдо государственного бюджета, специальные фискальные правила, бюджетные ограничения.

*Antonina Chubak
(Senior lecturer, «Finance», University of custom business and finances)*

*Anna Kushnir
(students of group FC-12-1, University of custom business and finances)*

Olena Stibel

(students of group FC-12-1, University of custom business and finances)

ANALYSIS OF CURRENT CONDITION OF DEFICIT OF STATE BUDGET OF UKRAINE

The question of formation of the budget deficit, the definition of its optimal size and the sources of financing are the main during the development of strategies of progress of any country. The budget deficit is considered to be the stimulus of development by some members of financial science, but the majority says about the negativity of this phenomenon. The budget deficit is considered to realize the excess expenditure over income of the state. There are various reasons of the outbreak of budget deficit: economic, political, extraordinary and so on. The increase of amount in budget deficit as a rule affects the increase of public debt of a country. That is, the budget deficit acts as a common phenomenon to the economics of countries, even the developed countries of the world often have a chronic budget deficit and it does not block them from occupying the leading positions in the international arena. However, a systematic increase of the budget deficit over the excess of the standard has a negative impact on the development of economy and leads to its decline. Most countries in fighting with this problem use the increase of tax obligation and reduce of expenditures. Today for our country, this variant can only lead to a worsening of the situation. That is, the government of Ukraine has to find such methods in order to overcome the budget deficit, which will not affect the social sphere of our country. Everything that has been said above makes the research of management of budget deficit actual.

Keywords: budget deficit, budget income, expenditures, factors of budget deficit, sources of financing the budget deficit, balance of the state budget, specific fiscal rules, and budgetary limitations.

Постановка проблеми. Незбалансованість бюджету надзвичайно поширене явище для економіки країн. Для України питання дефіцитності бюджету носить постійний характер. Враховуючи напрямок нашої держави до євроінтеграції, гостро постає завдання збалансування Державного бюджету України. Дана вимога застосовується і для подальшого отримання міжнародних траншів. Виходячи з цього, першочерговим завданням стає пошук шляхів ефективного управління бюджетним дефіцитом в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед учених, що досліджують проблему дефіцитності бюджету та його впливу на економіку країни привертають увагу праці В. Федосова, В. Андрущенко, В. Базилевича, О. Барановського, О. Сиви, Ю. Пасічника, Л. Швайка, С. Юрія та ін. Серед зарубіжних дослідників можна виділити Ш. Бланкарта, Дж. Кейнса, П. Самуельсона, М. Фрідмена, Й. Шумпетера та ін. Невирішеною проблемою даної теми є те, що на сьогодні в практиці України щодо управління бюджетним дефіцитом не можливо повністю застосувати досвід зарубіжних країн. Наша держава потребує розроблення механізму управління дефіцитом Державного бюджету України з врахуванням особливостей соціально-економічного розвитку, сучасних реалій європейської інтеграції та зарубіжного досвіду.

Мета статті – визначення основних засад бюджетного дефіциту та його стану в Україні, а також дослідження стану бюджетного дефіциту розвинених країн Європи, висвітлення шляхів ефективного управління дефіцитом державного бюджету в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Суть бюджетного дефіциту як економічного явища у науковій літературі часто трактують як об’єктивні економічні відносини, які виникають між учасниками відтворювального процесу при використанні державою грошових коштів понад наявні доходи бюджету [10]. На перший погляд, вирішити проблему дефіциту бюджету можна не докладаючи великих зусиль: збільшити податкові та інші види надходжень, або ж зменшити обсяг видатків. Але, швидко збільшити розмір податків або різко зменшити видатки бюджету неможливо, оскільки це може призвести до невдоволення в державі та перешкоджатиме виконанню державою покладених на неї функцій та обов’язків.

Не можна однозначно сказати, до яких наслідків може призвести бюджетний дефіцит: позитивних чи негативних. Так, бюджетний дефіцит у деяких випадках може бути значним стимулом соціально–економічного розвитку, при умові, що він сприятиме пошуку ефективних шляхів використання бюджетних коштів та збільшенню доходів бюджету в майбутньому. Думку про позитивні наслідки бюджетного дефіциту для економіки підтримував Дж. Кейнс, вважаючи дефіцит бюджету антикризовим чинником [10]. Проте, на думку більшості вчених світу, бюджетний дефіцит негативно впливає на соціально–економічні процеси у суспільстві: спричиняє посилення інфляції в країні, кризи державних фінансів, грошової системи, зростання диференціації в доходах тощо.

Існує багато думок щодо причин виникнення дефіциту державного бюджету. Так, розглянемо чинники виникнення бюджетного дефіциту за класифікацією Є. Коломіна (рис. 1).



Рис. 1 Фактори дефіциту бюджету
Джерело: розроблено авторами за даними [9]

Як бачимо, для України характерні військові економічні та політичні чинники бюджетного дефіциту і можна сказати, що в найближчий час вони не будуть усунені. Дефіцит державного бюджету України давно набув хронічного характеру і має тенденцію до зростання, що призвело до поглиблення фінансової кризи.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

За останні роки видатки державного бюджету України перевищують його доходи (рис.2). Найнижчий рівень дефіциту спостерігається у 2011 році, що пояснюється збільшенням частки надходжень від приватизації, що пов'язано з продажем «Укртелекому» та зменшенням частки зовнішніх запозичень. У 2012 році знову відбулося збільшення дефіциту державного бюджету у 2,3 рази, що пов'язано з тим, що вперше з 2007 року на його фінансування спрямовано залишки коштів (у 2009-2011 рр. відбувалось накопичення або збереження залишків). У 2013-2014 роки дефіцит державного бюджету України продовжив тенденцію до збільшення. У 2014 році дефіцит Державного бюджету склав 78,1 млрд. грн., що було найвищим значенням впродовж 2010–2014 рр. Причинами таких змін у 2014 році було емісійне фінансування дефіциту НАК «Нафтогаз», активна емісія гривні для потреб бюджету, а також традиційне спрямування великої частини коштів на АТО, що вимагає дедалі більше бюджетного ресурсу. Так, у 2014 році було випущено облігації внутрішньої державної позики (ОВДП) на суму більше, ніж затверджено законом у межах внутрішніх запозичень. В 2015 році спостерігається значне покращення показника бюджетного дефіциту, який становить 42,2 млрд. грн., що свідчить про покращення ситуації в країні.[3].



Рис. 2. Основні показники виконання державного бюджету України за 2010-2015 роки

Джерело: розроблено авторами за даними [3, 4]

До головних причин дефіциту Державного бюджету України можна віднести [3, 4, 10]:

- нестабільну політичну та економічну ситуацію;
- воєнні дії на сході України;
- недосконалу систему оподаткування;
- слабкий контроль з боку держави щодо руху готівки та наявністю неконтрольованих потоків готівки поза банками;
- недосконалу систему соціальних та економічних пільг;
- низький рівень бюджетного планування;
- наявність нераціональних бюджетних витрат;
- високий рівень тіньової економічної діяльності;
- недосконалість і часті зміни українського законодавства.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Згідно з Бюджетним Кодексом джерелами фінансування бюджету є: 1) кошти від державних (місцевих) внутрішніх та зовнішніх запозичень; 2) кошти від приватизації державного майна (включаючи інші надходження, безпосередньо пов'язані з процесом приватизації) – щодо державного бюджету; 3) повернення бюджетних коштів з депозитів, надходження внаслідок продажу/пред'явлення цінних паперів; 4) вільний залишок бюджетних коштів з дотриманням умов, визначених цим Кодексом. Емісійні кошти НБУ не можуть бути джерелом фінансування дефіциту Державного бюджету України [2].

Розглянувши основні показники фінансування дефіциту державного бюджету, можна зробити висновок, що обсяги державних запозичень постійно з 2012 року різко збільшуються (табл. 1). І якщо в 2010 році дана сума становила 124,3 млрд грн, то в 2015 році вона становила 514,2 млрд грн. Так, характерною особливістю структури джерел фінансування бюджету протягом 2010 – 2014 рр. є втрата надходжень від приватизації у формуванні доходів держави. Це свідчить про стримування урядом продаж активів держави, які у перспективі могли б забезпечувати стабільні податкові та неподаткові надходження до бюджету, або зазначені підприємства мають стратегічне значення або зайняті у виробництві суспільних товарів та послуг. Проте, у 2015 році уряд починає активно продавати свої активи, тобто здійснювати політику приватизації державного майна. Про це свідчить різке збільшення надходжень від приватизації державного майна [3, 4]. Так, на кінець дана сума становила 151,5 млрд. грн, що на 151 млрд. грн більше порівняно з 2014 роком.

Таблиця 1. Показники фінансування дефіциту державного бюджету за 2010–2015 роки

Показники\Роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Загальне фінансування, млрд грн</i>	64,3	23,5	53,5	64,7	78,1	45,2
<i>Фінансування за борговими операціями, млрд грн</i>	97,6	35	41,7	81,1	201,8	114,8
<i>Запозичення, млрд грн</i>	124,3	80,7	109,8	160,9	322,6	514,2
<i>Погашення, млрд грн</i>	-26,7	-45,6	-68,1	-79,8	-120,8	-419,3
<i>Надходження від приватизації державного майна</i>	1,1	11,5	6,8	1,5	0,5	151,5
<i>Фінансування за активними операціями, млрд грн</i>	-34,4	-23	5	-17,8	-124,2	-84,1

Джерело: розроблено авторами за даними [3, 4]

Проблема дефіцитності бюджету змушує уряди держав встановлювати певні законодавчі норми: фіскальні правила та бюджетні обмеження, які б оптимізували розмір дефіциту бюджету або забороняли його. Загалом усі фіскальні правила і

бюджетні обмеження можна розділити на три групи: правила збалансованого бюджету, правила запозичень, боргові та резервні правила.

В основі правил збалансованого бюджету лежить так зване «золоте правило» державних фінансів, що визначає необхідність балансування доходної і видаткової статей бюджету, становлення граничних розмірів бюджетного дефіциту. Правила запозичень стосуються обмежень або заборони використання окремих джерел державних запозичень. Боргові та резервні правила стосуються обмежень обсягу державного боргу і порядку формування резервного фонду бюджету [10].

Одним з найважливіших факторів, що впливає на розмір бюджетного дефіциту, відноситься коливання об'єму ВВП протягом бюджетного періоду. Відповідно до Маастрицької угоди розмір дефіциту має бути нижчим 3% ВВП, що зазвичай оговорюється як одна з головних вимог отримання міжнародних кредитів. Так, оскільки, Україна встала на шлях Євроінтеграції і її метою на сьогоднішній день є вступ до ЄС, то нашим завданням стає виконання вимог даної організації. Згідно ЗУ «Про Державний бюджет України на 2016 рік» граничний обсяг дефіциту Державного бюджету України у сумі 83694000 тис. грн. (в межах маяка Міжнародного валютного фонду), у тому числі граничний обсяг дефіциту загального фонду Державного бюджету України – у сумі 68893742,2 тис. грн. та граничний обсяг дефіциту спеціального фонду Державного бюджету України – у сумі 14800257,8 тис. грн [5].

Проаналізувавши показник дефіциту у % до ВВП в Україні, робимо висновок, що в нашій країні даний показник перевищує зазначену норму, встановлену ЄС (рис. 3).



Рис. 3 Дефіцит бюджету України у % до ВВП за 2010-2015 роки

Джерело: розроблено авторами за даними [3, 4]

Проте дефіцитність державного бюджету України не є унікальною особливістю. Дефіцит бюджету є характерним явищем і для розвинутих країн світу. Так, бюджет більшості країн ЄС також зводився з дефіцитом (табл. 2). При чому показники дефіциту у % до ВВП найчастіше перевищують 3 % [1].

Таблиця 2. Відносні показники бюджетного дефіциту (-) / профіциту (+) країн ЄС в 2010–2015 рр., % до ВВП

Країна\Роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Франція	-6,8	-5,1	-4,8	-4,1	-3,9	-3,8
Німеччина	-4,2	-1,0	-0,1	-0,1	0,3	0,9

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Італія	-4,2	-3,5	-3,0	-2,9	-3,0	-2,6
Польща	-7,5	-4,9	-3,7	-4,0	-3,3	-2,8
Швеція	0,0	-0,1	-0,9	-1,4	-1,7	-1,1
Велика Бри- танія	-9,7	-7,7	-8,3	-5,7	-5,7	-3,9

Джерело: розроблено авторами за даними [1]

Отже, бюджетний дефіцит є невід'ємним частиною сучасної бюджетної політики держави навіть найбільш економічно розвинутих країн Європи, що свідчить про складну природу цього явища і неоднозначність його наслідків. Так, за певних умов дефіцит бюджету є благом для держави і може виступати антикризовим фактором, даючи стимулюючий імпульс економіці країни. Однак, зазвичай наслідки бюджетного дефіциту несуть в собі занепад соціально-економічного розвитку і пов'язані скороченням інвестиційних процесів. В деяких випадках високий хронічний дефіцит державного бюджету може призвести до дефолту.

В зарубіжних країнах основним засобом скорочення дефіциту є збільшення розміру податків і скорочення видатків, зазвичай соціального спрямування. Наприклад, у Франції уряд для скорочення дефіциту у 2015 рр. збільшив податкове навантаження, посилив боротьбу з шахрайством, ухиленням від сплати податків, а також збільшив податок на додану вартість. Бюджет Франції на 2015 р. передбачав скорочення видатків на утримання центрального апарату держави, систему соціального захисту та підтримки населення, систему медичного страхування та місцеві бюджети. В свою чергу, німецький уряд для збалансування бюджету здійснював скорочення витрат бюджету на охорону здоров'я, соціальну сферу, захист навколишнього середовища. Уряд Великобританії для подолання бюджетного дефіциту зробив такі кроки: скорочення фінансування державних установ; реформування пенсійної системи країни (збільшення пенсійного віку до 69 років); посилення контролю за ухиленням від сплати податків, шахрайством та помилками у системах соціальних виплат. Італійський уряд також застосовує підвищення пенсійного віку – з 2018 р. пенсійний вік для жінок підвищиться до 66 років [7].

Дані засоби хоч і є важкими для соціальної сфери, в більшості випадків виправдовують себе. Але на нашу думку, такий шлях скорочення дефіциту бюджету може призвести до масового невдоволення в країні, що може стати серйозною проблемою для держави.

Перед урядом кожної постає питання про розробку системи ефективного управління бюджетним дефіцитом для забезпечення соціально-економічної стабільності в державі. Тому управління бюджетним дефіцитом має бути зорієнтоване на застосування ефективної довгострокової фінансової, бюджетної та податкової політики. Вченими запропоновані різноманітні комплекси заходів щодо управління бюджетним дефіцитом. Так, О. Ю Сова пропонує такі методи подолання дефіциту бюджету: звільнення від «дрібною власності» й здійснення розширеного акціонування та інвестування в об'єкти як в Україні, та і закордоном; запровадження раціональної податкової політики, яка ґрунтуватиметься на зниженні податкового тиску й поєднанні фіскальної й стримувальної функцій податків; узгодження бюджету із загаль-

ною програмою фінансової стабілізації; підвищення ролі регіонів у соціально-економічному розвитку держави; підвищення ролі перспективного бюджетного планування (при кожному надходженні та витрачанні необхідно думати про найголовніше – добробут громадян); встановлення держмонополії на виробництво й продаж алкогольних напоїв і тютюнових виробів; зміна напрямів інвестування бюджетних коштів у галузі народного господарства (подальше зростання української економіки має здійснюватися на власній інвестиційній базі й достатній ринковій основі) [8].

М. В. Кравченко виділяє такі заходи ефективного управління бюджетним дефіцитом: раціоналізація видатків державного бюджету; модернізація державних фінансів; нарощування доходної бази бюджету; детінізація економіки, зокрема заробітної плати; нарощування виробництва. Вчений зазначає доцільність створення спеціального державного резервного фонду фінансування дефіциту державного бюджету України, на випадок непередбачуваної можливості падіння темпів економічного розвитку. Зазначений фонд має формуватися за рахунок відрахувань від окремих податків, а кошти фонду мають використовуватись лише у випадках непередбачуваного падіння темпів розвитку економіки [6].

Висновки та пропозиції. Дефіцит бюджету є невід’ємним явищем економіки будь-якої країни, і неважливо, розвинена ця країна чи належить до слаборозвинених. Проте бездумне та ірраціональне управління бюджетним дефіцитом може призвести до тяжких соціально-економічних проблем. Зростання бюджетного дефіциту тягне за собою зростання державного боргу, а в найгіршому випадку може призвести до дефолту.

Для України виконання бюджету на бездефіцитній основі сьогодні неможливе через низку причин, основною серед яких є брак фінансових ресурсів для реалізації державної соціально-економічної політики.

На нашу думку, в процесі подолання бюджетного дефіциту в Україні недоцільно застосовувати скорочення видатків на соціальну сферу і збільшення податкового тягара. Враховуючи сучасну ситуацію, потрібно розуміти, що такі заходи призведуть до погіршення соціально-економічної ситуації в країні і призведуть до масового невдоволення серед населення. За останні роки спостерігаємо великий рівень інфляції, нестабільну політичну ситуацію, воєнні дії на сході країни та впровадження різних державних реформ, що потребують великих матеріальних затрат. Все це дуже виснажує економіку нашої країни і робить неможливим підвищення податків та зменшення видатків на соціальну сферу. Так, ми пропонуємо такі шляхи підвищення ефективності управління дефіцитом Державного бюджету України:

- раціоналізація видаткової частини бюджету України;
- збільшення зовнішніх і внутрішніх інвестицій в такі сфери як сільське господарство, важка промисловість, інформаційні технології та туризм. Розвиток даних галузей у нашій країні можуть стати додатковим джерелом доходів держави;
- залучення урядом внутрішніх запозичень і відповідне зменшення зовнішніх запозичень, які на сьогодні виступають значним тягарем для нашої економіки;
- посилення контролю за дотриманням податкового законодавства та ухиляння від нього, а також рухом бюджетних коштів.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Statistics: fiscal balances and public debt* [Electronic resource] / OECD – Access mode: <http://www.oecd.org/eco/public-finance/>
2. *Бюджетний кодекс України: офіц. текст: за станом на 20 лют. 2016 р.* – К.: ЦУЛ, 2016. – 480 с.
3. *Бюджетний моніторинг: Аналіз виконання бюджету за 2014 рік* / [Зубенко В. В., Самчинська І. В., Рудик А. Ю. та ін.]; ІБСЕД Проект «Зміцнення місцевої фінансової ініціативи (ЗМФІ-П) впровадження», USAID. – К. – 2014. – 31 с.
4. *Офіційний веб-сайт Державної казначейської служби України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=146477>
5. *Про Державний бюджет України на 2016 рік* [Електронний ресурс]. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/928-19>.
6. *Кравченко М.В.* Проблеми управління показниками дефіциту державного бюджету України в умовах нестабільних темпів розвитку економіки / М.В. Кравченко // *Інвестиції: практика та досвід.* – 2013. – № 15. – С. 95–98.
7. *Мацедонська Н.В.* Зарубіжний досвід управління бюджетним дефіцитом / Н.В. Мацедонська // *Глобальні та національні проблеми економіки.* – 2015. – Вип. 3. – С. 732–735.
8. *Сова О. Ю.* Проблема дефіцитності державного бюджету і шляхи її розв'язання/ О. Ю. Сова // *Фінанси України.* – 2004. – № 5. – С.83–87.
9. *Финансы и кредит в системе управления народным хозяйством: Учебник* / Е. В. Коломин, Л. Е. Бабашкин, А. М. Волков. – М.: Экономика, 1987. – 247 с.
10. *Юрій, С. І.* Фінанси: Підручник / С. І. Юрій, В. М. Федосов. – К.: Знання, 2008. – 611 с.

REFERENCES

1. *Statistics: fiscal balances and public debt* [Electronic resource] / OECD – Available at: <http://www.oecd.org/eco/public-finance/>
2. *Biudzhetni kodeks Ukrainy* [Budget code of Ukraine]. Kyiv, CUL Publ., 2016, 480 p.
3. *Zubenko V.V., Samchynska I.V., Rudyk A.Yu. Biudzhethnyi monitorynh: Analiz vykonannya biudzhetu za 2014 rik* [Monitoring of buget: Analysis of budget execution]. *IBSED – USAID*, 2014, issue 4, 31p. Available at:http://www.ibser.org.ua/UserFiles/File/Monitoring%20Quarter%202014/ukr/KV_IV_2014_Monitoring_ukr.pdf (Accessed 4 Jun 2015).
4. *Vykonannya Derzhavnoho biudzhetu* [Official website of the State treasury/ State Budget Execution]. Available at: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=146477>.
5. *Pro Derzhavnyi biudzhets Ukrainy na 2016 rik: zakon Ukrainy* [On State Budget of Ukraine for 2016: Ukrainian law] Available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/928-19>.
6. *Kravchenko M.V. Problemy upravlinnya pokaznykamy defitsytu derzhavnoho biudzhetu Ukrainy v umovakh nestabilnykh tempiv rozvytku ekonomiky* [Issues of performance budget deficit in ukraine unstable growth in the economy]. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid Publ.*, 2013, issue 15, pp. 95-98.
7. *Matsedonska N.V. Zarubizhnyi dosvid upravlinnya biudzhetyum defitsytom* [Foreign experience of budget deficit management]. *Hlobalni ta natsionalni problemy Ukrainy Publ.*, 2015, issue 3, pp. 732-735.
8. *Sova O.Y. Problema defitsitnosti derzhavnoho byudzhetu i shlyahy yiyi rozvyazannya* [The problem of deficit of the state budget and ways of its solution]. *Finansy Ukrainy Publ.*, 2004, issue 5, pp. 83-87.
9. *Kolomin E.V., Babashkin L.E., Volkov A.M. Finansy i kredit v sisteme upravleniya narodnym khozyaystvom* [Finance and credit in the system of economic management]. Moscow, *Ekonomika Publ.*, 1987, 247 p.
10. *Yurii S.I. Finansy: Pidruchnyk* [Finance: Tutorial]. Kyiv, *Znannya Publ.*, 2008, 611 p.

УДК 656.2:338

Марина Белінська

(ПАТ «Укрзалізниця», начальник управління організації доходних надходжень та їх розподілу Фінансово-економічного департаменту)

**ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОЇ ЗВІТНОСТІ ЩОДО
ОБЛІКУ ДОХОДНИХ НАДХОДЖЕНЬ ПРИ ВПРОВАДЖЕННІ НОВОЇ
СИСТЕМИ РОЗРАХУНКІВ ЗА ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ЗА ПРИНЦИПОМ «РЕЗЕРВУВАННЯ ПЛАТЕЖІВ»**

Подальше реформування залізничного транспорту обумовлює необхідність докорінних змін у взаємовідносинах з клієнтами залізничного транспорту. Зокрема у сегменті вантажних перевезень розробляється єдиний договір на організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізничним транспортом послуги. Це викликає потребу у переформатуванні технологічних процесів і внесенні змін у вихідні форми фінансової та статистичної звітності ПАТ «Укрзалізниця» з обліку доходних надходжень від вантажних перевезень. Аналіз останніх досліджень і публікацій показує, що досліджень такого вузькоспеціалізованого напрямку, як процес розрахунків за перевезення вантажів та формування фінансової звітності з доходних надходжень від вантажних перевезень на сьогодні недостатньо.

Досліджується технологічний процес формування фінансової звітності щодо доходних надходжень від вантажних перевезень ПАТ «Укрзалізниця» за вимогами міжнародних стандартів із застосуванням принципу «резервування платежів» і забезпечення єдиного підходу при розрахунках з клієнтами залізничного транспорту по факту виконаних робіт, наданих послуг з перевезення вантажів у всіх видах сполучення.

Впровадження в практику запропонованих у статті науково-методичних підходів дозволить ПАТ «Укрзалізниця» отримати інструментарій переходу від розрахунків із замовниками залізничних послуг, які здійснюють регіональні філії, до комплексних розрахунків за єдиним договором, єдиним принципом, на єдиній методологічній базі обліку доходних надходжень.

Ключові слова: доходні надходження, вантажні перевезення, резервування платежів, залізничний транспорт.

© Белінська М. Г., 2016

Марина Белинская

(ПАО «Укрзалізниця», начальник управления организации доходных поступлений и их распределения Финансово-экономического департамента)

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ УЧЕТА ДОХОДНЫХ ПОСТУПЛЕНИЙ ПРИ ВНЕДРЕНИИ НОВОЙ СИСТЕМЫ РАСЧЕТОВ ЗА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ПРИНЦИПУ «НАСТРОЙКИ ПЛАТЕЖЕЙ»

Дальнейшее реформирование железнодорожного транспорта обуславливает необходимость коренных изменений во взаимоотношениях с клиентами железнодорожного транспорта. В частности в сегменте грузовых перевозок разрабатывается единый договор на организацию перевозок грузов и проведения расчетов за перевозки и предоставленные железнодорожным транспортом услуги.

Это вызывает необходимость реформирования технологических процессов и внесения изменений в выходные формы финансовой и статистической отчетности ПАТ «Укрзалізниця» по учету доходных поступлений от грузовых перевозок. Анализ последних исследований и публикаций показывает, что исследований такого узкоспециализированного направления, как процесс расчетов за перевозки грузов и формирование финансовой отчетности по доходным поступлениям от грузовых перевозок на сегодня недостаточно.

Исследуется технологический процесс формирования финансовой отчетности по доходным поступлениям по грузовым перевозкам ПАО «Укрзалізниця» согласно требованиям международных стандартов с применением принципа «резервирования платежей» и обеспечения единого подхода при расчетах с клиентами железнодорожного транспорта по факту выполненных работ, предоставленных услуг за перевозку грузов во всех видах сообщений.

Внедрение в практику предложенных в статье научно-методических подходов позволит ПАТ «Укрзалізниця» получить инструментарий перехода от расчетов с заказчиками железнодорожных услуг, которые осуществляют региональные филиалы, к комплексным расчетам на основании единого договора, единого принципа, на единой методологической базе учета доходных поступлений.

Ключевые слова: доходные поступления, грузовые перевозки, резервирование платежей, железнодорожный транспорт.

Marina Belinska

(PJSC «Ukrzaliznytsia», Head of Department for earning revenues and their distribution of Financial and Economic Department)

FEATURES OF FORMATION OF FINANCIAL STATEMENTS ACCOUNTING FOR REVENUE WHEN IMPLEMENTING A NEW SYSTEM OF PAYMENTS FOR FREIGHT TRANSPORTATION ON A «BACK-UP PAYMENTS»

Further railway reform necessitates radical changes in relationships with customers of rail transport. In particular in the segment of transportation developed a single contract for the transport of goods and payments for transportation and provided rail service. This raises the need for reformatting processes and changes in the original form of financial and statistical reports of PJSC "Ukrzaliznytsia" accounting of revenue earnings from freight traffic. Analysis of recent research and publications reveals that this highly specialized research directly as process payments for transportation and development of financial reporting of revenue earnings from freight traffic today is not enough.

We study the production process of formation of financial reporting of revenue earnings from freight traffic PJSC "Ukrzaliznytsia" with international standards in the application of the principle of "redundancy payments" and ensure uniformity in the calculation of the customers of rail transport in fact executed works, provided services of freight in all modes combination.

The implementation in practice of the proposed articles in scientific and methodological approaches will PJSC "Ukrzaliznytsia" get tools of transition payments to customers of rail services, which carry out regional branches, to complex calculations on a single contract, a single principle, on a single methodological basis of accounting of revenue receipts.

Keywords: revenue return, freight transportation, redundancy payments, rail transport.

Постановка проблеми. Процеси реформування залізничного транспорту значною мірою вимагають перегляду та здебільшого докорінних змін у взаємовідносинах із клієнтами [1-3]. У найбільш привабливому сегменті вантажних перевезень розробляється єдиний договір на організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізничним транспортом послуги. При виконанні умов цього договору передбачається присвоєння єдиного облікового коду замовникам залізничних послуг, незалежно від того на якій регіональній філії розпочато чи закінчено перевезення вантажу. Здійснюються заходи щодо приєднання розрахункових підрозділів регіональних філій до філії «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень ПАТ «Укрзалізниця» (далі – ЄРЦ), що надає можливість утворення єдиної вертикалі від моменту надання послуги до моменту відображення отриманих доходних надходжень у фінансовій звітності ПАТ «Укрзалізниця». Такі значні перетворення вимагають застосування принципово нових підходів до формування та обліку нарахованих доходних надходжень при відправленні вантажу та їх зарахування в дохід ПАТ «Укрзалізниця» при прибутті на станцію призначення та розкредитуванні перевізних документів, із зазначеного виникає потреба у переформатуванні технологічних процесів і внесенні змін у вихідні форми фінансової та статистичної звітності ПАТ «Укрзалізниця» з обліку доходних надходжень від вантажних перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічні та практичні аспекти формування та розподілу доходів залізничного транспорту досліджували у своїх роботах як автор даної статті, так і такі українські вчені та практики: М.В.Макаренко, Н.М.Колесникова, Н.І.Богомолова, В.В.Чорний та інші [4-8]. Однак досліджень такого вузькоспеціалізованого напрямку як процес розрахунків за перевезення вантажів та формування фінансової звітності з доходних надходжень від вантажних перевезень вченими не здійснювалося.

Метою даної статті є дослідження особливостей формування фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця» щодо обліку доходних надходжень при впровадженні нової системи розрахунків за вантажні перевезення за принципом «резервування платежів», встановлення та доведення, що при резервуванні платежів за вантажні перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученнях (експорт/імпорт) досягається єдиний підхід до розрахунків з клієнтами залізничного транспорту в усіх видах сполучень, перехід на значно спрощений порядок обліку доходних надходжень від перевезень, що є однією з важливих умов повноти, прозорості формування доходів ПАТ «Українська залізниця» за вимогами міжнародних стандартів формування фінансової звітності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Формування фінансової звітності щодо доходних надходжень від вантажних перевезень у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях із застосуванням принципу «резервування» коштів при відправленні вантажів та обліку нарахованих платежів при їх видачі, тобто по завершенню перевезення, відбувається на підставі інформації з перевізних та платіжних документів, яка надходить із джерел зародження цієї інформації – станційних автоматизованих робочих місць, та записується до єдиної автоматизованої системи керування вантажними перевезеннями (далі – АСК ВП УЗ-Є) з кодом розрахункового підрозділу, яким виступає ЄРЦ [9]. При формуванні звітності враховується обробка інформації (коригування, введення) ЄРЦ.

У зв'язку з резервуванням платежів, нарахованих при відправленні, та їх обліком (списанням) в момент завершення перевезення, тобто при розкредитуванні перевізних документів на станції видачі вантажу (станції виходу для експорту) – відбувається перегляд фінансової звітності, побудованої на інформації з перевізних документів. Зокрема, в умовах впровадження резервування платежів по операції відправлення в повному об'ємі, у зведені доходних надходжень від перевезення вантажів при відправленні форми ФДУ-5 (далі – звіт ФДУ-5) по ЄРЦ будуть дані для обліку та відображення сум, сплачених готівкою за квитанціями різних зборів по відправленню. Додатково по ЄРЦ формується аналог звіту ФДУ-5 з прогнозними даними за умовною назвою звіт ФДУ-25, який складається по факту «резервування». Облік нарахованих платежів, раніше зарезервованих, виконується по зведенню доходних надходжень від перевезення вантажів по прибуттю форми ФДУ-3 (далі – звіт ФДУ-3) звіту. До звіту ФДУ-3 формуються додатки про суми, нараховані за перевезення вантажів:

зараховано по даті закінчення договору на перевезення вантажів (попередньо нараховано в поточному звітному місяці);

зараховано по даті закінчення договору на перевезення вантажів (попередньо нараховано в попередні звітні місяці);

нерозкредитовані документи (вантажі в дорозі, відправлені в поточному місяці);
попередньо нараховано при відправленні.

Надходження та запис до бази даних АСК ВП УЗ-Є інформації з первинних документів по перевезеннях у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях забезпечується за допомогою відповідних автоматизованих робочих місць і типових програмних продуктів. Під час запису інформації до бази даних розраховується та записується сума ПДВ по кожному коду платежу – відповідно до діючої ставки оподаткування (наприклад, 20% ПДВ, 0% ПДВ). Резервування нарахованих платежів відбувається з урахуванням сум нарахованого ПДВ.

В умовах створення ЄРЦ з приєднанням до нього у якості виробничих структурних підрозділів єдиних технологічних центрів з обробки документів розрахунки за транзитні перевезення та перевезення у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях ведуться окремо. Клієнти мають окремі цифрові коди особових рахунків, по яких відбувається окремий облік зарахування та використання коштів клієнта для розрахунків за перевезення транзитних вантажів та за перевезення у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях.

Для внутрішніх і міжнародних (експорт, імпорт) перевезень застосування принципу «резервування» має свої особливості, які впливають на формування фінансової звітності, та які відрізняються від застосування цього принципу при розрахунках за перевезення транзитних вантажів.

Основна особливість застосування принципу «резервування» коштів для перевезень у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях полягає в тому, що нараховані при відправленні та зазначені в перевізному документі платежі «резервуються» (з урахуванням суми ПДВ відповідно до діючої ставки оподаткування) на особовому рахунку клієнта при прийнятті вантажу до перевезення, а списуються з його особового рахунку при розкредитуванні перевізних документів (видачі вантажу) в сумі зарезервованих коштів. Якщо, в результаті контрольного таксування при розкредитуванні перевізних документів, виникають недобори або (і) перебори платежів, цей факт повинен вплинути на розрахунок сальдо клієнта (клієнтів), а також знайти відповідне відображення у відповідній фінансовій звітності.

Технологічний ланцюжок, який веде від «резервування» нарахованих платежів до їх включення в облік, виглядає наступним чином:

1. Операція прийняття вантажу до перевезення на станції відправлення або вхідній прикордонній станції:

включення в суму резерву;

доступне сальдо на кінець доби (добове сальдо + сума резерву);

2. Операція видачі вантажу або здачі за кордон (розкредитування перевізних документів):

проставлення ознаки завершення перевезення;

вилучення із суми резерву;

включення в добове сальдо (списання з особового рахунка);

доступне сальдо на кінець доби (добове сальдо + сума резерву).

Таким чином, «резервування» нарахованих платежів на особовому рахунку клієнта продовжується до моменту завершення перевезення, тобто видачі вантажу отримувачу або здачі за кордон (для експортних перевезень) та надходження до бази даних документального підтвердження факту розкредитування перевізних документів. Сума зарезервованих коштів клієнта автоматично зменшується по факту списання цієї суми з особового рахунку клієнта (включення до обліку при розрахунку добового сальдо). На цьому процес «резервування» платежів перевізного документа завершується.

В разі коригування в подальшому працівником ЄРЦ інформації з перевізного документа прибуття (здачі) вантажу – сума зарезервованих коштів клієнта не змінюється. Внаслідок операції коригування, зміни відбуваються із сумами, прийнятими до обліку (списаними платежами), що знаходить відповідне відображення у фінансовій звітності.

При виконанні розрахунків через ЄРЦ змінюється фінансова сутність розрахунку категорії «перебір платежу», який фіксується (якщо є) при розкредитуванні пе-

ревізних документів. В умовах виконання розрахунків за «нетранзитні» перевезення через ЄТехПД залізниць, виявлені перебори платежів не стягувались з особового рахунка платника автоматично, а лише декларувались у відповідній місячній звітності, з подальшою взаємодією фінансових служб залізниць (відправлення та прибуття) та акцептуванням на відповідних рахунках.

В умовах розрахунків за перевезення у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях через ЄРЦ, виявлений перебір платежу автоматично повертається на особовий рахунок платника-відправника (платника-отримувача, платника-експедитора) та відображається в добових переліках та іншій фінансовій звітності.

Для описаного вище процесу резервування платежів, нарахованих при відправленні вантажу та прийняття їх до обліку в сумі зарезервованих коштів при видачі вантажу (розкредитуванні перевізних документів), далі по тексту буде вживатися термін «режим відкладеного списання» (основний).

В окремих випадках можливе застосування принципу «резервування» аналогічного до транзитних перевезень – коли «резервування» коштів поєднується з остаточним розрахунком за весь шлях перевезення при видачі вантажу. В перевізних документах (електронних копіях перевізних документів), оформлених на станціях відправлення (станціях входу для імпорту) біля нарахованих платежів проставляється відмітка «зарезервовано» (не обов'язково) та відмітка «розрахунок на станції призначення» (обов'язково). Застосування такого способу резервування передбачає відсутність відображення у фінансовій звітності недоборів та (або) переборів платежів, оскільки «зарезервовані» кошти беруть участь тільки в обліку суми резервування – включення до резервування та вилучення з резервування. Такий спосіб резервування доцільний для використання при імпортичних перевезеннях (платник – отримувач вантажу або платник, визначений по прибуттю), коли перевізний документ видається тільки отримувачу. Застосування такого принципу резервування можливе і для інших видів перевезень, наприклад, при розрахунках з окремими експедиторами, про що зазначається у договорі.

Далі по тексту, для описаного вище процесу резервування платежів, нарахованих при відправленні вантажу та прийняття до обліку сум, розрахованих за весь шлях слідування при видачі вантажу (розкредитуванні перевізних документів) – по аналогії до транзитних перевезень – буде вживатися термін «резервування з розрахунком по прибуттю» (допоміжний).

Таким чином, особливості застосування принципу «резервування» для перевезень у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях (у порівнянні із застосуванням цього принципу для перевезень транзитних вантажів) полягають у такому:

на особовому рахунку платника, визначеного при відправленні, резервуються кошти з урахуванням суми ПДВ (0% ПДВ або 20% ПДВ – залежно від виду перевезення);

можливе застосовування різних способів резервування – в режимі відкладеного списання (переважно) та в режимі остаточного розрахунку по прибуттю (можливе для імпорту або для окремих експедиторів);

автоматичне повернення та відображення у звітності перебору тарифу (якщо буде) при списанні сум платежів в розмірі зарезервованих (режим відкладеного списання);

можливість розрахунків за перевезення (відправку) з двома платниками та відповідне відображення у звітності.

Категорія платник, визначений при відправленні, на особовому рахунку якого резервуються кошти, залежить від виду перевезення, зокрема це може бути:

для внутрішніх перевезень та перевезень на експорт відправник вантажу або експедитор;

для імпорتنих перевезень отримувач вантажу або експедитор.

При розкредитуванні перевізних документів облік (списання) коштів відбувається на особових рахунках платників, які так чи інакше також залежать від видів перевезень.

Для внутрішніх перевезень (режим відкладеного списання):

нараховані кошти, в сумі зарезервованих при відправленні, списуються з особового рахунка платника, визначеного при відправленні (відправника або експедитора);

сума перебору (якщо є) повертається на особовий рахунок платника, визначеного при відправленні (відправника або експедитора);

сума недобору (якщо є) списується з особового рахунка платника, визначеного по прибутті (отримувача або експедитора).

Для перевезень на експорт (режим відкладеного списання):

нараховані кошти, в сумі зарезервованих при відправленні, списуються з особового рахунка платника, визначеного при відправленні (відправника або експедитора);

сума перебору (якщо є) повертається на особовий рахунок платника, визначеного при відправленні (відправника або експедитора);

сума недобору (якщо є) списується з особового рахунка платника, визначеного при відправленні (відправника або експедитора).

Для імпорتنих перевезень (резервування з розрахунком по прибуттю) нараховані кошти за весь шлях слідування списуються з особового рахунка платника, визначеного по прибутті (отримувача або експедитора), причому може виникнути ситуація, коли кошти резервувались на особовому рахунку платника-отримувача, а списуються з особового рахунка платника-експедитора.

Наведене вище показує, що застосування принципу «резервування» нарахованих коштів для різних видів перевезень у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях, має свої відмінні особливості, які вимагають як вирішення окремих технологічних питань (механізм визначення платника на вхідній прикордонній станції для імпорту), так і значних доопрацювань програмних продуктів.

Фінансова звітність ЄРЦ по внутрішніх та міжнародних (експорт, імпорт) перевезеннях складається на підставі інформації з перевізних документів, документів з додатковими зборами та інформації з платіжних документів, записаної до бази даних АСК ВП УЗ-Є шляхом обробки відповідних повідомлень.

Технологічний процес формування фінансової звітності складається з таких блоків:

1. Підготовка інформації: (запис на оперативний сервер).

1.1. Підготовка в реальному режимі часу за допомогою діючих типових АРМ та запис до бази даних «моделі ТехПД» інформації, яка надходить з місць її зародження:

з перевізних документів зі станцій відправлення вантажу та зі станцій входу для імпорту (резервування); зі станцій видачі вантажу та зі станцій здачі для експорту (облік);

з документів з додатковими зборами – зі станцій (облік);

з платіжних документів – з банків (облік).

1.2. Контроль за надходженням інформації до бази даних, коригування та введення інформації працівниками ЄРЦ за допомогою АРМ ЄТехПД.

1.3. Розрахунок оперативного (доступного) сальдо клієнтів на підставі інформації, яка надходить зі станцій, з банків, з ЄРЦ в реальному режимі часу – по мірі запису до бази даних.

2. Розрахунок добового сальдо та показників фінансової звітності (архівний сервер).

2.1. Копія інформації звітної доби з оперативного на архівний сервер.

2.2. Визначення та запис ознаки завершеності перевезення.

2.3. Розрахунок добового сальдо.

2.4. Облік зарезервованих коштів та розрахунок доступного сальдо клієнта на кінець звітної доби.

2.5. Розрахунок та запис до бази даних інших показників фінансової звітності (визначення маршруту прямування відправки через стикові станції залізниць, розрахунок необхідного кредитового запасу клієнтів, розрахунок податкової звітності, розрахунок показників статистичної звітності тощо).

2.6. Запис на оперативний сервер результатів розрахунку добового сальдо та відновлення розрахунку оперативного сальдо клієнтів на оперативному сервері.

3. Формування фінансової звітності (добової, з наростаючим підсумком, місячної). Фінансову звітність, яку формують в АСК ВП УЗ-Є від перевезень вантажів у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях із застосуванням принципу «резервування» платежів при відправленні вантажів та обліку нарахованих платежів при їх видачі, умовно можна поділити на наступні три типи:

3.1. Формування звітності для клієнтів та для бухгалтерії ЄРЦ.

3.2. Формування фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця».

3.3. Формування інформації для розподілу та формування доходів ПАТ «Укрзалізниця».

Технологічний процес формування фінансової звітності в АСК ВП УЗ-Є – це комплекс окремих автоматизованих задач, які є взаємопов'язаними.

Фінансову звітність формують на підставі платежів з наступних первинних документів:

платіжних документів;

перевізних документів по відправленню вантажу;

перевізних документів при видачі вантажу;

накопичувальних карток форми ФДУ-92;

відомостей плати форми ГУ-46, ГУ-46а, ГУ-46к;

квитанцій різних зборів форми ГУ-57;

бухгалтерських довідок (претензії, коригування сальдо тощо).

Звітності для клієнтів ЄРЦ обмежена наступними звітами та формами:

переліки залізничних документів;

виписки з особових рахунків;

акти звірки взаємних розрахунків.

Звіти для бухгалтерії ЄРЦ, які обов'язково зберігають у друкованому вигляді, складають з наступних форм:

виписки з особових рахунків;

акти звірки взаємних розрахунків;

балансова відомість форми ФРУ-32.

Інформацію про суми зарезервованих коштів відображають у переліках залізничних документів, а також у зовнішній електронній довідці, по якій відбувається формування виписок з особових рахунків. В переліках залізничних документів, у додатковому розділі, відображають всі операції, пов'язані з резервуванням коштів подокументно: включення в резервування, вилучення з резервування.

Розглянемо детально формування наступної звітності.

Переліки залізничних документів.

Переліки залізничних документів видають клієнтам у спосіб, який обумовлено в договорі з клієнтом: надсилають електронною поштою, віддають в друкованому вигляді (опорною станцією або розрахунковим підрозділом) тощо.

Перелік формують після розрахунку добового сальдо, якщо на особовому рахунку клієнта відбувся будь-який рух коштів (в тому числі зарезервованих). Перелік складають з двох частин – основної і додаткової.

В основній частині Переліку відображають всі операції з документами, які змінюють стан добового сальдо клієнта, тобто відображають наступні документи звітної доби:

платіжні документи;

перевізні документи по прибуттю вантажу (облік сум, зарезервованих при відправленні та результати їх перерахунку);

накопичувальні картки форми ФДУ-92;

відомості плати форми ГУ-46, ГУ-46а, ГУ-46к;

бухгалтерські довідки, пов'язані з коригуванням сальдо клієнта;

квитанції різного збору форми ГУ-57 з кодом платежу 333.

В додатковій частині Переліку відображають операції з перевізними документами звітної доби, які стосуються резервування коштів (включаються до розрахунку доступного сальдо на кінець звітної доби).

Перелік можна сформувавши за будь-який день місяця, відповідно до термінів зберігання інформації в БД, який відповідає умовам формування Переліку (надходили кошти від клієнта, списувались нараховані суми, коригувалась інформація з перевізних документів, коригувалось добове сальдо клієнта, змінювався стан зарезервованих коштів тощо).

Виписки з особових рахунків.

Виписки з особових рахунків формують не рідше одного разу в місяць і вони містять інформацію про зміни стану особового рахунку клієнта та зміни стану зарезервованих коштів упродовж звітного місяця, з відображенням дат, коли ці зміни відбулися.

Виписку з особового рахунку за звітний місяць формують після розрахунку добового сальдо за останній день звітного місяця.

Виписку з особового рахунку можна отримати станом на будь-який день будь-якого місяця (в тому числі поточного) – відповідно до термінів зберігання інформації в БД.

Акт звірки взаємних розрахунків.

Акт звірки взаємних розрахунків формують відповідно до умов, зазначених у договорі з клієнтом, та містить підсумки по надходженню коштів від клієнтів та їх використанню за певний період звірки (місяць, квартал тощо). Акт звірки взаємних розрахунків формують на підставі даних, які включають до розрахунку добового сальдо клієнта. Інформацію про стан та рух зарезервованих коштів не використо-

вують. До Акта звірки взаємних розрахунків додають Перелік змін в бік збільшення (зменшення) до Коригувального акта.

Один примірник Акта звірки взаємних розрахунків з відповідними підписами представників клієнта та дирекції розрахункового підрозділу віддають клієнтові, інший – зберігають в ЄРЦ. Зразок заповнення Акта звірки взаємних розрахунків наведено в додатку 3.

Балансова відомість форми ФРУ-32.

Балансову відомість форми ФРУ-32 формують по розрахунковому підрозділу в цілому (без розбивки по клієнтах) в рамках звітного місяця. Відображають підсумкові дані за місяць, які включались до розрахунку добового сальдо: дані з платіжних та перевізних документів, з документів з додатковими зборами, з бухгалтерських довідок.

Інформацію про стан і рух зарезервованих коштів не використовують. Відображення платежів має відповідати сумах, які відображають у Зведенні нарахованих сум.

Суми платежів, нарахованих при відправленні та прийнятих до обліку по завершенні перевезення, відповідають Зведенню нарахованих сум (розділ «відправлення»).

Суми платежів, нарахованих для стягнення по прибуттю (недобори, або платежі, розраховані за весь шлях перевезення), відповідають Зведенню нарахованих сум (розділ «Прибуття»).

Суми переборів, повернутих відправнику, відповідають Зведенню нарахованих сум (розділ «Перебори»).

Балансова відомість форми ФРУ-32 залишається ЄРЦ та доступна для здійснення контролю відповідними департаментами ПАТ «Укрзалізниця».

1.1.1. Фінансова звітність ПАТ «Укрзалізниця», як було вище зазначено, складається зі зведень доходних надходжень.

Звіт форми ФДУ-5.

При переході на розрахунки через ЄРЦ із застосуванням технології резервування платежів по технологічній операції прийняття вантажу до перевезення на станції відправлення (станції входу для імпорту), змінюється час та подія прийняття нарахованих платежів до обліку. Проте навіть при повному переході на розрахунки через ЄРЦ, залишаються окремі категорії перевезень, які оплачуються готівкою на станціях відправлення вантажів – зокрема, це перевезення домашніх речей. Не виключено здійснення інших перевезень фізичними особами із застосуванням оплати при відправленні за квитанціями різних зборів форми ГУ-57.

У звіт форми ФДУ-5 по ЄРЦ включають перевізні документи по відправленню з оплатою нарахованих платежів готівкою на станціях відправлення за квитанціями різних зборів форми ГУ-57.

В перехідний період, коли певний час зберігається діюча технологія проведення розрахунків через ЄТехПД для клієнтів, які мають договори з регіональними філіями ПАТ «Укрзалізниця», і, паралельно, розпочнеться застосування технології «резервування» для клієнтів, які уклали договори з ПАТ «Укрзалізниця» та здійснюють розрахунки через ЄРЦ виключно у безготівковій формі, звіт ФДУ-5 по ЄРЦ не формуватиметься – у зв'язку з відсутністю даних для його наповнення. Формування звіту ФДУ-5 залишиться по регіональних філіях ПАТ «Укрзалізниця».

Форма звіту ФДУ-5 зберігається без змін.

Звіт форми ФДУ-25 та додатки до нього.

Суми платежів, нарахованих при відправленні для перевезень у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях, спочатку «резервують» на особовому рахунку клієнта-відправника, а потім, через певний час, включають до обліку (списують з особового рахунка відправника) при розкредитуванні перевізних документів – у розмірі зарезервованих коштів.

Саме тому, в умовах проведення розрахунків через єдиний розрахунковий центр із застосуванням принципу «резервування» платежів, нарахованих при відправленні, облік доходних надходжень по ЄРЦ ведуть по звіту ФДУ-3, який складають при обробці інформації з перевізних документів прибуття.

Зведені дані про суми нарахованих платежів по операціях прийняття вантажів до перевезення на станціях відправлення (станціях входу для імпорту), є очікуваними доходними надходженнями.

Тому по ЄРЦ складають новий прогнозний звіт ФДУ-25 «Зведення нарахованих та зарезервованих доходних надходжень від перевезення вантажів при відправленні», в якому відображають суми платежів, зарезервованих у звітному місяці при прийнятті вантажів до перевезення.

Форма звіту ФДУ-25 наближена до форми звіту ФДУ-5.

Графа звіту ФДУ-5 «За балансовими відомостями» у звіті ФДУ-25 має назву «Зарезервовано станцією відправлення».

Оскільки для внутрішніх та міжнародних (експорт, імпорт) перевезень можливе застосування різних принципів «резервування» – як основного, так і допоміжного (з розрахунком на станції призначення та відміткою про це в перевізних документах) – суми резервування за способом їх обліку розділяють по різних графах: графа 4 «для включення в облік по завершенні перевезення» та графа 4а «з розрахунком на станції призначення».

Якщо перевезення повністю оплачене готівкою на станції відправлення вантажу – облік ведуть по факту оплати перевезення, оскільки резервування не відбувається. Такі перевезення відображають у звіті ФДУ-5.

Перевезення, оплачені готівкою при відправленні і відображені у звіті ФДУ-5, не відображають в аналогічних графах звіту ФДУ-25. Проте, включення таких перевезень в прогнозний звіт ФДУ-25 можливе (потребує уточнення) з метою отримання в одному звіті цілісної картини для попередньої оцінки очікуваних доходних надходжень.

У зв'язку з прогнозним характером звіту ФДУ-25, додатки, які формують до нього, містять інформативні дані: про зміну виду перевезення, про фактичний розмір списаних платежів у порівнянні із зарезервованими, тощо.

Додатки про коригування сум попередніх періодів (які формувалися до звіту ФДУ-5), при розрахунках через ЄРЦ стають додатками до звіту ФДУ-3.

Звіт форми ФДУ-4 та додатки до нього зберігає свою форму та всі додатки. В умовах розрахунку через ЄРЦ – необхідно забезпечити його формування по ЄРЦ в цілому з можливістю розгортання по залізницях.

Звіт форми ФДУ-3 та додатки до нього у зв'язку з тим, що всі платежі, які нараховані станціями відправлення при прийнятті вантажів до перевезення та зарезервовані на особових рахунках платників, включаються до обліку по факту розкредитування перевізних документів, облік доходних надходжень від перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт) сполученнях ведеться по звіту ФДУ-3.

Звіт ФДУ-3 відображає повну картину перевезення вантажів по мережі залізниць України. При формуванні та внесенні змін до форми звіту необхідно врахувати наступні особливості:

в суму доходних надходжень від перевезення вантажів (рядок 12) перебори платежів включаються зі знаком «-» (мінус) – оскільки виявлені перебори автоматично повертаються на особовий рахунок платника;

потрібно розділяти суми, зарезервовані по відправленню та суми, оплачені готівкою на станції відправлення по квитанціях різних зборів ф. ГУ-57.

У зв'язку з вищевикладеним, пропонуються наступні зміни до форми звіту ФДУ-3, правил відображення даних у ньому, а також пояснення взаємозв'язків із звітом ФДУ-25:

сума, відображена у графі 4 звіту ФДУ-25, наповнює рядок 5 звіту ФДУ-3 (нова назва: «суми, зарезервовані по відправленню і включені в облік по прибуттю») звітного та наступного за звітним місяців – залежно від надходження до бази даних інформації про розкредитування перевізних документів;

рядок 3 «нараховано за транзит» та рядок 6 «недобори на відправника» перейменовуються (див. нижче);

сума, відображена у графі 5 звіту ФДУ-25, наповнює рядок 3 звіту ФДУ-3 (нова назва: «оплачена при відправленні за квитанціями різних зборів»);

рядок 6 (нова назва «перебори, повернуті відправнику») – якщо в результаті перерахунку зарезервованої суми, прийнятої до обліку та відображеної в рядку 5, виявлено та повернуто на особовий рахунок платника-відправника перебір платежу (сума по коду 27 з відповідним підкодом);

сума, відображена у графі 4а звіту ФДУ-25, поступово наповнює графу 2 звіту ФДУ-3 («нараховано по прибуттю на вантажоотримувача») звітного та наступного за звітним місяців – залежно від надходження інформації про розкредитування перевізних документів;

в рядку 2.0 «в т.ч. недобори на вантажоотримувача» – якщо в результаті перерахунку зарезервованої суми, прийнятої до обліку та відображеної в рядку 5, з особового рахунка платника-отримувача списано суму добору платежу;

рядки 13.1, 14.1, 15.1 змінюють назву з «т.ч. місцевий транзит» на «т.ч. транзит» – для виділення випадків зміни виду перевезення з імпортного на транзитне (див. розділ 4);

рядки 19 та 20 вилучають.

У звіті «Зведення нарахованих сум», який формують після розрахунку добового сальдо клієнтів, включають суми з перевізних документів, відображені у звіті ФДУ-3, а також суми, які відображають в додатках до звіту ФДУ-3 про коригування сум документів минулих періодів.

Суми, включені до «Зведення нарахованих сум» по розрахунковому підрозділу в цілому, відповідають сумах платежів, відображених в балансовій відомості ФРУ-32.

У розділ «Відправлення» включають суми:

рядка 5 звіту ФДУ-3;

додатка до рядка 5 звіту ФДУ-3 «Коригування сум документів минулих періодів, стягнених з відправника».

У розділ «Прибуття» включають суми:

рядка 2 звіту ФДУ-3;

додатка до рядка 2 звіту ФДУ-3 «Коригування сум документів минулих періодів, стягнених з отримувача».

У розділ «Перебори» включають суми переборів, повернуті на особовий рахунок платника, визначеного при відправленні. Суми розділу відповідають сумі рядка 6 звіту ФДУ-3.

Висновок. Виконано комплексне дослідження процесу від моменту переходу на розрахунки із замовниками залізничних послуг за єдиним договором з урахуванням принципу «резервування» до формування фінансово-статистичної звітності з вантажних перевезень. Впровадження запропонованих змін надасть змогу досягти синергетичного ефекту для ПАТ «Укрзалізниця». Отже, наочно спрямована взаємодія окремих компонентів цілісної системи, а саме: покращення сервісу при наданні послуги з перевезення для клієнта, спрощення обліку доходних надходжень ПАТ «Укрзалізниця», оскільки замість шести регіональних філій облік здійснює одна філія в цілому по ПАТ «Укрзалізниця», забезпечення прозорості проведення розрахунків в одній філії, виключення низки звітності регіонального рівня через відсутність у ній потреби та фінансових ризиків, які пов'язані з накладенням штрафних санкцій при перевірках контролюючих органів і забезпечує перехід на облік за МСФС.

Таким чином, ПАТ «Укрзалізниця» отримує інструментарій переходу від розрахунків із замовниками залізничних послуг, які здійснюють регіональні філії, до комплексних розрахунків за єдиним договором, єдиним принципом, на єдиній методологічній базі обліку доходних надходжень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 49, ст.553.
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 р. № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735 «Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».
4. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н.М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2007. – 349 с.
5. Колесникова Н.М. Формування доходів від залізничних перевезень в умовах вертикально-інтегрованої системи управління / Н.М.Колесникова, І.Г.Бакаєва, В.В.Чорний // Збірн. наук пр. ДЕ-ТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.18. – 2011. – С.54-57.
6. Макаренко М.В. Методические подходы к учету различных факторов при распределении доходов от грузовых перевозок / М.В.Макаренко, Н.Е.Гончарок, Н.С.Соколовская // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб.научн.тр. ИКТП-Центра. – Вып.4. – 1997. – С.103-117.
7. Богомолова Н.І., Сенник Г. Особливості формування доходів залізничного транспорту в сучасних економічних умовах // Збірн. наук пр. ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.18. – 2011. – С.41-50.
8. Чорний В.В. Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика : [монографія] / В.В.Чорний. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 401 с.
9. Белінська М.Г. Резервування платежів як важлива умова оптимального формування доходів ПАТ «Українська залізниця» від вантажних перевезень / М.Г.Белінська // Збірн. наук пр. ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – Вип.34. – 2015. – С.62-70.

REFERENCES

1. Zakon Ukrainy «Pro osoblyvosti utvorennia publichnogo aktsionernoho tovarystva zaliznychnoho transportu zahalnoho korystuvannia», Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 2012, № 49, st.553.
2. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 25 chervnia 2014 r. № 200 «Pro utvorennia publichnogo aktsionernoho tovarystva «Ukrainska zaliznytsia».
3. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 2 veresnia 2015 r. № 735 «Pytannia publichnogo aktsionernoho tovarystva «Ukrainska zaliznytsia».
4. Kolesnykova N.M. Teoriia adaptivno-harmonizatsiinoho mekhanizmu tsinoutvorennia na zaliznychnomu transporti: [monohrafiia] / N.M. Kolesnykova. – K., KUETT, 2007. – 349 s.
5. Kolesnykova N.M. Formuvannia dokhodiv vid zaliznychnykh perevezen v umovakh vertykalno-intehrovanoi systemy upravlinnia/ N.M.Kolesnykova, I.H.Bakaieva, V.V.Chornyi // Zbirn. nauk pr. DETUT. Serii «Ekonomika i upravlinnia». – Vyp.18. – 2011. – S.54-57.
6. Makarenko M.V. Metodicheskiye podkhody k uchetu razlychnykh faktorov pry raspredelenii dokhodov ot hruzovykh perevozok / M.V.Makarenko, N.E.Honcharok, N.S.Sokolovskaia // Transportnyi kompleks Ukrainy: ekonomika, orhanyzatsiia, razvytye: Sb.nauchn.tr. YKTP-Tsentra. –Vyp.4. – 1997. – S.103-117.
7. Bohomolova N.I., Sennyk H.Osoblyvosti formuvannia dokhodiv zaliznychnoho transportu v suchasnykh ekonomichnykh umovakh// Zbirn. nauk pr. DETUT. Serii «Ekonomika i upravlinnia». – Vyp.18. – 2011. – S. 41-50.
8. Chornyi V.V. Konkurentospromozhnist zaliznyts na rynku vantazhnykh perevezen: teoriia, metod-olohiia, praktyka:[monohrafiia] / V.V.Chornyi.-K.:DETUT,2012. - 401 s.
9. Belinska M.H.Rezervuvannia platezhiv yak vazhlyva umova optimalnoho formuvannia dokhodiv Pat «Ukrainska zaliznytsia» vid vantazhnykh perevezen /M.H.Belinska// Zbirn. nauk pr. DETUT. Serii «Ekonomika i upravlinnia». – Vyp. 34. – 2015. – S. 62-70.

**ПРАВИЛА ОФОРМЛЕННЯ РУКОПИСІВ НАУКОВИХ СТАТЕЙ,
ЯКІ ПОДАЮТЬСЯ ДО ДРУКУ В ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
ДЕРЖАВНОГО ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ ТРАНСПОРТУ
СЕРІЇ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»**

1. До друку в «Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту» (далі – Збірник) приймаються лише наукові статті, які мають такі необхідні елементи:

1.1. Відомості про автора трьома мовами (українська, російська, англійська). Вказується прізвище та ім'я, вчена ступінь, вчене звання, посада та назва вищого навчального закладу, в якому працює автор.

1.2. Розширена анотація та ключові слова трьома мовами (українська, російська, англійська). Розширена анотація має відповідати таким вимогам:

- інформативність (без загальних слів); оригінальність; змістовність (відображати основний зміст статті та результати досліджень); структурованість (можливо, навіть рубрикація, як у статті: предмет, тема, мета, метод або методологія, результати, область застосування результатів, висновки); компактність (обсяг 150–250 слів);

- слід уникати зайвих вступних фраз (наприклад, «автор статті розглядає»). Історичні довідки, якщо вони не становлять основний зміст документа, опис раніше опублікованих робіт та загальновідомі положення в анотації не наводять.

1.3. Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями;

1.4. Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми й на які спирається автор, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття;

1.5. Формулювання цілей статті (мета);

1.6. Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів;

1.7. Висновки та пропозиції з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямі.

1.8. Література, оформлена відповідно до правил бібліографічного опису та її переклад (**REFERENCES**) – транслітерація списку літератури з перекладом назви джерела англійською мовою в квадратних дужках.

2. Стаття має відповідати тематичному спрямуванню Збірника. **Відповідальність за матеріали, наведені в статті, несуть автори.** Редакція може не поділяти позицію авторів публікації та залишає за собою право на скорочення, редагування та виправлення статті (зі збереженням головних висновків і стилю автора).

Статті, що не відповідають вимогам, розглядатися та друкуватися не будуть.

До редколегії Збірника подаються:

- **електронний варіант статті**, направлений на електронну адресу: *alina@detut.edu.ua*;

- **рецензії на статтю**. Кожна стаття повинна мати зовнішню рецензію (рецензування статей доктором або кандидатом наук, який є провідним спеціалістом у відповідній галузі науки і не є членом редакційної колегії), засвідчену в порядку, установленому в установі, де працює рецензент, та внутрішню рецензію (рецензування статей членами редакційної колегії). **Статті, автором яких є доктор наук (одноосібні або у співавторстві), приймаються без рецензій.**

3. Матеріал статті потрібно викладати стисло, послідовно, стилістично грамотно. Обсяг статті має бути не менше 5 сторінок та не перевищувати 12 сторінок. Виключення допускаються лише за рішенням редакційної колегії Збірника. Остання сторінка статті має бути заповнена текстом не менш, ніж на половину. Терміни та позначення мають відповідати чинним стандартам. Не допускаються повтори, а також зайві подробиці при переказі раніше опублікованих відомостей. Одиниці вимірювання слід подавати за міжнародною системою одиниць SI чи в одиницях, допущених до застосування в Україні згідно з вимогами чинних державних стандартів.

4. Цитати, таблиці, статистичні дані, цифрові показники, що підвищують рівень обґрунтованості аналітичних матеріалів, подаються з посиланням на джерела. Таблиці мають бути пронумеровані й мати заголовок. Відповідальність за наведені показники несуть автори.

5. Текстові матеріали готують і друкують на аркушах білого односортового паперу з використанням комп'ютерних текстових редакторів Microsoft Word, для набору формул використовують вбудовані редактори формул. При цьому має застосовуватись шрифт Times New Roman.

Рекомендується при підготовці рукопису використовувати шаблон, який можна скачати в електронному вигляді на офіційному веб-сайті Університету у відповідному розділі.

Параметри сторінки Збірника встановлені такі:

- поля верхнє і бокові – 35 мм;
- поле нижнє – 45 мм.

В розділі «Параметри сторінки» обрати вкладку «Источник бумаги» – встановити «От края до верхнего колонтитула» 1,2 см; «От края до нижнего колонтитула» 2 см.

Верхній і нижній колонтитули, а також номери сторінок не вводити. Відступ першого рядка абзацу – 5 мм, інтервал між рядками – одинарний.

6. Матеріали набирають такими шрифтами:

- *УДК – 11 пунктів, курсив;*
- *автори – 12 пунктів, напівжирний курсив;*
- **НАЗВА СТАТТІ – ПРОПИСНІ ЛІТЕРИ, 12 ПУНКТИВ, НАПІВЖИРНИЙ;**

- *анотація – 11 пунктів, напівжирний курсив;*
- *ключові слова – 11 пунктів, курсив;*
- *основний текст – 11 пунктів, звичайний;*
- *знак авторського права (© Іванов І. І., 2011) – 12 пунктів, напівжирний курсив, знак авторського права розміщується на першій сторінці статті;*
- **СЛОВО «ЛІТЕРАТУРА» – ПРОПИСНІ ЛІТЕРИ, 11 ПУНКТИВ, НАПІВЖИРНИЙ;**
- *назви джерел в списку літератури – 9 пунктів, звичайний, прізвища авторів або перше слово назви джерела наводять курсивом.*

7. Інтервали між елементами статті такі:

- **УДК – автори – 2;**
- **автори – назва статті – 3;**
- **назва статті – анотація і ключові слова – 2;**
- **анотація і ключові слова – основний текст – 1;**
- **основний текст – назва таблиці (верхній край рисунка, схеми, діаграми) – 2;**
 - **назва таблиці – її верхній край – 1;**
 - **нижній край рисунка, схеми, діаграми – їх назви – 1;**
 - **нижній край таблиці (назва рисунка, діаграми, схеми) – основний текст – 2;**
- **основний текст – знак авторського права – 1;**
- **основний текст – ЛІТЕРАТУРА – 1;**
- **ЛІТЕРАТУРА – список літератури – 1.**

8. Усі рисунки й таблиці повинні мати назви і номери (у випадку, коли в одному матеріалі міститься два і більше названих елементів), наприклад, «*Рис. 1. Розрахункова схема...*» або «*Таблиця 1. Показники...*»

Слова *Рис.*, *Таблиця* і їх номери набираються курсивом, 11 пунктів, назви – напівжирним шрифтом, 11 пунктів, назви і номери таблиць розміщують над таблицями, а рисунків – під ними **по центру**. Якщо таблиця не вміщується на одній сторінці, всі її колонки нумерують, а над перенесеною частиною таблиці справа зазначають: «*Продовження табл.*» із вказанням номера таблиці.

9. Формули розташовуються на сторінці по центру. Номер формули про- ставляється справа в кінці рядка, в круглих дужках, не виходячи на поле. Між ними і текстом витримується інтервал в один рядок. Літери і позначення величин (символи) набирають курсивом.

10. Бібліографічний опис літературних (інформаційних) джерел складається за стандартом «Бібліографічний запис. Бібліографічний опис. Загальні вимоги і правила складання» (ДСТУ 7.1:2006).

Науково-виробниче видання

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
ДЕРЖАВНОГО ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ ТРАНСПОРТУ**

Серія «Економіка і управління»

Випуск 35

Відповідальний за випуск: *Н.М. Колесникова*

Начальник РВВ *Л. В. Пономаренко*
Головний редактор *О. В. Ємець*
Макет і верстка *В. О. Андрієнка*

Підписано до друку 12.05.16 р. Формат 60x84¹/₈.
Папір – для тиражувальних апаратів. Гарн. Таймс.
Друк – на ризографі.
Ум.-друк. арк. 39,06. Обл.-вид. арк. 23,37.
Зам. № 57/16. Наклад 150 прим.

Надруковано в Редакційно-видавничому відділі ДЕУТ.
Свідоцтво про реєстрацію Серія КВ № 19980-9780ПР від 28.05.2013 р.
03049, м. Київ-49, вул. Миколи Лукашевича