

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТУ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ
ДЕРЖАВНОГО ЕКОНОМІКО-
ТЕХНОЛОГІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
ТРАНСПОРТУ

СЕРІЯ «ЕКОНОМІКА І УПРАВЛІННЯ»

ВИПУСК 37

КИЇВ 2016

УДК 33

Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 37. – К.: ДЕТУТ, 2016. – 316 с.

Збірник містить статті, присвячені теоретичним, методологічним і прикладним проблемам економіки і управління підприємствами транспортної та інших галузей. У низці статей порушені питання залучення інвестицій, фінансування, ціноутворення, підвищення конкурентоспроможності підприємств.

У підготовці випуску брали участь відомі вчені, фахівці в галузі транспорту, викладачі провідних вищих навчальних закладів України.

Для науковців, викладачів, магістрів, студентів вищих навчальних закладів і працівників транспортної та інших галузей.

ISSN 2413-7375

Редакційна колегія

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

В. П. Гудкова – д-р екон. наук, доц., завідувач кафедри «Економіка та підприємництво» (*заст. 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. Бакаліньський – д-р екон. наук, проф., професор кафедри «Менеджмент» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

Г. Д. Ейтугіс – д-р екон. наук, проф., професор кафедри «Економіка та підприємництво» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

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

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

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

О. О. Кравченко – д-р екон. наук, доц., професор кафедри «Фінанси і кредит» Державного економіко-технологічного університету транспорту;

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

А. Р. Божок – к-т екон. наук, доцент кафедри «Економіка та підприємництво» Державного економіко-технологічного університету транспорту (*відповідальний секретар*);

С. О. Крищенко – старший викладач 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 № 2 від 27.10.2016 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

УДК:330.1:65:339.1

*Марина Галькевич
(аспірант, Державний економіко-технологічного університет транспорту)*

**ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ВАРТОСТІ ПОТЕНЦІАЛУ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО
ПІДПРИЄМСТВА**

У статті проаналізовані існуючі теоретичні підходи до оцінки вартості потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства. Проведений аналіз методик оцінювання конкурентоспроможності потенціалу продукції та підприємств показав, що базою для оцінювання є набір показників впливу факторів середовища. Зазначено, що проблематикою оцінювання потенціалу конкурентоспроможності на транспорті є відсутність системності, вузька спеціалізація в дослідженнях за видами транспорту та видами перевезень. Доведено, що взаємоузгодженість і вибір показників формується шляхом встановлення цілей оцінювання, базових характеристик об'єкта оцінки, послідовності та інструментарію оцінювання, а також факторами середовища. У статті узагальнені фактори, що впливають на розвиток потенціалу транспортної галузі, методики оцінювання конкурентоспроможності й вартості потенціалу, інструментарій аналізу ефективності управління конкурентними перевагами на ринку транспортних послуг. Як показали проведені дослідження існуючих методик оцінювання конкурентоспроможності, на транспортних підприємствах використовуються переважно інтегральні коефіцієнти, які в поєднанні з графічними або рейтинговими методами відображають місце послуги або підприємства на ринку. Визначена проблема, що в розглянутих методичних підходах не проводиться оцінка ефективності управління потенціалом конкурентоспроможності, а також не аналізується вплив середовища на формування і реалізацію потенціалу.

Ключові слова: потенціал конкурентоспроможності, методики оцінки потенціалу конкурентоспроможності, графічний метод, рейтинговий метод.

© Галькевич М., 2016

*Марина Галькевич
(аспірант, Государственный экономико-технологический университет
транспорта)*

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ СТОИМОСТИ
ПОТЕНЦИАЛА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ**

В статье проанализированы существующие теоретические подходы к оценке стоимости потенциала конкурентоспособности транспортного предприятия. Проведенный анализ методик оценки конкурентоспособности потенциала продукции и предприятий показал, что базой для оценки является набор показателей влияния факторов среды. Отмечено, что проблематикой оценки потенциала конкурентоспособности на транспорте является отсутствие системности, узкая специализация в исследованиях по видам транспорта и видам перевозок. Доказано, что взаимосогласованность и выбор показателей формируется путем установления целей оценки, базовых характеристик объекта оценки, последовательности и инструментария оценки, а также факторами среды. В статье обобщены факторы, влияющие на развитие потенциала транспортной отрасли, методики оценки конкурентоспособности и стоимости потенциала, инструментарий анализа эффективности управления конкурентными преимуществами на рынке транспортных услуг. Как показали проведенные исследования существующих методик оценки конкурентоспособности, на транспортных предприятиях используются преимущественно интегральные коэффициенты, которые в сочетании с графическими или рейтинговыми методами отражают место услуги или предприятия на рынке. Определена проблема, что в рассмотренных методических подходах не проводится оценка эффективности управления потенциалом конкурентоспособности, а также не анализируется влияние среды на формирование и реализацию потенциала.

Ключевые слова: потенциал конкурентоспособности, методики оценки потенциала конкурентоспособности, графический метод, рейтинговый метод.

*Marina Galkevich
(graduate student of State Economic and Technological University of Transport)*

**THEORETICAL APPROACH TO THE ASSESSMENT VALUE
POTENTIAL COMPETITIVENESS OF TRANSPORT COMPANIES**

The article analyzes the existing theoretical approaches to the assessment of the cost of building the competitiveness of the transport undertaking. The analysis methods of assessing potential competitiveness of products and enterprises showed that the basis for the assessment is a set of indicators of the impact of environmental factors. It was noted that the problems of assessment of the competitive potential of transport is the lack of

systematic, specialization in studies by type of transport and modes of transport. It is proved that the coherence between, and the choice of indicators is formed by setting evaluation purposes, the basic characteristics of the object of evaluation, consistency and assessment tools, as well as environmental factors. The paper summarizes the factors affecting the development of the transport industry building methodology for assessing the competitiveness and cost potential analysis tools management efficiency a competitive advantage in the market of transport services. Studies had shown the existing competitiveness of the evaluation procedures, transport companies are used primarily integrated factors, which in combination with graphic or rating methods reflect the position or service enterprise in the market. It identifies problems that examined methodological approaches are not an assessment of management effectiveness of competitiveness potential, and also analyzes the impact of the environment on the formation and implementation capacities.

Keywords: potential competitiveness, methodology for assessing the competitiveness of building a graphical method, rating method.

Постановка проблеми. Наукові здобутки в формалізації теорії управління розвитком потенціалу підприємства, конкурентоспроможністю на ринку, формуванням конкурентних переваг та їх реалізації свідчать про достатню теоретичну базу для формування інструментарію оцінювання потенціалу та конкурентоспроможності транспортних підприємств.

Проблематикою оцінювання потенціалу конкурентоспроможності на транспорті залишається відсутність системності, вузька спеціалізація в дослідженнях за видами транспорту та видами перевезень.

Аналіз наукових досліджень та публікацій. Оцінювання конкурентоспроможності потенціалу, конкурентних переваг, потенціалу підприємства розглядається в працях зарубіжних і вітчизняних учених: Л. Балабанової, А.С. Воронкової, В. Гейця, В. Герасимчука, В. Диканя, Є. Лапіна, О. Вовк, В. Шинкаренка, О. Михайленка, І. Кирчати та інших.

Виділення невирішеної проблеми та мети дослідження. Наявні наукові дослідження в теорії управління конкурентоспроможністю не достатньо розкривають взаємовплив процесів розвитку потенціалу підприємства на його конкурентоспроможності у зовнішньому середовищі. Таким чином виникає потреба в аналізі існуючих теоретичних підходів до оцінювання вартості потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства.

Викладення основного матеріалу. Проведемо дослідження існуючих теоретичних підходів до оцінювання потенціалу підприємства. На думку Вовк О.М., оцінювання потенціалу підприємства полягає в інтегральному відображенні поточних і майбутніх можливостей економічної системи трансформувати вхідні ресурси за допомогою притаманних їй підприємницьких здібностей в економічні блага і таким чином задовольняти корпоративні і суспільні інтереси та досягати поставлених цілей. В методології оцінки потенціалу підприємства існує 2 концепції: концепція вартісної оцінки; концепція оцінки конкурентоспроможності потенціалу підприємства [1].

Концепція вартісної оцінки ґрунтується на визначенні вартості ресурсної бази потенціалу та впливу ринкових чинників на неї і поєднує три загально визначених підходи: доходний, витратний та порівняльний. Визначення грошового розміру потенціалу транспортних підприємств полягає у оцінці вартості використовуваної землі, машин, обладнання, нематеріальних активів та інших ресурсів. Основними інструме-

нтами доходного підходу є капіталізація та дисконтування очікуваних надходжень від користування; витратного – оцінка витрат на створення чи відновлення фондів; порівняльного – індексації та поправочні коефіцієнти. При вартісній оцінці потенціалу транспортних підприємств не враховуються приховані та потенційні економічні можливості, такі як економічна та інвестиційна привабливість, синергічність взаємодії, мобільність і техніко-технологічні параметри ресурсів, особливості надання транспортних послуг; концепція оцінки конкурентоспроможності потенціалу підприємства [1].

Аналіз конкурентоспроможності потенціалу ґрунтується на методах визначення ринкової позиції підприємства та впливу зовнішнього середовища на нього. Стратегічний аналіз дозволяє виявити можливості управлінської системи щодо забезпечення майбутнього розвитку. Проте оцінка конкурентоспроможності не дає відповіді на питання щодо стратегічного нарощування вартості потенціалу та ефективності його використання. Крім того оцінка конкурентоспроможності відображає стан підприємства на ринку в момент оцінки і не може спрогнозувати майбутні тенденції у розвитку потенціалу конкурентоспроможності. На думку Волосової В.О. та Петухова О.М., у процесі обґрунтування оцінки конкурентоспроможності продукції конкретного підприємства слід враховувати відносний характер цього поняття: конкурентоспроможність продукції можна визначити тільки за допомогою порівняння з продукцією-аналогом; кожний покупець має свій критерій оцінки певної продукції, який узгоджений із конкретним ринком і певним часом продажу. Проте автор вважає, що оцінювання ефективності потенціалу конкурентоспроможності необхідно, на основі аналізу внутрішнього економічного потенціалу та зовнішніх конкурентних переваг, спрямовувати на визначення ринкової вартості та перспектив її нарощування. Такий підхід до оцінки потенціалу підприємства дає відповідь на питання виявлення прихованих резервів формування нових конкурентних переваг, можливостей та розвиток компетенцій підприємства транспортної галузі [2].

Останнім часом набули поширення комплексні інтегральні методики, засновані як правило, на експертних дослідженнях впливу тих чи інших факторів. Вузькоспеціалізовані методичні підходи дозволяють вирішувати завдання аналізу стану потенціалу підприємств або встановлювати єдиний критерій для визначення конкурентного статусу і місця підприємства на ринку. При формалізації інтегрального критерію конкурентоспроможності продукції або підприємств використовують один з трьох підходів:

1. Системний – полягає в оцінці факторів зовнішнього середовища та внутрішньої структури.

2. Комплексний – враховуються аспекти кожної сфери управління на підприємстві, або його локального потенціалу (виробничого, логістичного, інноваційного тощо) в плані забезпечення конкурентоспроможності.

3. Нормативний – здійснюється моніторинг факторів забезпечення конкурентної переваги.

На думку Михайленко О.В., при визначенні інтегральної оцінки конкурентних переваг враховуються результати всіх підходів у своїй сукупності, однак велика увага надається комплексному підходу [3]. При цьому виділяються визначні аспекти, які притаманні різним потенціалам, а саме:

– для виробничого потенціалу – це технічний рівень виробництва, рівень і якість постачання сировини, ефективність збутової діяльності;

– для організаційного потенціалу – організація виробництва, праці, менеджменту, логістика, організація зовнішньої інфраструктури, ефективність стилю керівництва та удосконалення системи управління;

– економічного потенціалу – рівень рентабельності та кредитоспроможності, фінансової стійкості, використання фінансових інструментів, забезпеченість ресурсами, рівень активізації інвестиційної діяльності;

– наукового потенціалу – глибина аналізу економічних законів, застосування наукових підходів і методів, вивчення і використання наукових напрацювань вітчизняних і зарубіжних науковців, застосування досвіду роботи та науково-технічних досліджень аналогічних підприємств;

– ринкового потенціалу – сила конкуренції, відкритість, маркетинг, формування та підтримка іміджу, рівень прив'язаності до реальності.

Графічні методи аналізу конкурентоспроможності потенціалу підприємств дозволяють визначити місце продукції або підприємства в ринковому середовищі, а при обґрунтованому виборі параметрів для оцінювання – і резерви нарощування конкурентного статусу. До основних методик графічного аналізу відносять модель споживчої задоволеності, багатокутник конкурентоспроможності, метод «радарів» та профіль об'єктів ринку.

Модель споживчої задоволеності, відома також як теорія привабливої якості, що припускає створення списку можливих атрибутів, до яких автор Н.Кано відніс:

1. Необхідні, стандартні (must-be).
2. Критичні, одномірні (one-dimensional).
3. Додаткові, привабливі (attractive).
4. Байдужні (indifferent) [4].

Як показав проведений аналіз методик оцінювання конкурентоспроможності продукції, потенціалу чи підприємств, базою для оцінювання є набір показників впливу факторів середовища. Взаємоузгодженість і вибір показників формується шляхом встановлення цілей оцінювання, базових характеристик об'єкта оцінки, послідовності та інструментарію оцінювання, а також факторами середовища. Тому спочатку узагальнимо фактори, що впливають на розвиток потенціалу транспортної галузі, методологію оцінювання конкурентоспроможності і вартості потенціалу, інструментарій аналізу ефективності управління конкурентними перевагами на ринку транспортних послуг.

На транспортних підприємствах оцінювання потенціалу конкурентоспроможності зазвичай проводиться за інтегральними або графічними методиками, при цьому об'єктом оцінювання виступають або транспортні послуги або підприємства, об'єднані одним ринком послуг. Оцінювання ґрунтуються на встановленні експертним шляхом множини показників та оцінці за параметричним підходом вагових коефіцієнтів у інтегральному критерії порівняння. Розглянемо існуючі методики.

Дубовик Н.В. при оцінюванні сервісних послуг на транспортних підприємствах до основних показників конкурентоспроможності послуг відносить[5]:

- кількісні: розмір, ріст і прибутковість підприємства; сильні і слабкі сторони підприємства; поточна і минула стратегія діяльності підприємства; організаційна і корпоративна культура та ін.

- якісні: популярність підприємства, кваліфікація його персоналу, якість послуг, прихильність споживачів конкретному підприємству, система управління, стратегія діяльності на ринку та інші параметри, які не формалізуються та оцінити які досить складно.

При цьому автор розглядає три методичних підходи: диференціальний, комплексний та змішаний. Згідно з диференціальним підходом порівнюються одиничні параметри аналізованих транспортних послуг:

$$g_i = \frac{P_i}{P_{in}} 100, \% \quad (1)$$

де g_i – одиничний параметричний показник по i -му параметру,

P_i – величина i -го параметра для аналізованої послуги,

P_{in} – величина i -го параметра, при якому потреба задовольняється повністю,

n – кількість аналізованих параметрів.

Описаний метод дозволяє виявити одиничний вплив факторів на конкурентоспроможність транспортних послуг, проте не відображає системності розвитку та ефективність управління потенціалом конкурентоспроможності.

Комплексний метод автором досліджуваної праці ґрунтується на оцінюванні технічних та економічних інтегральних показників:

$$I_{mn} = \sum_{i=1}^n g_i L_i \quad (2)$$

де I_{mn} – груповий показник конкурентоспроможності за технічними параметрами,

g_i – одиничний параметричний показник по i -му технічному параметру,

L_i – вагомість i -го параметра в загальному наборі технічних параметрів, що характеризують потребу,

n – кількість аналізованих параметрів, що беруть участь в оцінці.

Змішаний метод дозволяє виразити здатність послуги конкурувати в певних умовах ринку через комплексний кількісний показник – коефіцієнт конкурентоспроможності:

$$K_j = \sum_{i=1}^n L_i \left(\frac{P_{ij}}{P_{in}} \right)^{\beta_i} \quad (3)$$

де $i = 1, \dots, n$ – число параметрів послуги, що беруть участь в оцінці;

$j = 1, \dots, n$ – види послуги;

L_i – коефіцієнт важливості (значимості) в порівнянні з рештою істотними параметрами послуги;

P_{ij} – конкурентоспроможне значення i -го параметра для j -ої послуги;

P_{in} – бажане значення i -го параметра, яке дозволяє повністю задовольнити потребу споживача;

$\beta_i = +1$, якщо збільшення значення параметра P_{ij} сприяє росту конкурентоспроможності послуги (наприклад, надійності послуги та ін.);

$\beta_i = -1$, якщо збільшення значення параметра P_{ij} приводить до зниження конкурентоспроможності послуги (наприклад, строки, ціна та ін.)

Цей метод найбільш повно показує, на скільки порівнювані послуги є конкурентоспроможними.

На залізничному транспорті Зоріна О.І. та Сиволовська О.В. оцінюють конкурентоспроможність підприємств за формулою[6]:

$$E_U = \frac{P_o * \varphi * \sum a_i * u_i}{C_n + Z_c} \quad (4)$$

де P_o – потенційний обсяг перевезень або сукупний технологічний потенціал,
 φ – коефіцієнт інтенсивності використання потенціалу;
 u_i – показники якості профільних послуг, що надаються клієнтурі: доступність, регулярність, збереження, екологічність, безпека і т.д.;

C_n – ціна (вартість) перевезення, для порівнюваного обсягу, яка визначається попитом і пропозицією, а також величиною транспортних витрат за повний життєвий цикл системи (об'єкту, технічного засобу, технології або окремої поставки);

Z_c – витрати споживача, які залежать від якості транспортного обслуговування, аі – питома вага (ранг) кожного з показників якості.

Для визначення конкурентоспроможності автотранспортного підприємства Г. С. Бондаренко застосовує таку формулу [7]:

$$КСПАТП_j = R_j * КТТП_i * D_j, \quad (5)$$

де КСПАТП – конкурентоспроможність j-го автотранспортного підприємства;
 R_j – рейтингова оцінка фінансового стану транспортних послуг j-го автотранспортного підприємства;

КТТП_i – конкурентоспроможність транспортних послуг i-го підприємства;

D_j – частка ринку j-го підприємства.

До формули Г.С. Бондаренко включає як оцінку фінансового стану, так і оцінку конкурентоспроможності послуг [7]. Однак третя складова формули характеризує не конкурентоспроможність підприємства, а його місце на ринку – конкурентну позицію серед конкурентів. У той же час рейтингова система оцінки фінансового стану підприємства не є абсолютно об'єктивним критерієм, оскільки в цьому випадку не враховано ще багато інших характеристик діяльності.

Кирчата І.М. пропонує наступна загальна модель оцінки конкурентного потенціалу підприємства (КПП) на автотранспортних підприємствах [8]:

$$КПП = f(ПВИР, ПФ-Е, ПУПР, ПН, ПТр, ПМ, ПНФ), \quad (6)$$

де ПВИР – система показників виробничого потенціалу;

ПФ-Е – система показників фінансово-економічного потенціалу;

ПУПР – система показників управлінського потенціалу;

ПН – система показників інноваційного потенціалу;

ПТр – система показників трудового потенціалу;

ПМ – система показників маркетингового потенціалу;

ПНФ – система показників інформаційного потенціалу.

Модель кількісної оцінки конкурентного потенціалу k-го підприємства на визначений момент часу $t=t_i$ матиме такий вигляд:

$$КПП_k(t) = \{ПВИР_k(t); ПФ-Е_k(t); ПУПР_k(t); ПН_k(t); ПТР_k(t); ПМ_k(t); ПНФ_k(t)\}, t=t_i, \quad (7)$$

де $ПВИР_k(t)$, $ПФ-Е_k(t)$, $ПУПР_k(t)$, $ПН_k(t)$, $ПТР_k(t)$, $ПМ_k(t)$, $ПНФ_k(t)$ – відповідно кількісна оцінка виробничого, фінансово-економічного, управлінського, іннова-

ційного, трудового, маркетингового та інформаційного потенціалів в складі конкурентного потенціалу к-го підприємства на визначений момент часу $t=ti$ [8].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Як показали проведені дослідження існуючих методик оцінювання конкурентоспроможності, на транспортних підприємствах використовуються переважно інтегральні коефіцієнти, які в поєднанні з графічними або рейтинговими методами відображають місце послуги або підприємства на ринку. Проте в розглянутих методичних підходах не проводиться оцінка ефективності управління потенціалом конкурентоспроможності, а також не аналізується вплив середовища на формування і реалізацію потенціалу.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Вовк О.М.* Методичний інструментарій оцінювання вартості потенціалу підприємства за дохідним підходом // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». – К.: ДЕДУТ, 2013. – Вип. 26. – С. 207–211.
2. *Волосова В.О., Петухова О.М.* Вплив конкурентоспроможності на формування потенціалу підприємства // Наукові праці НУХТ 2014.– Том 20, № 6. – С. 86–92.
3. *Михайленко О.В.* Теоретичні засади визначення конкурентоспроможності потенціалу підприємства // Вісник ОНУ ім. І.І. Мечникова, 2013. – Вип. 2/1. – С. 48–52.
4. *Kano Noriaki, Nobuhiko Seraku, Fumio Takahashi.* Shinichi Tsuji Attractive quality and must-be quality // Journal of the Japanese Society for Quality Control. – 1984.– № 14(2). – April. – P. 39 – 48, с. 44.
5. *Дубовик Н.В.* Оцінка конкурентоспроможності підприємств сервісної діяльності на морському транспорті // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – № 4 (41), 2012. – С. 166–186.
6. *Зоріна О.І., Сиволовська О.В.* Оцінка конкурентоспроможності транспортної послуги // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 42, 2013. – С. 288–292.
7. *Бондаренко Г.С.* Управление конкурентоспособностью автотранспортного предприятия: Автореф. дис. канд. екон. наук / Харьковский государственный экономический университет. – Х., 2001. – 20 с.
8. *Кирчата І.М.* Оцінка конкурентного потенціалу в системі управління конкурентоспроможністю підприємства: Автореф. дис. канд. екон. наук / Приазовський державний технічний університет. – М., 2007. – 23 с.

REFERENCES

1. *Vovk O.M.* Metodichnij instrumentarij ocinyuvannya vartosti potencialu pidpriemstva za doxidnim pidxodom// Zbirnik naukovix prac' Derzhavnogo ekonomiko-texnologichnogo universitetu transportu. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K.: DETUT, 2013. – Vip. 26. –S. 207–211.
2. *Volosova V.O., Petuxova O.M.* Vpliv konkurentospromozhnosti na formuvannya potencialu pidpriemstva// Naukovi pracі NUXT 2014.– Tom 20, № 6. –S. 86–92.
3. *Mixajlenko O.V.* Teoretichni zasady viznachennya konkurentospromozhnosti potencialu pidpriemstva // Visnik ONU im. I.I. Mechnikova, 2013. – Vip. 2/1. – S.48-52
4. *Kano Noriaki, Nobuhiku Seraku, Fumio Takahashi.* Shinichi Tsuji Attractive quality and must-be quality // Journal of the Japanese Society for Quality Control.– 1984.– № 14(2).– April.– P. 39 – 48, s. 44
5. *Dubovik N.V.* Ocinka konkurentospromozhnosti pidpriemstv servisnoї diyal'nosti na mors'komu transporti // Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti -№ 4 (41), 2012 – S.166-186
6. *Zorina O.I., Sivolovs'ka O.V.* Ocinka konkurentospromozhnosti transportnoї poslugi// Visnik ekonomiki transportu i promislovosti. – № 42, 2013 – S. 288-292
7. *Bondarenko G.S.* Upravlenie konkurentosposobnost'yu avtotransportnogo predpriyatiya: Avtoref. dis. kand. ekon. nauk / Har'kovskij gosudarstvenny'j e'konomicheskij universitet. – X., 2001. – 20s.,
8. *Kirchata I.M.* Ocinka konkurentnogo potencialu v sistemі upravlinnya konkurentospromozhnistyu pidpriemstva: Avtoref. dis. kand. ekon. nauk / Priazovs'kij derzhavnij texnichnij universitet. – M., 2007. – 23 s.

УДК 658.011:358 (045)

*Леся Костюченко, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент», Державний економіко-технологічний
університет транспорту)*

ІНТЕГРАЦІЯ ІННОВАЦІЙНОГО ТА СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ ЯК ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЕЛЕМЕНТА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Досліджена сутність і проблематика процесів управління транспортним підприємством. Проаналізовані шляхи вирішення проблем планування та управління транспортними підприємствами в Україні у нестабільних умовах. Метою статті є розробка моделі інтеграції інноваційного та стратегічного управління транспортним підприємством як інфраструктурного елемента ринку транспортних послуг.

Авторами розроблена схема інтеграції стратегічного та інноваційного управління транспортним підприємством як основа механізму прийняття управлінських рішень та розподілу відповідальності і повноважень серед виконавців. Запропонована модель спрямування інноваційного управління є елементом планування стратегічної діяльності транспортного підприємства. Модель ілюструє алгоритм впровадження програми інноваційної діяльності транспортного підприємства у загальну програму його стратегічного розвитку.

Таке інноваційне рішення, як впровадження інтелектуальної транспортної системи, або приєднання до неї на правах партнера (учасника ланцюга поставок) спроможне забезпечити: по-перше, підтримку потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства; по-друге, спроможність вижити у довгостроковій перспективі (стабілізації рівня рентабельності); по-третє, посилити конкурентні позиції учасника ринку транспортних послуг за нестабільних умов його функціонування.

За результатами дослідження умов і факторів впливу на формування моделі інтеграції стратегічного та інноваційного управління транспортним підприємством приходимо до висновку, що запропонована модель є доцільною, оскільки дозволить посилити конкурентні позиції транспортного підприємства як учасника ланцюга поставок.

Ключові слова: інноваційне управління, стратегічне управління, управлінські рішення, інтеграція інноваційного та стратегічного управління, учасник ланцюга поставок, управління транспортним підприємством, ринок транспортних послуг.

© Костюченко Л., 2016

*Леся Костюченко, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

**ИНТЕГРАЦИЯ ИННОВАЦИОННОГО И СТРАТЕГИЧЕСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ
КАК ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ЭЛЕМЕНТОМ РИНКА
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Исследована сущность и проблематика процессов управления транспортным предприятием. Проанализированы пути решения проблем планирования и управления транспортными предприятиями в Украине при нестабильных условиях. Целью статьи является разработка модели интеграции инновационного и стратегического управления транспортным предприятием как инфраструктурным элементом рынка транспортных услуг.

Авторами разработана схема интеграции инновационного и стратегического управления транспортным предприятием в качестве основы механизма принятия управленческих решений, а также распределения ответственности и полномочий между исполнителями. Предложенная модель ориентировки инновационного управления является элементом планирования стратегической деятельности транспортного предприятия. Она иллюстрирует алгоритм внедрения программы инновационной деятельности транспортного предприятия в общую программу его стратегического развития.

Инновационное решение, такое как внедрение интеллектуальной транспортной системы, либо присоединения к ней на правах партнера (участника цепи поставок), позволит обеспечить: во-первых, поддержку потенциала конкурентоспособности транспортного предприятия; во-вторых, способность выжить в долгосрочной перспективе (за счет стабилизации уровня рентабельности); в-третьих, усилить конкурентные позиции участника рынка транспортных услуг в нестабильных условиях его функционирования.

По результатам исследования условий и факторов влияния на формирование модели интеграции стратегического и инновационного управления транспортным предприятием приходим к выводу, что предложенная модель является целесообразной, поскольку позволит усилить конкурентные позиции транспортного предприятия в качестве участника цепи поставок.

Ключевые слова: инновационное управление, стратегическое управление, управленческие решения, интеграция инновационного и стратегического управления, участник цепи поставок, управление транспортным предприятием, рынок транспортных услуг.

*Lesia Kostiuchenko, PhD in Economics, associate professor
(associate professor of Management department, State Economy and Technology University of Transport)*

**INTEGRATION OF STRATEGIC AND INNOVATIVE MANAGEMENT
OF TRANSPORT ENTERPRISE AS THE INFRASTRUCTURAL
ELEMENT OF THE TRANSPORT MARKET**

In the article explores the nature and problems of the transport enterprises management processes. We have analyzed the planning and management problems solutions of transport enterprises in unstable conditions in Ukraine. The purpose of this paper is to develop a model of innovation and strategic management's integration in transport enterprise as the infrastructural element of the transport market.

The authors developed a scheme for integration of strategic and innovative management of transport enterprise as the basic framework for the managerial decision-making and allocation of responsibility and authority among the performers. The proposed model of innovation management's directions is part of strategic planning activities of the transport company. The model illustrates the implementation procedure of the innovative activities program of transport enterprises in its strategic developments total program.

Such innovative solution as the application of intellectual transport system, or joining it as a partner (as a member of the supply chain) is able to provide: first, support for the competitiveness potential of transport enterprises; second, the ability to survive in the long term (stabilization of the profitability's level); third, strengthen the competitive position of the transport services market participant in unstable conditions.

Key words: innovative management, strategic management, management solutions, integrating innovative and strategic management, participant in supply chain, transport company, transport service market.

Постановка проблеми. В умовах нестабільної економічної, політичної та військової ситуації, у якій перебуває наша держава, все важче мінімізувати ризики при плануванні та організуванні бізнес діяльності. За таких несприятливих умов великих перешкод у організації своєї діяльності зазнають підприємства, які займаються транспортуванням. Великі транспортні підприємства, які забезпечують перевезення на внутрішньому та зовнішніх ринках, сьогодні особливо потерпають від частих змін у законодавстві, коливання рівня ризиків для потенційних клієнтів: міжнародних торговельних, туристичних компаній, спортивних та ін. організацій. З огляду на те, що транспортні підприємства загалом складають базу розвитку економічної діяльності держави та формування міжнародно-економічних відносин. З іншого боку, вони задовольняють суспільні інтереси у сполученні, переміщенні, ув'язують в єдине ціле елементи суспільно-територіальних систем тощо. Тому сьогодні високого ступеня актуальності набуває питання пошуку шляхів вирішення проблем планування та управління транспортними підприємствами в Україні за умови постійної нестабільності та ризиків у економіці, політиці, торговельних, туристичних, спортивних, культурних тощо взаємин з бізнес партнерами. Таким шляхом може бути розробка моделі інтеграції інноваційного та стратегічного управління конкретним транспортним підприємством як інфраструктурного елемента ринку транспортних послуг.

Метою статті є визначення умов та факторів впливу на формування моделі інтеграції стратегічного та інноваційного управління транспортним підприємством як інфраструктурного елемента ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У монографії [13], присвяченій стратегічному інноваційному розвитку підприємств, проведено аналіз понять «інноваційний розвиток» та «інноваційна стратегія», запропоновано визначати їх з урахуванням взаємозв'язку функцій стратегічного та інноваційного менеджменту. Також авторами даної монографії [13] запропоновані методичні підходи до: класифікації інноваційних стратегій підприємств; формування механізму стратегічного інноваційного розвитку підприємств (поетапному моделюванні процесів планування та проектного управління інноваціями, спрямованому на підвищення ефективності, обґрунтованості й оперативності організаційно-управлінських рішень з упровадження нововведень.

Інші науковці О. П. Коробейніков та А. А. Трифілова виділяють інноваційний стратегічний менеджмент як окрему дисципліну [10], а В. Г. Мединський [11] стратегічний інноваційний менеджмент вважає складовою інноваційного менеджменту, який вирішує питання управління планування і реалізації інноваційних проектів, має справу з процесом передбачення змін в економічній ситуації фірми, займається пошуком і реалізацією масштабних рішень, які забезпечують її виживання та стійкий розвиток за рахунок виявлення майбутніх факторів успіху. Г. Я. Гольдштейн у роботі [3] вказує на тісний взаємозв'язок між задачами і підходами стратегічного й інноваційного менеджменту та потребу розробки теорії і практики єдиного стратегічного інноваційного менеджменту. У статті [4] А. П. Гречан пропонує вирішення методологічних проблем стратегічного інноваційного менеджменту. Р. А. Фатхутдінов [15] визначає поняття «інноваційної стратегії» й пропонує їхній поділ на: віолентну (силову), патієнтну (нішову), комутантну (стратегію пристосування) та експлерентну (піонерську), пропонує для кожної з них ті види інновацій, які за спрямуванням і кардинальністю найдоцільніше впроваджувати підприємствам, котрі обрали зазначені стратегії.

У монографії [7] авторами означене стратегічне значення інновацій для логістичної діяльності, зокрема транспортних підприємств, як на мікро- так і макрорівні. Так, зазначено, що «логістичні компанії можуть отримати лояльність клієнтів за допомогою інновацій... інновації в логістиці децентралізовані і є результатом свідомого процесу управління» [7, с. 31]. Наводиться також поняття «логістичного потоку інновацій» як «потік інновацій, який циркулює у логістичній системі, а також між логістичною системою і зовнішнім середовищем, і є необхідним для забезпечення інноваційного розвитку системи» [7, с. 35].

Автори зазначених досліджених праць однозначно підтверджують доцільність поєднання стратегічного та інноваційного управління. Проте їхня увага приділена переважно інноваційно-стратегічному розвитку підприємства загалом без конкретизації на сфері діяльності чи умов функціонування.

Виклад основного матеріалу дослідження. Часті зміни умов господарювання, і, як наслідок, потреба у нових методах управління та організації виділяє поміж інших аспектів інноваційну складову складного та багатогранного процесу економічного розвитку й наголошує на необхідності розгляду проблем розвитку підприємства та впровадження інновацій у єдності з його стратегією. Основними факторами, які впливають на прийняття стратегічного рішення менеджментом організації у напрямі нововведень виділяють такі [1, 8, 9]:

- формування та швидке поширення «нової економіки», котра ґрунтується на інтелектуальному капіталі, інноваціях, трансформаційних процесах;
- ускладнення виробничих (виробництва товарів та послуг) процесів;

- підвищення рівня наукомісткості для випущеної продукції (наданих послуг), викликане новим витком науково-технічного прогресу;
- розвиток інфраструктури, особливо інформаційної, та скорочення тривалості життєвого циклу нових видів продукції;
- зміни запитів споживачів та виникнення нових ринків збуту.

За таких змінних умов у ринковій економіці перевагу отримують ті підприємства, котрі є спроможними оперативної й активно освоювати нововведення. Особливо це актуально для транспортних підприємств, тому їхнє керівництво спрямовує стратегічні рішення у напрямі завоювання нових сегментів ринку, розробки нових видів сервісу для клієнтів тощо. Беручи за основу для порівняння функцій стратегічного й інноваційного менеджменту розробку, визначену в [10], доповнимо її показниками, які є спільними для будь-якої галузі менеджменту – об'єкт, суб'єкт та 4 цикли (планування, умови і організація, виконання, керівництво) [8, с. 16].

Важко не погодитися з думкою авторів [16] з тим, що за сучасних умов функціонування підприємств, які склалися в Україні, стратегічне управління інноваційною діяльністю підприємств є об'єктивною необхідністю. Так, стратегічне управління інноваційною діяльністю транспортного підприємства передбачає розробку стратегічної програми інноваційної діяльності як складової стратегічної програми розвитку підприємства. У даному випадку, завданням стратегічного управління є забезпечення такої взаємодії підприємства з середовищем, яка б дозволила підтримувати власний потенціал на рівні, необхідному для досягнення його цілей [16, с. 210]. Тобто, розробка та впровадження певного механізму інтеграції елементів чи процесів (концепцій) стратегічного та інноваційного управління менеджментом транспортного підприємства надала би більше шансів вижити у довгостроковій перспективі. При цьому важливо тримати руку на пульсі змін, які відбуваються на ринку, потреб і очікувань споживача та нововведень, які впроваджують конкуренти. Отже, розвиток і зростання підприємства у довгостроковій перспективі залежать від спроможності його менеджменту своєчасно передбачати зміни на ринку та відповідним чином адаптувати структуру своєї концепції розвитку (господарського портфеля).

Опираючись на те, що стратегія є всебічним комплексним планом, спрямованим на досягнення місії підприємства та, відповідно, реалізації його цілей, приходимо до думки, що процес стратегічного планування є підґрунтям для ухвалення управлінських рішень. Тому одним із головних завдань стратегічного планування є забезпечення реалізації нововведення.

В основі ефективного управління інноваційною діяльністю підприємства лежить ланцюг інновації–стратегія–інновації, у структурі якого з орієнтацією на загальну стратегію управління підприємством виділяють чотири ключові етапи – аналіз, планування, реалізацію та контроль, що дозволяє визначити напрями управління інноваційним розвитком (табл. 1) [13, с. 971].

Варто зазначити, що під інтелектуальними транспортними системами (ІТС) розуміємо «системну інтеграцію сучасних інформаційних і комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами, орієнтовану на підвищення безпеки й ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту» [7, с. 190]. Автори [7] зазначають, що ІТС не змінюють раціональну транспортну політику і не створюють відповідні установи та належну інфраструктуру, проте їхнє використання дозволяє:

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

- допомогти транспортному підприємству в управлінні транспортною системою,
- сформуванню основи для прогресивного та узгодженого розвитку інтелектуальних транспортних систем,
- врахувати реальний досвід і знання роботи у ролі споживачів технологій.

Таблиця 1. Характеристика напрямів інноваційної стратегії за етапами стратегічного управління транспортним підприємством

Етапи стратегічного управління	Напрями діяльності інноваційної стратегії
Аналіз	<ul style="list-style-type: none"> - визначення інноваційних цілей та їх узгодження із загальними цілями транспортного підприємства, мети й стратегії його розвитку; - оцінка можливого ризику від впровадження інновації; - аналіз зовнішнього середовища (клієнтів, конкурентів, партнерів-перевізників тощо); - дослідження внутрішнього середовища (кадрового, технічного, технологічного, логістичного потенціалу тощо, спроможності адаптуватися до змін); - дослідження транспортних потоків та аналіз витрат; - аналіз інноваційного потенціалу підприємства та можливості залучення додаткових ресурсів
Планування	<ul style="list-style-type: none"> - визначення пріоритетів перспективного розвитку транспортного підприємства залежно від накопиченого інноваційного потенціалу та необхідних часових та фінансових обмежень; - планування напрямів інноваційного розвитку на основі сформованих інноваційних цілей; - розробка оптимальних шляхів перспективного інноваційного розвитку та узгодження роботи різних підрозділів підприємства з урахуванням обмежень
Реалізація	<ul style="list-style-type: none"> - технічне й технологічне забезпечення оптимального управління транспортними потоками, зокрема шляхом використання інтелектуальних транспортних систем; - забезпечення неперервності процесу впровадження інновацій та оптимізації витрат; - реалізація етапів інноваційної стратегії відповідно до сформованих інноваційних цілей
Контроль	<ul style="list-style-type: none"> - налагодження взаємозв'язку в організаційній системі впродовж всього життєвого циклу нововведення; - контроль за зміною інформації про стан внутрішнього та зовнішнього середовища; - контроль за корегуванням інноваційних цілей транспортного підприємства

Джерело: доопрацьовано автором на основі [13]

Інтелектуальні транспортні системи можна визначити як застосування комп'ютерних і комунікаційних технологій для управління транспортними засобами та мережами у реальному часі, зокрема переміщення людей і товару [7, с. 191]. Автори також зазначають, що інтенсивне впровадження та використання ІТС для України має відбуватися лише за умови підтримки уряду.

Формування запропонованих у табл. 1 етапів інноваційної стратегії транспортного підприємства дозволяє паралельно впроваджувати однотипні нововведення та послідовно формувати впровадження взаємозалежних інновацій:

- з одного боку, розподіляються інноваційні цілі між етапами інноваційної стратегії підприємства;
- з іншого – ефективне досягнення поставленої мети систематичного інноваційного розвитку єднанням підсистем підприємства.

Так, у статті [2] автором запропоновано таку схему паралелізації інноваційних цілей з етапами інноваційної стратегії (рис. 1).

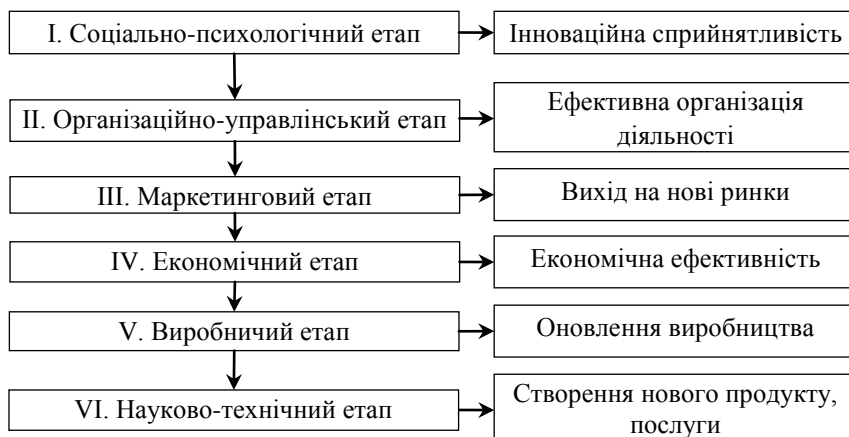


Рис. 1. Паралелізація цілей з етапами інноваційної стратегії

Джерело: [1; 2, с. 28]

Висновки і пропозиції. Інноваційна стратегія транспортного підприємства є складовою загальної стратегії підприємства, орієнтована на визначення та досягнення перспективних цілей безпосередньо через інноваційний процес. Для здійснення підприємством систематичної інноваційної діяльності необхідно розробити інноваційну стратегію, унікальність якої визначається послідовністю етапів стратегічного інноваційного розвитку підприємства: соціально-психологічного, організаційно-управлінського, маркетингового, економічного, виробничого, науково-технічного тощо. Ґрунтуючись на наведених вище результатах дослідження побудуємо схему інтеграції стратегічного та інноваційного управління транспортним підприємством як основи механізму прийняття управлінських рішень та розподілу відповідальності і повноважень серед виконавців (рис. 2).

Запропонована на рис. 2 модель спрямування інноваційного управління як елемента планування стратегічної діяльності транспортного підприємства ілюструє алгоритм впровадження програми інноваційної діяльності транспортного підприємства у загальну програму його стратегічного розвитку.

Як видно зі схеми (рис. 2), таке інноваційне рішення, як впровадження інтелектуальної транспортної системи, або приєднання до неї на правах партнера (учасника ланцюга поставки) спроможне забезпечити:

- 1) підтримку потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства шляхом застосування інформаційно-технологічних засобів управління транспортними потоками та процесами;

2) спроможність вижити у довгостроковій перспективі (стабілізації рівня рентабельності) за рахунок оптимізації витрат як наслідок ефективного управління логістичними витратами;

3) як наслідок можливості пошуку альтернативних рішень (формування альтернативної стратегії) засобом диверсифікації, що, у свою чергу, дозволяє посилити конкурентні позиції учасника ринку транспортних послуг за нестабільних умов його функціонування.

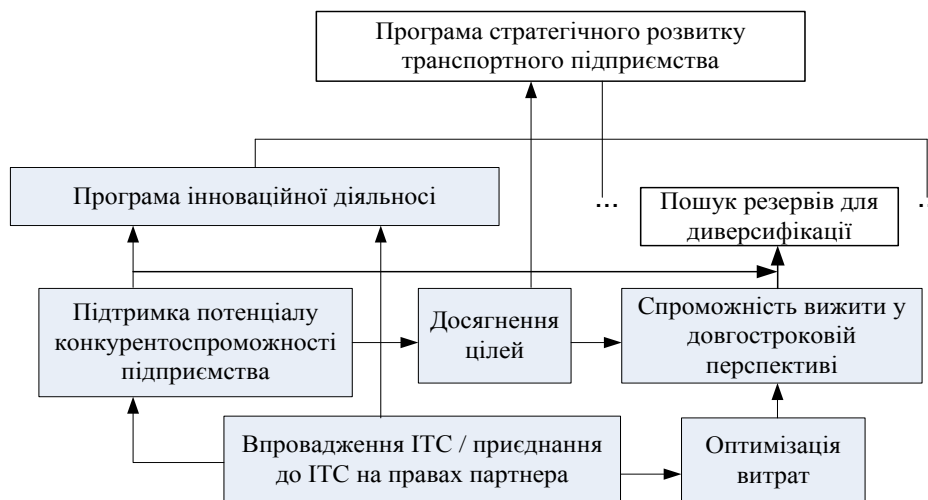


Рис. 2. Модель спрямування інноваційного управління як елемента планування стратегічної діяльності транспортного підприємства

Джерело: власна розробка

Отже, за результатами дослідження умов і факторів впливу на формування моделі інтеграції стратегічного та інноваційного управління транспортним підприємством маємо підстави вважати цілком доцільною і прийнятною запропоновану модель, яка дозволить посилити його конкурентні позиції як інфраструктурного елемента ринку транспортних послуг.

ЛІТЕРАТУРА

1. Вергал К. Ю. Механізм стратегічного інноваційного розвитку підприємства / К. Ю. Вергал // Проблеми економічної кібернетики : матеріали XII Всеукраїнської науково-методичної конференції, (3–5 жовт. 2007 р.). – Львів, 2007. – С. 31–32.
2. Вергал К. Ю. Теоретико-методологічні основи розробки стратегії інноваційного розвитку підприємства / К. Ю. Вергал // Управління розвитком. – 2008. – № 19. – С. 27–28.
3. Гольдштейн Г. Я. Стратегический инновационный менеджмент: учеб. пособие / Г. Я. Гольдштейн. – Таганрог : Изд-во ТРГУ. – 2004. – 267 с.
4. Гречан А. П. Основи визначення інноваційного розвитку економіки / А. П. Гречан // Економіка та держава. – 2006. – № 8. – С. 12–14.
5. Дмитренко М. Інноваційні стратегії розвитку України: правовий, соціально-економічний та політичний аспекти / М. Дмитренко // Трибуна. – 2007. – № 11/12. – С. 21–23.
6. Ілляшенко С. М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи : навч. посіб / С. М. Ілляшенко. – Суми : ВТД «Українська книга», 2003. – 278 с.
7. Інноваційна логістика: концепції, моделі, механізми: монографія / за наук. ред. М. Ю. Григорак та Л. В. Савченко. – Логос, 2015. – 548 с.

8. Инновационный менеджмент : учеб. для вузов / С. Д. Ильенкова, Л. М. Гохберг, С. Ю. Ягудкин и др. – М. : Банки и биржи ; ЮНИТИ, 1997. – 327 с.
9. Катренко А. В. Системний аналіз об'єктів та процесів комп'ютеризації : навч. посіб. / А.В.Катренко. – Львів : Новий світ. – 2000. – 424 с.
10. Коробейников О. П. Интеграция стратегического и инновационного менеджмента / О. П. Коробейников, А. А. Трифилова // Менеджмент в России и зарубежом. – 2001. – № 4. – С. 25–36.
11. Медынский В. Г. Инновационный менеджмент : учебник / В. Г. Медынский. – М.: ИНФРА-М., 2002. – 295 с.
12. Рогоза М. Є. Стратегічний інноваційний розвиток підприємств: моделі та механізми : монографія / М. Є. Рогоза, К. Ю. Вергал. – Полтава : РВВ ПУЕТ, 2011. – 136 с.
13. Рогоза М. Є. Роль та сутність стратегії інноваційного розвитку в системі загальної стратегії управління діяльністю підприємства / М. Є. Рогоза, К. Ю. Вергал // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. – Випуск 228 : в 4 т. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2007. – Т. IV. – С. 968–972.
14. Рогоза М. Є. Теоретичні аспекти формування моделі стратегічного інноваційного розвитку підприємства / М. Є. Рогоза, К. Ю. Вергал // Економічний вісник Національного гірничого університету. – 2008. – № 3. – С. 91–96.
15. Фатхутдинов Р. А. Инновационный менеджмент : учебник для вузов / Р. А. Фатхутдинов. – 2-е изд. – М. : ЗАО «Бизнес-школа» ; «Интел-Синтез», 2000. – 624 с.
16. Череп А.В. Інноваційний менеджмент: Підручник / Череп А.В., Пуліна Т.В., Череп О.Г. – К.: Кондор, 2015. – 452 с.

REFERENCES

1. Vergal K. Yu. Mexanizm strategichnogo innovacijnogo rozvy'tku pidpry'emstva / K. Yu. Vergal // Problemy' ekonomichnoy kibernetky' : materialy' XII Vseukrayins'koyi naukovо-metody'chnoyi konferenciyi, (3–5 zhovt. 2007 r.). – L'viv, 2007. – S. 31–32.
2. Vergal K. Yu. Teorety'ko-metodologichni osnovy' rozrobky' strategiyi innovacijnogo rozvy'tku pidpry'emstva / K. Yu. Vergal // Upravlinnya rozvy'tkom. – 2008. – # 19. – S. 27–28.
3. Gol'dshtejn G. Ya. Strategy'chesky'j y'nnovacy'onnuj menedzhment: ucheb. posoby'e / G. Ya. Gol'dshtejn. – Taganrog : Y'zd-vo TRGU. – 2004. – 267 s.
4. Grechan A. P. Osnovy' vy'znachennya innovacijnogo rozvy'tku ekonomiky' / A. P. Grechan // Ekonomika ta derzhava. – 2006. – # 8. – S. 12–14
5. Dmy'trenko M. Innovacijni strategiyi rozvy'tku Ukrainy': pravovy'j, social'no-ekonomichny'j ta polity'chny'j aspekty' / M. Dmy'trenko // Try'buna. – 2007. – # 11/12. – S. 21–23.
6. Ilyashenko S. M. Upravlinnya innovacijny'm rozvy'tkom: problemy', koncepciyi, metody' : navch. posib / S. M. Ilyashenko. – Sumy' : VTD «Ukrayins'ka kny'ga», 2003. – 278 s.
7. Innovacijna logisty'ka: koncepciyi, modeli, mexanizmy': monografiya / za nauk. red. M. Yu. Gry'gorak ta L. V. Savchenko. – Logos, 2015. – 548 s.
8. Y'nnovacy'onnyj menedzhment : ucheb. dlya vuzov / S. D. Y'lenkova, L. M. Goxberg, S. Yu. Yagudky'n y' dr. – M. : Banky' y' by'rzhy' ; YuNY'TY', 1997. – 327 s.
9. Katренко А. В. Sy'stemny'j analiz ob'yektiv ta procesiv komp'yutery'zacyi : navch. posib. / А.В.Катренко. – L'viv : Novy'j svit – 2000. – 424 s.
10. Korobejny'kov O. P. Y'ntegracy'ya strategy'cheskogo y' y'nnovacy'onного menedzhmenta / O.P.Korobejny'kov, A. A. Try'fy'lova // Menedzhment v Rossy'y' y' zarubezhom. – 2001. – # 4. – S. 25–36.
11. Medunsky'j V. G. Y'nnovacy'onnuj menedzhment : uchebny'k / V. G. Medunsky'j. – M.: Y'NFRA., M., 2002. – 295 s.
12. Rogoza M. Ye. Strategichny'j innovacijny'j rozvy'tok pidpry'emstv: modeli ta mexanizmy' : monografiya / M. Ye. Rogoza, K. Yu. Vergal. – Pol'tava : RVV PUET, 2011. – 136 s.
13. Rogoza M. Ye. Rol' ta sutnist' strategiyi innovacijnogo rozvy'tku v sy'stemi zagal'noyi strategiyi upravlinnya diyal'nistyu pidpry'emstva / M. Ye. Rogoza, K. Yu. Vergal // Ekonomika: problemy' teoriyi ta prakty'ky' : zb. nauk. pr. – Vy'pusk 228 : v 4 t. – Dnipropetrovs'k : DNU, 2007. – Т. IV. – S. 968–972.
14. Rogoza M. Ye. Teorety'chni aspekty' formuvannya modeli strategichnogo innovacijnogo rozvy'tku pidpry'emstva / M. Ye. Rogoza, K. Yu. Vergal // Ekonomichny'j visny'k Nacional'nogo girny'chogo universy'tetu. – 2008. – # 3. – S. 91–96.
15. Fatxutdy'nov R. A. Y'nnovacy'onnuj menedzhment : uchebny'k dlya vuzov / R. A. Fatxutdy'nov. – 2-e y'zd. – M. : ЗАО «By'znes-shkola» ; «Y'ntel-Sy'ntez», 2000. – 624 s.
16. Cherep A.V. Innovacijny'j menedzhment: Pidruchny'k / Cherep A.V., Pulina T.V., Cherep O.G. – K.: Kondor, 2015. – 452 s.

УДК 65.336.532.2

Олена Озерова
(здобувач каф. «Фінанси і кредит», Державний економіко-технологічний
університет транспорту)

**ДЕФІНІЦІЯ ПОНЯТТЯ «КОНТРОЛІНГ» ТА ЙОГО ЗНАЧЕННЯ
В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ
ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

У статті розглянуті проблемні аспекти визначення поняття «контролінг» як сучасної концепції управління бізнесом. Проведено аналіз дефініції «контролінг», за результатами якого уточнено трактування даної економічної категорії. Визначено відмінності між поняттями «контроль», «управлінський облік» та «контролінг». Розглянуто місце контролінгу в системі управління підприємством, як функції, що забезпечує підтримку та ефективність функціонування системи менеджменту. Визначена мета й інструменти контролінгу на підприємствах транспорту для досягнення стратегічних і тактичних цілей функціонування підприємств даної галузі. Акцентовано увагу на теоретичній та практичній необхідності класифікації контролінгу та систематизовано класифікацію контролінгу для підприємств транспорту за різними класифікаційними ознаками. Проведено аналіз теоретичних підходів до визначення сутності понять «контролінг витрат» та «управління витратами». Обґрунтовано значення контролінгу в системі управління витратами транспортних підприємств і окреслено перспективи подальшого дослідження в даному напрямі.

Ключові слова: контролінг, транспортне підприємство, управління підприємством, функції, види контролінгу, контролінг витрат, управління витратами.

Елена Озерова
(соискатель каф. «Финансы и кредит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

**ДЕФИНИЦИЯ ПОНЯТИЯ «КОНТРОЛЛИНГ» И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ
В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ
ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

В статье рассмотрены проблемные аспекты определения понятия «контроллинг» как современной концепции управления бизнесом. Проведено анализ дефиниции «контроллинг», по результат которого уточнено трактовка данной экономической категории. Определены отличия между понятиями «контроль», «управленческий учёт» и «контроллинг».

© Озерова О., 2016

Рассмотрено место контроллинга в системе управления предприятием, как функции, которая обеспечивает поддержку и эффективность функционирования системы менеджмента. Определены цель и инструменты контроллинга на предприятиях транспорта для достижения стратегических и тактических целей функционирования предприятий данной отрасли. Акцентировано внимание на теоретической и практической необходимости классификации контроллинга и систематизирована классификация контроллинга для предприятий транспорта по различным классификационным признакам. Проведен анализ теоретических подходов к определению. Сущности понятия «контролинг затрат» и «управление затратами». Доказано значение контроллинга в системе управления затратами транспортных предприятий и очерчены перспективы дальнейшего исследования в данном направлении.

Ключевые слова: контролинг, транспортное предприятие, управление предприятием, функции, виды контроллинга, контролинг затрат, управление затратами.

Olena Ozerova

(applicant at the Department «Finance and Credit», State Economy and Technology University of Transport)

THE DEFINITION OF THE CONCEPT «CONTROLLING» AND ITS ROLE IN COST MANAGEMENT SYSTEM OF TRANSPORT COMPANIES

Problematic aspects of the definition «controlling» as modern business management concept were reviewed in the article. The analysis of the definition «controlling» was held, the results of which clarified the interpretation of this economic category. The differences between the concepts of «control», «management accounting» and «controlling» were defined. The place of controlling in enterprise management system, as a function, that provides support and efficiency of the management system was reviewed. The purpose and instruments of controlling at transport enterprises to achieve strategic and tactic goals operation of enterprises in this industry were defined. The attention was focused on the theoretical and practical necessity of controlling classification and the classification of controlling for transport enterprises by different classification features was systematized. The analysis of theoretical approaches to defining the essence of the concepts «controlling» and «cost management» was held. The importance of controlling costs in the management of transport enterprises was justified and the prospects for further research in this area were outlined.

Keywords: controlling, transports enterprise, business management, functions, controlling types, controlling costs, cost management.

Постановка проблеми. В сучасних умовах розвитку економіки країни кризові явища торкаються всіх галузей економіки, в тому числі і галузі транспорту. Однією з найважливіших умов розвитку транспортних підприємств є впровадження прогресивних підходів до управління діяльністю суб'єктів господарювання. До складу перспективних напрямів корпоративного управління слід відносити контролінг, який є системою, що поєднує в собі визначення цілей, планування, облік, контроль

аналіз, управління інформаційними потоками і розробку рекомендацій для прийняття управлінських рішень.

Однак на сьогодні існує низка проблем, пов'язаних із теоретичним визначенням даного поняття, місцем контролінгу в системі менеджменту підприємств транспорту та його видами. Важливим також є визначення взаємозв'язку різних видів контролінгу та їх впливу на механізм управління витратами підприємств, у зв'язку з недооцінкою значимості та ефективності функціонування даної системи. Дані фактори приводять до необхідності систематизувати та дослідити підходи до визначення поняття «контролінг» і його впровадження на транспортних підприємствах України, що вказує на актуальність проведення дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у розробку теоретичних і практичних аспектів контролінгу зробили вітчизняні та зарубіжні автори, такі як: Й. Вебер, А. Дайле, Н.Г. Данілочкіна, А.М. Кармінський, Р. Манн, Е. Майер, Г. Піч, М.С. Пушкар, Д. Хан, С.Г. Фалько, Е. Шерм та інші. Незважаючи на проведені дослідження, серед науковців відсутнє єдине трактування змісту поняття «контролінг» та його місця в системі управління витратами підприємствами транспорту. Також слід зазначити фрагментарне сприйняття деяких елементів контролінгу вітчизняними авторами, його ототожнення з системою управлінського обліку, особливо в частині управління витратами підприємства.

Мета статті. Метою статті є аналіз сутності поняття «контролінг» та систематизація існуючих підходів до розкриття даної категорії, розкриття його ролі та місця в системі управління витратами підприємствами та розробка класифікації видів контролінгу на підприємствах.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сьогодні для управління діяльністю підприємств транспорту основним завданням є побудова системи, яка б забезпечила достовірність і своєчасність отримання інформації менеджментом підприємств. Такою системою є контролінг, який забезпечує більше ефективне використання ресурсів, функціонування підприємства, а також підвищує керованість підприємства.

Дослідження сутності «контролінгу» свідчить про різне розуміння даної категорії. Так, у США та Великій Британії контролінг більше пов'язаний з менеджментом, його частіше ототожнюють із поняттям контролю та внутрішньогосподарського (управлінського) обліку. В даних країнах вживається виключно поняття «управлінський облік». У Німеччині сформувався європейський напрям контролінгу, який розглядає дане поняття як систему, орієнтовану на прибуток. Отже, поняття «контролінг», яке вперше з'явилося в Україні на початку 90-х років ХХ ст. базується саме на німецькій концепції контролінгу.

Як свідчать результати проведеного аналізу, науковці часто ототожнюють поняття «контролінг» з категоріями «управлінський облік» або «контроль». Так, контроль виступає лише функцією контролінгу, оскільки представляє собою систематичне спостереження і перевірку процесу функціонування відповідного об'єкта з метою встановлення його відхилень від заданих параметрів [4].

Щодо управлінського обліку, то він виступає джерелом інформації для проведення контролінгу, адже є сукупністю методів і процедур, що забезпечують підготовку та надання інформації для планування, контролю та прийняття рішень на різних рівнях управління підприємством [5]. Таким чином, поняття «контролінгу» є ширшим, виступає синтезованою категорією сучасної системи управління транспортними підприємствами, поєднуючи в собі не тільки управлінський облік та контроль, а також економічний аналіз, планування та менеджмент.

Попри тривалий період існування системи контролінгу та ступінь розробки теоретичних і практичних аспектів вітчизняними та зарубіжними вченими єдиного методологічного підходу до визначення його змісту та сутності не існує. Так, Й. Вебер розглядає контролінг, як елемент управління соціальною системою, що виконує головну функцію підтримки керівництва при вирішенні загального завдання координації системи управління [3].

Координуючу роль контролінгу підкреслює і Е. Майер, розглядаючи контролінг як сукупність методів оперативного і стратегічного управління підприємством [10]. В. Івашкевич досліджує сутність контролінгу у вузькому розумінні, як систему управління прибутком підприємства, підкреслюючи домінуючу позицію фінансового контролінгу [7]. Так, П. Хорват розглядає контролінг як підсистему управління, покликану координувати планування, контроль та інформаційне забезпечення з метою підтримки менеджменту компанії в процесі прийняття рішень [19].

Низка науковців, на чолі з Д. Ханом, розглядають контролінг як систему інтегрованого інформаційного забезпечення, планування й контролю діяльності підприємства [18]. На думку Н. Данілочкіної, контролінг виступає засобом реалізації фінансово-економічної функції у менеджменті для прийняття оперативних і стратегічних управлінських рішень [9]. Так, А. Кармінським, контролінг трактується як система інформаційного забезпечення та методична й інструментальна база, спрямована на ефективне використання ресурсів і розвиток підприємства у довгостроковій перспективі [8]. Тобто, даним дослідником не розглядається функціонування системи контролінгу для оперативного управління підприємством. М.Г. Чумаченко контролінг розглядає, як комплекс економічного управління підприємством на основі планування з широким використанням досягнень сучасної інформаційної технології під керівництвом контролерами [20] (табл. 1).

Таблиця 1. Дефініція поняття «контролінг»

№ з/п	Автор	Функція координації системи управління	Функція Інформаційного забезпечення управління	Методична та інструментальна база управління	Система управління	Функція управління
1	Г. Піч, Е. Шерм	-	-	-	+	
2	Й. Вебер	+	-	-	+	
3	Д. Хан	-	+	-	-	
4	Л.А. Малишева	+	-	-	-	
5	Н.Г. Данілочкіна	+	+	-	-	+
6	А. Дайле	-	-	-	-	
7	В.Б. Івашкевич	-	-	-	+	
8	Р. Манн, Е.Майер	-	-	-	+	
9	М.С. Пушкар	-	+	-	-	
10	Ю.П. Яковлев	-	+	-	-	
11	М.Г. Чумаченко	-	-	-	-	+
12	А.М. Кармінський, С.Г. Фалько	-	-	+	+	+
13	П. Хорват	+	-	-	-	

Джерело: складено автором на підставі літературних джерел

Аналіз визначень категорії «контролінг» свідчить про існування різних концепцій, але переважно контролінг розглядається зарубіжними та вітчизняними автора-

ми, як система управління підприємством. Контролінг має характерні системі ознаки, такі як: наявність взаємопов'язаних елементів, взаємодія між ними, впорядкованість даної взаємодії для досягнення спільної мети системи та структурованість через зв'язки і відносини елементів [11].

У той же час, переважна кількість авторів (Ф. Беккер, Л. Гончарова, А. Кармінський та інші) інтерпретує контролінг як функцію підтримки управління – інформаційної (пошук та підготовка релевантної інформації), координаційної (координація системи менеджменту в цілому з метою забезпечення дій, спрямованих на цільове управління), а також методичної [11]. Дане трактування функціонального призначення контролінгу є більш виправданим, оскільки слід погодитись з думкою автора [11], що очевидним є той факт, що функції менеджменту існують і виконуються поза системою контролінгу незалежно від факту його існування на транспортних підприємствах.

Таким чином, контролінг слід розглядати як інтегровану підсистему координаційної, інформаційної та методичної підтримки системи менеджменту, орієнтовану на забезпечення оперативних та стратегічних цілей підприємства.

Залежно від вище зазначених цілей система контролінгу поділяється на два аспекти: стратегічний та оперативний. Стратегічний контролінг – це такий підхід до управління підприємством, який припускає розуміння довгострокових цілей і завдань підприємства, усебічний аналіз зовнішнього та внутрішнього середовища, в якому діє дане підприємство, з метою виживання підприємства та підтримання його успіху за допомогою таких управлінських елементів, як планування, аналіз, контроль, а також інформаційне забезпечення. В той же час, оперативний контролінг – це система безперервної оцінки усіх сторін поточної діяльності підприємства з метою забезпечення його прибуткового та ліквідного функціонування за допомогою елементів планування, аналізу, регулювання, контролю та інформаційної підтримки [1]. Слід зазначити також відсутність єдиного підходу серед вітчизняних і зарубіжних авторів щодо трактування даних категорій (табл. 2).

Таблиця 2. Критеріальний підхід до трактування понять «стратегічний контролінг» та «оперативний контролінг»

№	Автор	Критерій
1	Х.Й. Фольмут, Е. Майер	Часовий період
2	А. Гальвайтер, Л.В. Попова, Р.Е. Ісакова, Т.А. Головіна	Взаємозалежність
3	А.К. Андропова, О.Д. Печатнова	Часовий період оперативного контролінгу
4	О.Д. Сердюк	Цілі підприємства
5	Є.В. Попова, А.І. Татаркіна	Ресурси
6	С.Н. Петренко	Середовище суб'єкта підприємництва
7	Ю.П. Аніскін, А.М. Павлова	Користувачі
8	Г.О. Швиданенко, В.В. Лавриненко	Підконтрольні величини
9	А.М. Кармінський, Н.І. Оленева, А.Г.Примак, С.Г. Фальк	Інструменти
10	А.М. Габелева	Рівень управління

Джерело: складено автором на підставі дослідження [17]

Результати аналізу засвідчують, що стратегічний та оперативний контролінг є взаємозалежними, але їх поділ обумовлений рівнем управління підприємством, який вони забезпечують, поєднуючи всі розглянуті вище критеріальні відмінності.

Основною критеріальною відмінністю стратегічного та оперативного контролінгу є інструментарій. Так, науковці [6] та [10] до складу інструментів стратегічного контролінгу включають: систему збалансованих показників, SWOT-аналіз, PEST-аналіз, бенчмаркінг і аналіз ринку, облік та аналіз витрат за всіма процесами, управління за цільовими витратами, функціонально-вартісний аналіз, портфельний аналіз, аналіз стратегічних розривів, розробка сценаріїв, аналіз потенціалу, аналіз якості тощо. Інструментарій оперативного контролінгу включає: ABC-аналіз, XYZ-аналіз, GAP-аналіз, CVP-аналіз, аналіз беззбитковості тощо.

Класифікація контролінгу за різними ознаками сприяє розробці та удосконаленню методів контролінгу, які сприятимуть зростанню ефективності прийнятих управлінських рішень. Дослідивши підходи науковців щодо класифікації контролінгу слід констатувати, що переважна їхня більшість виділяє лише оперативний та стратегічний контролінг. Але запропонована вітчизняними авторами [12, 14, 16] класифікація не охоплює всіх напрямів роботи підприємства. Цікавою виглядає класифікація, запропонована зарубіжними вченими. Відомий польський економіст С. Марциняк доводить, що класична класифікація контролінгу базується на чотирьох критеріях: 1) предмет діяльності; 2) час здійснення; 3) сфери діяльності; 4) ідеї (цілі) діяльності [15].

Динамічний процес розвитку в усіх галузях діяльності підприємства сприяє виникненню нових об'єктів контролінгу, а отже, і розробці нових методів і прийомів дослідження. На рис. 1 наведена запропонована автором удосконалена класифікація видів контролінгу за різними класифікаційними ознаками.

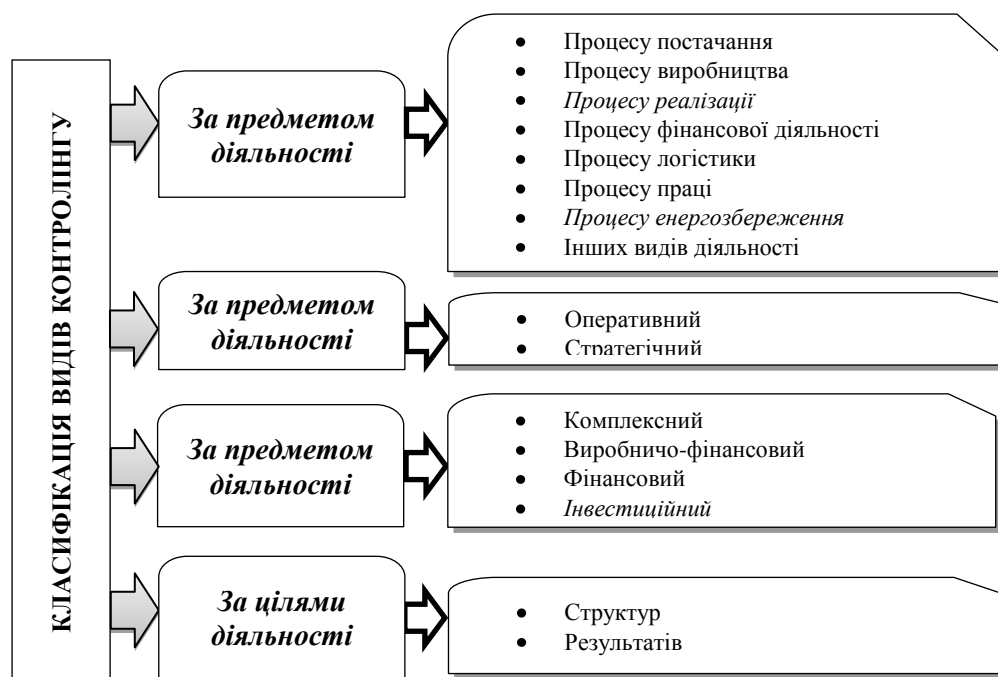


Рис. 1. Класифікація видів контролінгу

Джерело: складено та доповнено автором на підставі [15]

Процес оптимізації управлінських рішень у діяльності підприємств на сьогодні пов'язаний з досягненням максимального результату діяльності за оптимального рівня витрат. Найголовнішим завданням управління стає забезпечення керованості витратами, яку може забезпечити побудова ефективної системи управління витратами. Механізм формування системи управління витратами підприємств транспорту повинен включати такі процедури:

- 1) Аналіз існуючих інформаційних потоків щодо здійснення поточних витрат і аналіз витрат попередніх періодів;
- 2) Формування інформаційної та нормативної баз управління витратами та механізму контролінгу;
- 3) Створення механізму аналітичного забезпечення прийняття управлінських рішень щодо витрат і управління фінансуванням витрат [2].

Отже, контролінг на сьогодні розглядається як одна з підсистем, яка здатна доповнити процес функціонування інших підсистем управління витратами (основних функцій управління, функцій забезпечення управління та конкретних функцій).

Контролінг витрат є однією із складових частин загального контролінгу, але розглядається сучасними науковцями доволі рідко. Переважно відбувається ототожнення понять «управління витратами» та «контролінг витрат». На думку А. Паскалової, контролінг витрат – це методична, організаційна, координаційна й консультативна підтримка процесів планування, обліку, контролю й аналізу витрат з метою забезпечення керівників усіх рівнів управління необхідною інформацією для ефективного керування підприємством. У свою чергу, управління витратами – це безпосередні дії, спрямовані на зміну структури витрат та їх оптимізацію [13].

Отже, контролінг набуває особливого значення в процесі управління витратами транспортних підприємств, оскільки сприяє не лише пошуку механізмів зниження витрат, а й забезпечує менеджмент підприємства даними для підготовки управлінських рішень, розробляє та обґрунтовує альтернативні оперативні та стратегічні рішення.

Висновки та пропозиції. Контролінг виступає інструментом, який дозволяє підвищити якість та оперативність управлінських і фінансових рішень на підприємстві. Однак на сьогодні серед науковців відсутній єдиний підхід до трактування поняття «контролінг», часто відбувається його ототожнення з категоріями «управлінський облік» та «контроль». Також невизначеним є місце контролінгу в системі менеджменту, оскільки він є повноцінною системою управління, однак через механізми впливу є підтримкою системи управління. У статті було конкретизовано поняття «контролінг», розмежовано категорії, визначена його роль, і уточнено, що контролінг слід розглядати як інтегровану підсистему координаційної, інформаційної та методичної підтримки системи менеджменту, орієнтовану на забезпечення оперативних і стратегічних цілей підприємства.

Запропонована уточнена класифікація контролінгу надасть можливість менеджменту підприємства чітко визначити об'єкти та методичні підходи щодо його забезпечення. Акцентовано увагу, що серед найголовніших управлінських завдань є оптимізація витрат, що є можливим завдяки раціонально побудованій системі управління витратами. Підсистемою системи управління витратами виступає контролінг, який здійснює підтримку менеджменту для розробки ними управлінських рішень, їх обґрунтування та розгляд альтернатив.

Подальшого дослідження потребує обґрунтування ролі контролінгу в системі управління витратами підприємств, його інструментів, які адаптовані до практики роботи підприємств транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Барабаш Ю.О. Стратегічний та оперативний контролінг у системі управління на підприємстві / О.Ю. Барабаш. – Вісник Хмельницького національного університету № 4. – Х.: 2006 – Т.1. – С. 48–51.
2. Бойко Є.І. Удосконалення системи управління витратами на підприємствах / Бойко Є.І. // Науковий вісник НЛТУ України. – Л.: 2008. – С. 139.
3. Бондарчук Н.В. Дефініція поняття «контролінг» та його значення в системі управління підприємствами АПК // Н.В.Бондарчук. – Вісник наукових праць. Економічні науки. Том 2. Подільський державний аграрно-технічний університет. – К.-П.: 2014. – Випуск 22. – С. 28-32.
4. Бутинець Ф.Ф. Контроль і ревізія / Ф. Ф. Бутинець, С. В. Бардаш, Н. М. Малюга, Н. І. Петренко. – Житомир: ЖІТІ, 2000. – 512 с.
5. Загородній А.Г., Вознюк Г.Л., Смовженко Т.С. Фінансово-економічний словник. – Львів: Львівська політехніка, 2005. – 714 с.
6. Ільїна С.Б. Контролінг процесів господарської діяльності на підприємствах харчової промисловості: Навч. посіб. / С.Б. Ільїна, Т.С. Журба. – К.:ВД «Професіонал», 2008. – 592 с.
7. Ивашкевич В.Б. Контроллинг: сущность и назначение // Бухгалтерский учёт. – 2001. – № 7. – С. 8–12.
8. Карминский А.М. Контроллинг/А.М. Карминский, С.Г. Фалько. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 171 с.
9. Контролинг как инструмент управления предприятием / Е.А. Ананькина, С.В. Данилочкин и др. / под ред. Н.Г. Данилочкиной. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 279 с.
10. Майер Э. Контроллинг как система мышления и управления / Э. Майер. – М.: Финансы и статистика, 1993. – 76 с.
11. Одінцова Т.М. Функціональні особливості контролінгу та проблеми його інституціоналізації // Т.М. Одінцова. – Фінанси, облік і аудит. Збірник наукових праць ДВНЗ «Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана». – К.: 2013. – Випуск 1(21). – С. 276-286.
12. Оліфіров О.В. Контролінг інформаційної системи підприємства : Монографія / О.В. Оліфіров. – Донецьк : ДонГУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2003. – 325 с.
13. Паскалова А. Зміст контролінгу витрат та його роль у прийнятті управлінських рішень / А. Паскалова // Ринок цінних паперів України. – 2012. – № 7. – С. 57-63.
14. Пушкар М.С. Контролінг – інформаційна система стратегічного менеджменту : монографія / М.С. Пушкар, Р.М. Пушкар. – Тернопіль : Карт-бланш, 2004. – 370 с.
15. Рудницький В.С. Види сучасного контролінгу [Електронний ресурс] / В.С.Рудницький, Т.В.Рудницький. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/natural/Vnulp/Menegment/2012_722/44.pd
16. Сухарева Л.А. Контроллинг – основа управления бизнесом / Сухарева Л.А., Петренко С.Н. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2002. – 208 с.
17. Тарасюк М.В. Підсистеми контролінгу в управлінні торговельними мережами [Електронний ресурс] / М.В. Тарасюк. – Режим доступу: <https://www.kpi.kharkov.ua/archive.pdf>
18. Хан Д. Планирование и контроль: концепция контроллинга /Д. Хан. – М.:Финансы и статистика, 1997. – 800 с.
19. Хорват П. Концепция контроллинга: Управленческий учет. Система отчетности. Бюджетирование / П. Хорват. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 269 с.
20. Чумаченко М.Г. Контролінг у дію / М.Г. Чумаченко // Економіка та держава. – 2007. – № 11. – С. 4–8.

REFERENCES

1. Barabash U.O. Stratehichny ta operatyvnyi kontrolinh u systemi upravlinnya na pidpryemstvi [The strategic and operational controlling in the enterprise management system]. Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universitetu [Bulletin of Khmelnytsky National University], 2006, issue 4, vol.1, pp. 48-51/
2. Boyko E.I. Udoskonalennya systemy upravlinnya vytratamy na pidpryemstvah [The improvement of cost management in enterprises]. Naukoviy Visnyk NLTU [Scientific bulletin of National Lutsk Technical University], 2008, p.139.
3. Bondarchuk N.V. Definitysiya ponyattya «kontrolinh» ta yoho znachennya v systemi upravlinnya pidpryemstvamy [The definition of the concept of «controlling» and its importens in the management of enterprises of agro-industrial complex]. Visnyk naukovych prac. Ekonomichny nauky. Tom 2. Podilskiy

dergavniy agrarno-tehnichniy universytet [Dulletin of scientific works. Economics. Vol.2 Podilsky State Agricultural and Technical University], 2014, issue 22, pp.28-32.

4. *Butynets F.F., Bardash S.V., Malyuha N.M., Petrenko N.I.* Kontrol i reviziya [Control and revision]. Zhytomyr, ZhITI Publ., 2000, 512p.

5. *Zagorodniy A.G., Voznyuk G.L., Smovzhenko T.S.* Finansovo-economiczny slovnyk [Financial and economic dictionary]. Lviv, Lvivska politechnika Publ., 2005, 714p.

6. *Ilyina S.B., Zhurba T.S.* Kontrolinh protsesiv hospodarskoyi diyalnosti na pidpryemstvakh harchovoyi promyslovosty [Controlling processes of economic activity in the food industry]. Kyiv, VD «Professional», 2008, 592 p.

7. *Ivashkevich V.B.* Kontrolling:sushchnost i naznachenie [Controlling:the nature and purpose]. Buhgaltersky uchet – Accounting, 2001, no7, pp.8-12

8. *Karminskiy A.M., Falko S.G.* Kontrolling [Controlling]. Moscow, Finance and Statistic Publ., 2006, 171 p.

9. *Danilochkina N.G.* Kontrolling kak instrument upravleniya predpriyatiyem [Controlling as a management tool now].]. Moscow, UNITY-DANA Publ., 2003, 279p.

10. *Mayer E.* Kontrolling kak sistema myshleniya i upravleniya [Controlling the system thinking and management]. Moscow, Finance and Statistic Publ., 1993, 76p.

11. *Odintsova T.M.* Funktsionalni osoblyvosti kontrolinhu ta problemy yoho instytutsionalizatsii [Functional features and problems controlling its institutionalization] Finansy, oblik i audyt. Zbirnyk naukovykh prats DVNZ «Kyivskiy natsionalnyi economiczny universytet im. V. Hetmana [Finance, accounting and auditing. Bulletin of scientific works SHEI «Kyiv National Economic University of V.Hetman], 2013, issue 1 (21), pp.276-286.

12. *Olifirov O.V.* Kontrolling informatsiynoi systemy pidpryemstva [Controlling information system]. Donetsk, DonSUET of M. Tugan-Baranowski Publ., 2003,325p.

13. *Paskalova A.* Zmist kontrolinhu vytrat ta yoho rol u pryinatti upravlinskykh rishen [Contents of controlling costs and its role in decision-making]. Rynok tsinnykh paperiv – Securities Market, 2012, no 7, pp.57-63

14. *Pushkar M.S.* Kontrolinh-informatsiyna systema stratehichnoho menedzhmentu [Controlling a strategic management information system]. Ternopil, Carte-blanche Publ., 2004, 370p.

15. *Rudnytsky M.S.* Vydy suchasnoho kontrolinhu (Types of controlling modern). Available at:http://www.nbu.gov.ua/old_jm/natural/Vnulp/Menegment/2012_722/44.pdf

16. *Sukhareva L.A., Petrenko S.N.* Kontrolling-osnova upravleniya biznesom [Controlling – the basis of business management control], Kiev, Elga, Nika Center Publ., 2002, 208p.

17. *Tarasyuk M.V.* Pidsystemy kontrolinhu v upravlinnii torhovelnykh merezhamy (Controlling Subsystem in managing retail chains) Available at:<https://www.kpi.kharkov.ua/archive.pdf>

18. *Khan D.* Planirovaniye i control:contseptsia kontrollinga [Planning and control: the concept of controlling]. Moscow, Finance and Statistic Publ., 1997, 800p.

19. *Horvat P.* Kontseptsia kontrollinga:Upravlencheskiy uchet. Sistema otchetnosti. Budzhetrovanie [The concept of controlling: Management Accounting. Reporting system.Budgeting]. Moscow, Alpina Business Book, 2006, 269p.

20. *Chumachenko M.G.* Kontrolinh u diyu [Controlling in action]. Economica ta derzhava – Economy and State, 2007, no 11, pp.4-8.

УДК 656.022

*Оксана Познякова, к.е.н., доц.
(доцент каф. логістики, Державний економіко-технологічний університет транспорту);*

*Ольга Якобчук
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ПОСЛУГИ АУТСОРСИНГУ В ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

Для підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання сучасного ринку транспортних послуг необхідно застосовувати нові логістичні підходи до організації бізнесу, а саме – логістичний аутсорсинг. В статті наведений розподіл видів аутсорсингу за такими ознаками: предмет аутсорсингу, діяльність та обсяг виконаних послуг, кількість партнерів, характер змін, мета, періодичність надання послуг, географічна ознака. На сьогодні найбільш розповсюдженою є класифікація за «предметом аутсорсингу» (ІТ, виробничий, бізнес-процесів, послуг).

Діапазон послуг, які підприємства можуть віддати на аутсорсинг учасникам транспортно-логістичної сфери, це – транспортно-експедиційні, митного оформлення, складування, комплексні послуги. В той же час транспортне підприємство може передати на аутсорсинг функції: ІТ-технології, бухгалтерські, кадрові, юридичні, маркетингові, рекламні та PR. В статті наведені послуги аутсорсингу суб'єктів господарювання залізничного транспорту, розподілені за окремими галузевими господарствами.

Основні переваги та недоліки використання аутсорсингу дозволяють прийняти зважене рішення щодо оптимізації витрат і ризиків поряд із концентрацією уваги на основних бізнес-процесах і ймовірністю розкриття комерційної інформації.

Застосування аутсорсингу дозволить оптимізувати діяльність структурних підрозділів і філій залізниці за рахунок зниження витрат, скорочення штату, концентрації зусиль на основній діяльності, підвищення якості перевезень та укріпленню конкурентних позицій залізниці в транспортній галузі.

Ключові слова: ринок транспортних послуг, транспортно-логістичний сектор, аутсорсинг, діапазон послуг, класифікація видів аутсорсингу, переваги та недоліки.

© Познякова О., Якобчук О., 2016

*Оксана Познякова, к.э.н., доц.
(доцент каф. логистики, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Ольга Якобчук
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

УСЛУГИ АУТСОРСИНГА В ТРАСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Для повышения эффективности деятельности субъектов хозяйствования современного рынка транспортных услуг необходимо использовать новые логистические подходы к организации бизнеса, а именно – логистический аутсорсинг. В статье приведено разделение видов аутсорсинга по следующим признакам: предмет аутсорсинга, деятельность и объем выполненных услуг, количество партнеров, характер изменений, цели, периодичность предоставления услуг, географический признак. На сегодня наиболее распространённой является классификация по «предмету аутсорсинга» (IT, производственный, бизнес-процессов, услуг).

Диапазон услуг, которые предприятия могут отдать на аутсорсинг участникам транспортно-логистической сферы, следующие – транспортно-экспедиторские, таможенного оформления, складские, комплексные услуги. В то же время транспортное предприятие может передать на аутсорсинг функции: IT технологии, бухгалтерские, кадровые, юридические, маркетинговые, рекламные и PR. В статье приведены услуги аутсорсинга субъектов хозяйствования железнодорожного транспорта, разделенные по отдельным отраслевым хозяйствам.

Основные преимущества и недостатки использования аутсорсинга позволяют принять взвешенное решение относительно оптимизации расходов и рисков вместе с концентрацией внимания на основных бизнес-процессах и вероятности раскрытия коммерческой информации.

Использование аутсорсинга позволит оптимизировать деятельность структурных подразделений и филиалов железной дороги за счет снижения расходов, сокращения штата, концентрации усилий на основной деятельности, повышения качества перевозок и укрепления конкурентных позиций железной дороги в транспортной отрасли.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, транспортно-логистический сектор, аутсорсинг, диапазон услуг, классификация видов аутсорсинга, преимущества и недостатки.

*Oksana Poznyakova, Ph.D. in Economics, associate professor
(associate professor of Department «Logistic», State Economy and Technology
University of Transport);*

*Olga Yakobchuk
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

OUTSOURCING SERVICES IN TRANSPORT BRANCH

For increase of efficiency of activity of economic entities of the modern market of transport services is required to use the new logistics approaches to business organization, namely, the outsourcing of logistics services. The article presents the division of types of outsourcing based on the following criteria: the subject of outsourcing, the activities and scope of services performed the number of partners, the nature of the changes, goals, frequency of services, geographical indication. Today, the most common classification is «the subject of outsourcing» (IT, production, business processes, services).

The range of services that companies may transmit to the outsourcing for entity transport and logistics sector, the following – freight forwarding, customs clearance, warehousing, integrated services. At the same time a transport entity may transmit to the outsourcing of IT technology, accounting, HR, legal, marketing, advertising and PR. The article provides outsourcing services of business entities of railway transport, divided into a separate branch households.

The main advantages and disadvantages of outsourcing allow you to make an informed decision about optimization of costs and risks along with a focus on key business processes and the probability of disclosure of commercial information.

The use of outsourcing will allow you to optimize the activity of structural subdivisions and branches of the railway by reducing costs, reducing staff, concentrating on core activities, improving the quality of transport and strengthening the competitive position of Railways in the transport sector.

Keywords: transport market, transport and logistics sector, outsourcing, range of services, classification of types of outsourcing, advantages and disadvantages.

Постановка проблеми. Сучасний стан на ринку транспортних послуг потребує нових підходів до застосування інновацій у всіх функціональних областях підприємства та розвитку партнерських відносин між суб'єктами ринку для підвищення якості виконання робіт та надання послуг. Наразі однією з найбільш потужних та актуальних тенденцій в практиці управління транспортно-логістичними системами є аутсорсинг, який являє собою альтернативу для компаній, що прагнуть оптимізувати свої операції впродовж усього ланцюга, удосконалити систему управління, раціоналізувати облік, підвищити рівень сервісу та зосередитися на питаннях розвитку своїх конкурентних переваг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання застосування аутсорсингу в сферах логістики і транспорту є дуже актуальним, про що свідчать дослідження, проведені науковцями та практиками за останній час. Проблематикою впровадження аутсорсингу в транспортних системах займалися: О.В. Бойко, Ю.В. Волинчук, Н.І. Чухрай, М.А. Окландер, Р.Г. Герасименко, І.Є. Матвій тощо [1-8].

Дослідження наведених авторів внесли значний вклад у розвиток теорії та практики аутсорсингу, але тема використання та розвитку аутсорсингових послуг в транспортній галузі є недостатньо опрацьованою. Наразі існує низка питань, що потребують подальшої розробки і детального аналізу.

Мета статті полягає у наведенні переліку послуг підприємств-аутсорсерів для суб'єктів господарювання транспортної галузі, зокрема – залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Термін «аутсорсинг» («outsourcing») походить від англійського «outside resource using» – використання зовнішніх ресурсів [9]. Аутсорсинг – це цілеспрямоване виділення окремих бізнес-процесів та передача їх реалізації на договірній основі іншим організаціям, що спеціалізуються у конкретній сфері функціонування та мають відповідний досвід, кваліфікацію, виробничі засоби [10]. В сучасній теорії логістики виокремлюють види аутсорсингу за певними класифікаційними ознаками (табл. 1).

Таблиця 1. Класифікація аутсорсингу

Класифікаційна ознака	Види аутсорсингу
Предмет аутсорсингу	ІТ бізнес-процеси (або функції управління) виробничий сфера послуг
Діяльність та об'сяг виконаних послуг	операційний функціональний ресурсний
Кількість партнерів	простий спільний з можливістю залучення субаутсорсера
Географічна ознака	міжнародний національний регіональний
Характером змін	оперативний стратегічний
Мета	реструктуризаційний трансформаційний
Періодичність надання послуг	дискретний постійний

Джерело: перероблено та доповнено авторами на основі [11]

У наведеній табл. 1 класифікації найбільш розповсюдженим є виокремлення аутсорсингу за ознакою «предмет аутсорсингу», яке передбачає такі види:

- ІТ-аутсорсинг, що охоплює розробку і тестування програмних продуктів, їх сервісне обслуговування, локалізацію програмного забезпечення, мережеві послуги, ІТ-консалтинг, електронний бізнес;
- виробничий аутсорсинг, у складі якого виділяють послуги аутсорсингу основного та допоміжного виробництва;
- аутсорсинг бізнес-процесів, що включає: управління інтелектуальними ресурсами, бухгалтерський облік, послуги call-центрів або центрів прийому і обслуговування дзвінків, управління персоналом, проведення рекламних заходів, управління логістикою; аутсорсинг персоналу (аутстафінг);

- аутсорсинг послуг, до якого можна віднести: лізинг, охорона, торгівля, харчування, транспорт, зв'язок.

Для більшості підприємств малого та середнього бізнесу як на вітчизняному так і на світовому ринках створення власного відділу логістики є недоцільним, тому все більшої популярності набуває логістичний аутсорсинг, що передбачає делегування певних логістичних функцій організації-надавачу аутсорсингових послуг. Позбавлення від неключових функцій, неефективних або непрофільних бізнес-процесів (складування, транспортування, експедирування, перевантаження, митні послуги, управління замовленнями та запасами, фізичний розподіл, 3PL/4PL сервіс тощо) дозволяє підприємству зосередитися на розвитку основних видів діяльності.

Діапазон послуг аутсорсингу, які надає транспортно-логістична сфера, наразі включає наступне:

- транспортно-експедиційні послуги. Зазвичай транспортну послугу замовляють компанії, які вже мають у своїй структурі відділ експедирування. У цьому випадку транспортне підприємство – аутсорсер здійснює тільки перевезення вантажу, а всі інші послуги (наприклад, підготування документів) компанія-отримувач послуг аутсорсингу здійснює власними силами. Зараз на ринку найбільш затребуваними є транспортно-експедиційні послуги, оскільки включають повну координацію вантажоперевезення в цілому;

- послуги з митного оформлення передбачають взаємодію безпосередньо з органами митного контролю в регламентованому правовому полі;

- послуги складування. Організація складського відділу в компанії є істотним заходом, що передбачає значні фінансові інвестиції (придбання або оренда приміщення, обладнання складу відповідно до вимог тощо);

- комплексні послуги (комплексний аутсорсинг) є затребуваними компаніями та являє собою делегування певних логістичних функцій організації-надавачу аутсорсингових послуг – логістичному оператору.

У свою чергу транспортно-логістичне підприємство може передати на аутсорсинг функції:

- аутсорсинг інформаційних технологій (ІТ-аутсорсинг) – це передача спеціалізованій компанії повністю або частково функцій, пов'язаних з інформаційними технологіями, таких як: обслуговування мережевої інфраструктури; проектування і планування автоматизованих бізнес-систем з подальшим постійним розвитком і супроводом; розміщення корпоративних баз даних на серверах спеціалізованих компаній; створення і підтримка публічних web-серверів; управління інформаційними системами; офшорне програмування;

- бухгалтерські – бухгалтерський аутсорсинг передбачає винесення функцій, пов'язаних з організацією і веденням бухгалтерського обліку та складанням звітності на підприємстві, передачу їх для виконання аутсорсеру;

- кадрового діловодства – аутсорсинг кадрового діловодства являє собою виконання всіх функцій відділу кадрів фахівцем компанії – аутсорсера відповідно до вимог чинного законодавства;

- рекламні та PR – рекламний та PR аутсорсинг включає передачу спеціалізованій компанії повністю або частково функцій, пов'язаних з наданням рекламних та PR послуг.

- юридичні – юридичний аутсорсинг передбачає комплексне правове обслуговування компанії, яке може включати за бажанням замовника будь-який спектр

юридичних послуг, серед яких – консультаційні, представництво інтересів, підготовку та подання документів, звітності тощо;

- маркетингові дослідження – маркетинговий аутсорсинг є виконанням всіх або частини функцій маркетингу фахівцями підприємства – надавача послуг аутсорсинга.

Отже, транспортні підприємства передають на аутсорсинг переважно допоміжні функції. Не є винятком і суб'єкти господарювання залізничного транспорту.

На сьогодні ПАТ «Укрзалізниця» продовжує процес реформування з метою підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту на ринку послуг, тож особливий інтерес викликає питання можливості застосування сучасних стратегій розвитку підприємства на базі аутсорсингу.

До бізнес-процесів, які можуть передати на аутсорсинг суб'єкти господарювання залізниці, можна віднести:

- у пасажирському господарстві – надання пасажиром основних (обслуговування на шляху прямування) та додаткових послуг (харчування, прання білизни, охорона пасажирів на шляху прямування) та допоміжні функції пасажирського господарства (прибирання пасажирського рухомого складу, вокзальних приміщень, платформ, охорона пасажирських вагонів в пунктах відстоювання, підготування пасажирських вагонів до рейсу – забезпечення білизнаю тощо);

- в локомотивному господарстві – прибирання виробничих та службових приміщень, побутове обслуговування виробничого персоналу, обслуговування і ремонт виробничих будівель та виробничого обладнання, в тому числі тягового рухомого складу;

- у вантажному господарстві – вантажно-розвантажувальні роботи, ремонт контейнерів, обслуговування і ремонт транспортних засобів;

- у колійному господарстві – програмне забезпечення дефектоскопіювання, роботи, пов'язані із захисним лісонасадженням, обслуговування і ремонт колійної техніки.

Отже, суб'єкти господарювання залізничного транспорту можуть передати на аутсорсинг функції допоміжного виробництва, не пов'язані безпосередньо із забезпеченням або здійсненням робіт (послуг) залізничного перевезення. Але існують особливості застосування аутсорсингу на залізничному транспорті, які полягають у наступному: вирішення проблем сезонного навантаження у пасажирському секторі залізниць; не всі функції постачання матеріальними ресурсами можна віддати на аутсорсинг, оскільки це пов'язано із безпекою руху; поетапне впровадження практики аутсорсингу на залізницях; специфіка функціонування залізничного транспорту потребує укладання угод з компаніями-аутсорсерами, які мають досвід співробітництва із суб'єктами господарювання залізничного транспорту. Використання аутсорсингових схем для будь-якого бізнесу передбачає низку переваг:

- зростання рентабельності підприємства завдяки скороченню витрат на обслуговування бізнес-процесів;

- концентрація всіх зусиль на основному бізнесі враховуючи передачу супутніх бізнес-процесів на аутсорсинг;

- залучення кваліфікованих кадрів – аутсорсингова компанія спеціалізується на визначеному виді діяльності та надає свої послуги ряду фірм, що дозволяє їй досконало розбиратися у всіх поточних питаннях і використовувати напрацьований досвід;

- надійність і стабільність – аутсорсингова компанія несе відповідальність за роботу, яку виконує згідно з договором на обслуговування та вимогами діючого законодавства;

- гнучкість масштабів бізнесу – при зміні масштабів бізнесу підприємству необхідно наймати (скоротити) працівників, нести витрати на їхнє навчання, обладнання робочого місця, платити додаткові податки, компенсації тощо, що потребує часу та додаткових витрат і може призвести до зниження мобільності бізнесу. Для аутсорсингової компанії збільшення або скорочення масштабів бізнесу компанії – отримувача послуг буде супроводжуватися лише переглядом вартості послуг, які передані на аутсорсинг.

Зазвичай аутсорсинг логістичних функцій надає значний ефект для одержувача послуги, але одночасно є джерелом серйозного ризику для фірми, що пояснюється низкою недоліків:

- загроза невиконання конфіденційності. Аутсорсингова фірма гарантує, що витік інформації про замовника неможливий, але виконання цього пункту не може гарантуватися стовідсотково. В аутсорсинговій фірмі діє положення про комерційну таємницю клієнта, порушення якої несе збитки перш за все безпосередньо самій аутсорсинговій компанії. Передача інформації про діяльність клієнта виконується тільки згідно з поточним законодавством;

- вартість аутсорсингових послуг може бути вища за вартість здійснення цих же функцій власними ресурсами компанії;

- загроза банкрутства аутсорсингової компанії – як і будь-яка, аутсорсингова фірма потенційно може збанкрутувати, що породжує додаткові проблеми з пошуку іншої аутсорсингової фірми і передачі їй всіх справ.

Аргументи на користь аутсорсингу є більш вагомими, ніж недоліки цього виду ведення бізнесу. При цьому варто особливу увагу звертати на надійність і професіоналізм партнерів.

Висновки та пропозиції. В сучасному ринковому середовищі аутсорсинг має всі можливості і надалі залишатися перспективним напрямом бізнесу. Використання аутсорсингу для компанії-отримувача послуг дозволяє оптимізувати витрати. Це обумовлює зацікавленість широкого кола клієнтів, тим самим аутсорсер розширює свою присутність на ринку. Ефективність застосування аутсорсингу транспортними підприємствами супроводжується можливістю отримання поліпшення якості соціальних, технічних, технологічних аспектів транспортного сервісу, підвищення гнучкості забезпечення тарифних ставок за перевезення різними видами транспорту та доходів від надання транспортних послуг.

Застосування логістичного аутсорсингу на залізничному транспорті дозволить оптимізувати діяльність відокремлених структурних підрозділів та філій залізниці за рахунок зниження витрат, скорочення штату, зниження інвестиційних вкладень в непрофільні види діяльності, концентрації зусиль на основній діяльності, підвищення якості робіт (послуг) та укріпленню конкурентних позицій залізниці в транспортній галузі.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бойко О.В.* Логістика на ринку транспортних послуг України // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2014. – № 38. – С. 27–34.
2. *Волинчук Ю. В.* Теоретичні та прикладні засади логістичного аутсорсингу / Ю. В. Волинчук // Логістика: теорія та практика / Луцький національний технічний університет. – 2011. – № 1. – С. 43 – 53.

3. Чухрай Н. І. Логістичне обслуговування : підруч. / Н. І. Чухрай. – Л. : Вид-во НУ «Львів. Політехніка», 2006. – 292 с.
4. Окландер М. А. Логістична система підприємства : монографія / М. А. Окландер. – О. : Астропринт, 2004. – 312 с.
5. Герасименко Р.Г. Организационно-экономические аспекты использования аутсорсинга в транспортно-логистических технологиях: Автореф. дис. канд. экон. наук.08.00.05 / Герасименко Роман Геннадьевич; Москва; Государственный университет управления. – М., 2007. – 18 с.
6. Матвій І.Є. Аутсорсинг на ринку логістичних послуг / І.Є Матвій // Маркетинг та логістика в системі менеджменту (6.11-8.11.2008): тез. доповідей VII Міжнародної конференції. – Л: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2008. – С. 284-286.
7. Бравар Ж., Морган Р. Эффективный аутсорсинг: Понимание, планирование и использование успешных аутсорсинговых отношений / В.А. Денисов (пер.с англ.). – Д. : Баланс Бизнес Букс, 2007. – 251 с .
8. Ларіна Р.Р. Логістика: Навчальний посібник. – Д.: ВІК, 2005.- 335 с.
9. Поляков В.В., Шенин. Мировая экономика и международный бизнес: учебник – пятое издание – М. КНОРУС, 2008. – 681 с.
10. Зеленський М. В. Дослідження сутності аутсорсингу логістичних функцій промислового підприємства / Зеленський М. В. // Бізнес Інформ. – 2014. – № 6. – С. 241–247.
11. Анікін Б.А., Рудая І.Л. Аутсорсинг і аутсафтинг: высокие технологии менеджмента. – М: ИНФРА, 2009. – 320 с.

REFERENCES

1. Boiko O.V. Lohistyka na rynku transportnykh posluh Ukrainy [Logistics at the transport services market of Ukraine]. Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury [The problem of improving the efficiency of infrastructure], 2014, pp. 27-34.
2. Volynchuk Iu. V. Teoretychni ta prykladni zasady lohistychnoho outsorsynhu [Theoretical and practical bases of logistics outsourcing].Lohistyka: teoriia ta praktyka [Logistics: theory and practice . Lutsk national technical University], 2011, no. 1, pp. 43-53.
3. Chukhray N. I. Lohistychno obsluhovuvannia [Logistic service]. Lvov, NU «Lviv. Politekhnik» Publ., 2006. 292 p.
4. Oklander M. A. Lohistychna systema pidpriemstva [Enterprise logistics system]. Odessa, Astroprynt Publ., 2004. 312 p.
5. Herasymenko R.H. Organizatsionno-ekonomicheskie aspekty ispolzovaniya outsorsinga v transportno-logisticheskikh tehnologiyah Avtoreferat Diss. [Organizational and economic aspects of outsourcing in transportation and logistics technologies]. Moscow, 2004. 18 p.
6. Matvii I.Ie. Outsorsynh na rynku lohistychnykh posluh [Outsourcing in the logistics market].Tezy do-povidei VII Mizhnarodnoi konferentsii «Marketynh ta lohistyka v systemi menedzhmentu (6.11-8.11.2008)»[Proc. of the 7rd Int. Scientific and Practical Conf. «Marketing and logistics in management system»]. Lviv, 2008, pp. 284-286.
7. Bravar Zh., Morgan R. Effektivnyy outsorsing: Ponimaniye. planirovaniye i ispolzovaniye uspeshnykh outsorsingovykh otnosheniy. [Effective outsourcing: Understanding, planning and use of successful outsourcing relationship].V.A. Denisov (per.s angl.) [translation from English].Dnepropetrovsk, Balans Biznes Buk-sPubl., 2007. 251 p.
8. Larina P.P. Lohistyka [Logistics]. Donetsk, VIK Publ., 2005. 335 p.
9. Polyakov V.V., Shchenin. Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyy biznes [The global economy and international business]. Moscow, KNORUS Publ., 2008. 681 p.
10. Zelenskyi M. V. Doslidzhennia sutnosti outsorsynhu lohistychnykh funktsii promyslovoho pidpriemstva [The study of the essence of outsourcing logistics functions of industrial enterprises] Biznes Inform – Business Inform, 2014, no 6, pp. 241-247.
11. Anikin B.A., Rudaya I.L. Outsorsing i outsaffing: vysokiye tekhnologii menedzhmenta [Outsourcing and outstaffing: high technologies of management]. Moscow, INFRA Publ., 2009. 320 p.

УДК 51-7: 656.2

Тетяна Власюк, к.т.н., доц.

(декан факультету іноземних студентів Установи освіти «Білоруський державний університет транспорту», м. Гомель, Республіка Білорусь

**ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ МІЖ МІСТАМИ-ЦЕНТРАМИ
І ЇХНІМИ СУПУТНИКАМИ у 30-ті роки ХХ ст.**

Містобудівним та урбаністичним проблемам формування і розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті між містами-центрами і їх супутниками дослідниками, починаючи з 30-х років ХХ ст., приділяється особлива увага.

З перших років свого існування залізничний транспорт, як засіб комунікації, сприяв зростанню ділової активності населення, яке проживає на територіях, що прилягають до залізниць, і вплинув на перебудову побуту і, можна сказати, став рушієм соціально-економічного прогресу на початку ХХ ст. Залізниця стала віссю урбанізації і створила сприятливі умови для розвитку селищ і міст, які поступово ставали центрами місцевих соціально-економічних зв'язків. Це призвело до формування системи «місто – залізничний транспорт – місто-супутник», вивчення якої було покладено в 30-ті роки минулого століття і дозволило виділити залізничний транспорт, як один із значущих факторів, що регулюють ріст міст. Тому вивчення організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті між містами-центрами і їх супутниками з урахуванням історичної ретроспективи може стати основою для подальшого розвитку міського простору і форм розселення мешканців прилеглих територій.

Ключові слова: пасажирські перевезення, залізничний транспорт, розвиток міського простору.

© Власюк Т., 2016

Татьяна Власюк, к.т.н., доц.

(декан факультета иностранных студентов Учреждения образования «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель, Республика Беларусь

**ОРГАНИЗАЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ МЕЖДУ ГОРОДАМИ –
ЦЕНТРАМИ И ИХ СПУТНИКАМИ В 30-е ГОДЫ XX В.**

Градостроительным и урбанистическим проблемам формирования и развития пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте между городами-центрами и их спутниками исследователями, начиная с 30-х годов XX в., уделяется особое внимание.

С первых лет своего существования железнодорожный транспорт, как средство коммуникации, способствовал росту деловой активности населения, проживающего на территориях, прилегающих к железным дорогам и оказал влияние на переустройство быта и, можно сказать, явился двигателем социально-экономического прогресса в начале XX в. Железная дорога стала осью урбанизации и создала благоприятные условия для развития поселков и городов, которые постепенно становились центрами местных социально-экономических связей. Это привело к формированию системы «город – железнодорожный транспорт – город-спутник», изучение которой было положено в 30-е годы прошлого века и позволило выделить железнодорожный транспорт, как один из значимых факторов, регулирующих рост городов. Поэтому изучение организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте между городами-центрами и их спутниками с учетом исторической ретроспективы может стать основой для дальнейшего развития городского пространства и форм расселения жителей, прилегающих территорий.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, железнодорожный транспорт, развитие городского пространства.

Tatiana Vlasjuk, Ph.D., associate professor

(dean of the Foreign Students Faculty of Educational Institution «Belarusian State University of Transport», Gomel, Belarus

**ORGANIZATION OF PASSENGER TRANSPORTATION IN RAILWAY
TRANSPORT BETWEEN THE CITY CENTERS AND THEIR
SATELLITES IN THE 30-IES YEARS OF XX CENTURY**

Urban development and urban problems of formation and development of passenger railway transportation between urban centers and their satellites by researchers, since the 30-ies of XX century is given special attention.

From the first years of its existence the railway transport, as a means of communication, contributed to the growth of business activity of population residing on territories, which are close to Railways and influenced the reorganization of life and can say, were the engine of socio-economic progress in the early twentieth century. Railway has

become the axis of urbanisation and created favorable conditions for the development of towns and cities gradually became centers of local socio-economic relations. This led to the formation of a «city – railway – satellite city», the study of which was initiated in 30-e years of the last century and helped to highlight the railway transportation as one of the most important factors governing the growth of cities. Therefore, the study of organization of passenger railway transportation between urban centers and their satellites with regard to historical retrospectives could be the basis for further development of urban space and forms of resettlement of residents of the surrounding areas.

Keywords: passenger transportation, rail transport, the development of urban space.

Постановка проблеми. Анализ железнодорожных перевозок между городами – центрами и их спутниками показал, что сегодня имеется ряд вопросов по транспортному обслуживанию населения данных селитебных территорий, решение которых неразрывно связано с их историческим развитием и формированием единого агломерационного пространства. Прежде всего, необходимо учесть закономерности расселения населения по отношению к фокусу тяготения, выявленные в конце XIX в. и связанные с именем венского инженера фон Э. Лилль. Он исследовал железнодорожные пассажирские перевозки направления Вена – Брюнн – Прага и предложил математическую зависимость (степенную функцию), получившую впоследствии широкое распространение при расчетах транспортных потоков. Выявленная закономерность позволила установить, что с увеличением расстояния уменьшается количество расселяющихся относительно центра тяготения. В начале XX в. предложенная закономерность претерпела изменения и была представлена как обобщенный закон Лилля для установления тарифов на городском пассажирском транспорте.

Таким образом, исторически зародившаяся в начале XX века тенденция концентрации городского населения вдоль железнодорожных магистралей актуальна и в настоящее время, получив особое развитие в XXI веке [12].

Анализ исследований и публикаций. К одним из первых трудов, где представлены некоторые аспекты рассматриваемой проблемы, следует отнести ряд работ, опубликованных инженером Загряцким М. Д. в конце 20-х и начале 30-х годов XX в., в которых рассмотрены вопросы урбанизации, создания городов-спутников и различных систем расселения во взаимосвязи с техническим уровнем городского и пригородного транспорта [1, 5-7]. В этот период необходимо отметить исследования академика Образцова В. Н., в которых впервые сформулирована проблема развития железнодорожных устройств в городах.

Заслуживают внимания работы профессоров Баранского Н. Н., Колосовского Н. Н., Никольского И. В., Василевского Л. И., Шликтера С. Б. по изучению функционального взаимодействия городов на основе сложившихся трудовых связей, что явилось предметом исследования нового научного направления как «география транспорта», изучающего территориальную структуру транспорта, объективные закономерности и специфические особенности его размещения, степень транспортной освоенности территории, формирование транспортных сетей и систем, а также пассажиропотоков [1, 5, 6].

Представляют интерес работы кандидата технических наук Зильберталя А. Х., где приведен анализ основных технико-экономических показателей различных видов транспорта и условий их применения [5,6]. Им выполнен анализ фактического распределения поездок в 1929 г. в зависимости от их дальности на примере города Ленинграда, а также дано теоретическое исследование зависимости количества пассажиров от дальности поездок для городов различной конфигурации (круга, шестиугольника, квадрата, прямоугольника) и с тем или иным начертанием сети

путей сообщения. Зильберталем А. Х. высказаны принципиальные положения по некоторым вопросам разработки количественных методов анализа закономерностей «расселения трудящихся» относительно их мест работы. Наиболее эти проблемы полно были исследованы с 1934 по 1936 гг. в научных трудах Шелейховского Г. В., где также учтено влияние размеров города на расселение населения [11]. Он указывал, что расселения в пределах 60 мин. соответствует условиям крупного города, а 30 мин. – небольшого. Проверка правила суждения о расселении проведена профессором Шелейховским В. Г. путем сравнения теоретической и фактической кривых распределения пассажиров по дальности поездок, также выполненных на примере города Ленинграда. Сравнение позволило установить совпадение кривых.

Следует отметить, что до Шелейховского Г. В. в качестве аргумента функции, отражающей закономерность расселения относительно центра тяготения, первоначально принималось расстояние, а позже – время. При этом могут быть выделены следующие типы функций: сложные логарифмические функции, предложенные Шелейховским Г. В. и степенная функция, примененная Зильберталем А. Х., анализ которых представлен в исследованиях профессора Гольца Г. А. [4-6].

Цель и задачи исследования заключаются в анализе закономерностей расселения относительно центра тяготения, установленных в 30-е годы XX в. и их актуальности применительно к железнодорожному сообщению между городами – центрами и их спутниками.

Основная часть исследования. Анализ первых работ по проблемам обслуживания городского населения железнодорожным транспортом показал, что трудовые фокусы тяготения оказывают значительное влияние на расселение населения, которое стремится к сокращению до минимума затрат времени на передвижение, ибо его увеличение приводит к «транспортной усталости», что снижает работоспособность и сокращает время отдыха. Таким образом, процесс расселения по отношению к месту работы (фокусу тяготения) может быть представлен некоторыми математическими зависимостями.

В табл. 1 приведен анализ закономерностей расселения относительно центра тяготения, выполненного в 30-е годы XX века.

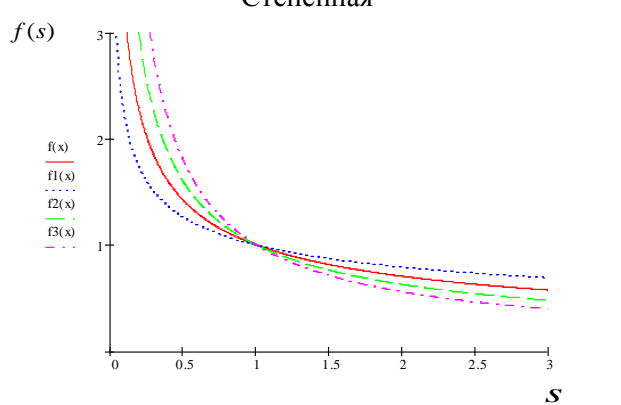
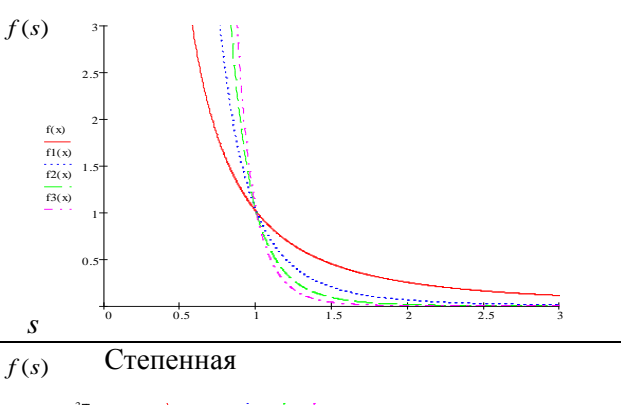
Степенная (сложная гипербола), предлагаемая Зильберталем А. Х. (табл. 1), отражает закономерность расселения при минимально возможном расстоянии S_1 , на котором находится город и представляющего собою ширину зоны разрыва между местом приложения труда и селитьбой.

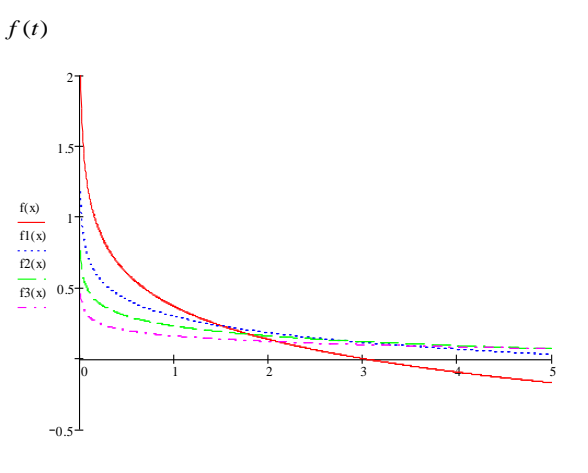
Эта величина, как показали исследования Зильберталя А. Х., колеблется от 0 до 2 км, а максимальное расстояние, на котором поселение еще возможно, им предложено выражать в минутах времени, необходимых на преодоление этого расстояния с принятой скоростью городского сообщения, равного 60 или 45 минутам [5, 6].

В этот период квадратная гипербола, также степенная функция, представленная Загороданом М. Л. и Кравцом Ф. П., рекомендована исследователями для расчета внутригородских пассажирских перевозок на автомобильном транспорте.

В середине 30-х годов Шелейховский Г. В. впервые дал характеристику закономерности расселения относительно центра тяготения по времени, что способствовало в дальнейшем развитию теории взаимосвязи пассажирского транспорта и расселения и позволило разработать практические предложения для расчетов вероятного расселения при составлении проектов планировки городов [2, 11]. Он предложил рассматривать коэффициент использования транспорта (формула 1) как логарифмическую функцию вида (см. табл. 1).

Таблиця 1. Закономерности расселения относительно центра тяготения согласно исследований в 30-е годы XX в.

Вре- менной период и автор иссле- дования	Краткая характеристика функции	
	Аналитическая	Графическая
1	2	3
Начало 30-х гг. Зильберталь А.Х.	$f(S)=1/S^k$ где S – расстояние, км; k – показатель степе- ни	Степенная 
	$f(s) = \frac{1}{s^{\frac{1}{2}}}; f_1(s) = \frac{1}{s^{\frac{1}{3}}};$ $f_2(s) = \frac{1}{s^{\frac{1}{2}}}; f_3(s) = \frac{1}{s^{\frac{1}{6}}}$	
30-е годы Загородан М.Л., Кравец Ф. П	$f(S) = a/S^2$ где a – const, $a > 0$; S – расстояние, км	Степенная 
	$f_1(s) = \frac{4}{s^2}; f_2(s) = \frac{6}{s^2}$ $f_3(s) = \frac{8}{s^2}$	

1	2	3
<p>Середина 30-х гг. Шелейховский Г. В.</p>	$f(t) = \frac{1}{T} \ln \frac{T}{t},$ <p>где t – затраты времени для данной группы передвижений, ч T – предел рассеяния во времени относительно центра тяготения, ч</p> $f(t) = \frac{1}{3} \ln \frac{3}{t};$ $f_1(t) = \frac{1}{6} \ln \frac{6}{t}$ $f_2(t) = \frac{1}{10} \ln \frac{10}{t}$	<p>Сложная логарифмическая</p> 

$$\varphi = \frac{\lg \frac{L}{\rho_0}}{\lg \frac{\rho}{\rho_0}}, \quad (1)$$

где L – дальность передвижения, км;
 ρ_0 – нижнее пороговое расстояние, км;
 ρ – верхнее пороговое расстояние, км.

Коэффициент использования транспорта варьируются в пределах от 0 до 1 в зависимости от дальности передвижения. Если дальность передвижения равна нижнему пороговому расстоянию, то все передвижения совершаются пешком. При увеличении дальности передвижения до верхнего порогового расстояния (числитель и знаменатель равны), коэффициент использования транспорта равен 1 (т. е. все передвижения совершаются при помощи транспорта) [11].

Поляков А. А. предложил при определении коэффициента пользования транспортом φ учитывать не только дальность передвижения, но и его целевое назначение. Им разработана шкала коэффициента φ , который используется в практике проектирования [1, 8].

Краткая характеристика исследований, выполненных в 30-е годы XX в., советскими учеными и инженерами приведена в табл. 2 [7-11].

Таблиця 2. Краткая характеристика исследований, выполненных в 30-е годы XX в., по проблемам функционирования пассажирского общественного транспорта в крупных городах

Авторы разработок и направлений исследования	Краткая характеристика
Образцов В. Н.	Впервые предложено использование глубоких вводов и железнодорожных диаметров в больших городах, что в дальнейшем было исследовано Бещевой Н. И. и нашло применение в условиях столицы и других крупнейших городах СНГ
Давидович В. Г.	Разработка теории расселения, являющейся основой для развития транспортных систем
	Предложение новых методов регионального исследования расселения, его структуры и динамики
Дрюбин С. Г., Иванов В. И., Гвоздев А. М.	Проведение первого в СССР выборочного анкетного обследования передвижений трудящихся города Ленинграда, с целью изучения количества, состава (по целям, социальным и возрастным группам) и дальности передвижений для определения потребностей в развитии системы массового пассажирского транспорта города
Александров А. П., Поляков А. А.	Экономическое сравнение различных видов транспорта: трамвая, автобуса, троллейбуса, дизель поезда и аккумулята
Александров А. П., Бронштейн Л. А., Поляков А. А.	Разработка принципов и методов установления пассажирских маршрутов

Выводы и предложения. Характерной особенностью вышеприведенных исследований является создание методических основ для разработки проектных решений в области формирования и развития транспортного сообщения в городских агломерациях с использованием и обобщением опыта их эксплуатации, литературных данных, теоретического анализа и натуральных наблюдений. Это позволило разработать практические рекомендации, которые учитывались при составлении перспективных планов развития городов, внутригородских и пригородных путей сообщения. Однако необходимо отметить, что авторами не рассматривались вопросы взаимного влияния железнодорожного транспорта на развитие городской застройки, а также функционального зонирования города, что во многом определяет целеполагающие аспекты пассажирских перевозок на различных видах транспорта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Александров А. П., Бронштейн Л. А., Поляков А. А. Городской пассажирский транспорт. – М., 1939. – 58 с.
2. Баркова Е. А. Теория и практика обследований расселения в городах СССР. – В кн.: Расселение в городах (количественные закономерности). Сб. статей. – М., Мысль, 1968. – С. 75–129.
3. Давидович В. Г. Количественные закономерности расселения относительно мест работы. – В кн.: Расселение в городах (количественные закономерности). Сб. статей. М., Мысль. – 1968. – С. 5–74.
4. Гольц Г. А. Транспорт и расселение. – М.: Наука, 1981. – 248 с.
5. Зильберталь А. Х. Трамвайное хозяйство: руководство для работников трамвая и учащихся / А. Х. Зильберталь. – М.-Л.: ОГИЗ-Гострансиздат, 1932. – Ч.1. – 304 с.
6. Зильберталь А. Х. Проблемы городского пассажирского транспорта. – М.-Л.: Гострансиздат, 1937.
7. Овечников Е. В., Фишельсон М. С. Городской транспорт. – М.: Высшая школа, 1976. – 352 с.

8. Поляков А. А. Городское движение и планировка улиц. – М.-Л.: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре. – 1953. – 251 с.
9. Фишельсон М. С. Транспортная планировка городов. – М.: Высшая школа, 1985. – 239 с.
10. Черепанов В. А. Транспорт в планировке городов: Учеб. пособие. – М.: Стройиздат, 1981. – 214 с.
11. Шелейховский Г. В. Композиция городского плана как проблема транспорта / Г.В. Шелейховский. – М.: Государственный институт проектирования городов «ГИПРОГОР», 1946. – 132 с.
12. Шабарова Э. В. Железная дорога в городе. – М.: Транспорт, 1986. – 223 с.

REFERENCES

1. Aleksandrov A.P., Bronshteyn L.A., Polyakov A.A. Gorodskoy passazhirskiy transport. – M., 1939. – 58 s.
2. Barkova E. A. Teoriya i praktika obsledovaniya rasseleniya v gorodakh SSSR. – Vkn.: Rasselenie v gorodakh (kolichestvennyye zakonomernosti). Sb. statey. – M., Myisl. – 1968. – s. 75–129.
3. Davidovich V. G. Kolichestvennyye zakonomernosti rasseleniya otnositelno mestraboty. – Vkn.: Rasselenie v gorodakh (kolichestvennyye zakonomernosti). Sb. statey. M., Myisl, 1968, s. 5–74.
4. Golts G.A. Transport i rasselenie. – M.: Nauka, 1981. – 248 s.
5. Zilbertal A.H. Tramvaynoye hozyaystvo: rukovodstvo dlya rabotnikov tramvaya i uchastihsiya / A.H. Zilbertal. – M.-L.: OGIZ–Gostransizdat, 1932. – Ch.1.–304 s.
6. Zilbertal A.H. Problemy gorodskogo passazhirskogo transporta. – M. – L.: Gostransizdat, 1937.
7. Ovechnikov E. V., Fishelson M. S. Gorodskoy transport. M., Vysshaya shkola, 1976. 352 s.
8. Polyakov A.A. Gorodskoe dvizhenie i planirovka ulits. – M. – L.: Gosudarstvennoe izdatelstvo literatury po stroitelstvu i arkhitekture. – 1953. – 251 s.
9. Fishelson M.S. Transportnaya planirovka gorodov. – M.: Vysshaya shkola, 1985. – 239 s.
10. Cherepanov V.A. Transport v planirovke gorodov: Ucheb. posobie. – M.: Stroyizdat, 1981. – 214 s.
11. Sheleyhovskiy G.V. Kompozitsiya gorodskogo plana kak problema transporta / G.V. Sheleyhovskiy. – M.: Gosudarstvennyy institut proektirovaniya gorodov «GIPROGOR», 1946. – 132 s.
12. Shabarova E. V. Zheleznaya doroga v gorode. – M. : Transport, 1986. – 223 s.

УДК 656.2: 504.054

*Зоряна Двуліт, к.е.н., доц.
(докторант, професор каф. «Менеджмент», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

**МЕТОДИКА ІНТЕГРАЛЬНОГО ОЦІНЮВАННЯ ВПЛИВУ
ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
НА ДОВКІЛЛЯ**

У статті обґрунтована доцільність і об'єктивність оцінки впливу діяльності підприємств залізничного транспорту на довкілля з використанням підходу комплексного оцінювання на основі інтегрального показника. Запропоновано алгоритм побудови і розрахунку інтегрального показника впливу діяльності підприємств залізничного транспорту на довкілля.

На підставі комплексного аналізу проведеного автором експертного опитування фахівців-екологів залізниць України вперше розроблено методика інтегрального оцінювання впливу діяльності підприємств залізничного транспорту на довкілля, що включає комплексну оцінку впливу тепловозної тяги на довкілля; комплексну оцінку електровозної тяги на довкілля; комплексну оцінку рухомого складу (пересувних джерел забруднення) на довкілля; комплексну оцінку капітальних інвестицій та поточних витрат на охорону навколишнього природного середовища.

Для здійснення інтегрального оцінювання впливу діяльності підприємств залізничного транспорту на довкілля автором вперше запропоновано алгоритм проведення спостереження у формі разового індивідуального опитування (анкетування) фахівців-екологів залізниць України з оцінюванням у вигляді бальних оцінок і рейтингування.

Керуючись принципом достатності інформації, для здійснення інтегрального оцінювання впливу діяльності підприємств залізничного транспорту на довкілля для статистичної обробки було взято 23 анкети фахівців-екологів. Анкета складалась із 7 блоків питань, форми для заповнення особистих даних опитуваного та передбачала результати самооцінки. Питання були відкритого і закритого форматів.

Використання розробленої автором методики інтегрального оцінювання впливу пересувних джерел забруднення (у т.ч. тепловозів, електровозів, дизель-поїздів та електросекцій) на довкілля дозволить проводити порівняльну оцінку впливу на довкілля окремих залізниць та оцінку динаміки такого впливу, а також прогнозувати інтегральний показник впливу пересувних джерел забруднення при різних сценаріях розвитку.

Автором встановлено, що значення інтегральної оцінки впливу тепловозної тяги в період з 2007 року по 2015 рік зросло майже вдвічі. Причому всі показники впливу тепловозної тяги на навколишнє природне середовище через спалювання дизельного палива шляхом викидів забруднюючих речовин є дестимуляторами. Тобто, їхнє зростання є негативним чинником для довкілля.

© Двуліт З., 2016

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, пересувні джерела забруднення, довкілля, охорона навколишнього природного середовища, економіко-екологічне управління, інтегральне оцінювання, експертне опитування, анкетування, рейтингування.

Зоряна Дзулит, к.э.н., доц.

(докторант, професор каф. «Менеджмент», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

МЕТОДИКА ИНТЕГРАЛЬНОЙ ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

В статье обоснована целесообразность и объективность оценки влияния деятельности предприятий железнодорожного транспорта на окружающую среду с использованием подхода комплексной оценки на основе интегрального показателя. Предложен алгоритм построения и расчета интегрального показателя влияния деятельности предприятий железнодорожного транспорта на окружающую среду.

На основании комплексного анализа проведенного автором экспертного опроса специалистов-экологов железных дорог Украины впервые разработана методика интегральной оценки влияния деятельности предприятий железнодорожного транспорта на окружающую среду, включающая комплексную оценку влияния тепловозной тяги на окружающую среду; комплексную оценку электровозной тяги на окружающую среду; комплексную оценку подвижного состава (передвижных источников загрязнения) на окружающую среду; комплексную оценку капитальных инвестиций и текущих расходов на охрану окружающей среды.

Для осуществления интегральной оценки влияния деятельности предприятий железнодорожного транспорта на окружающую среду автором впервые предложен алгоритм проведения наблюдения в форме разового индивидуального опроса (анкетирования) специалистов-экологов железных дорог Украины с оценением в виде балльных оценок и рейтингования.

Руководствуясь принципом достаточности информации, для осуществления интегральной оценки влияния деятельности предприятий железнодорожного транспорта на окружающую среду для статистической обработки было взято 23 анкеты специалистов-экологов. Анкета состояла из 7 блоков вопросов, формы для заполнения личных данных опрашиваемого и предусматривала результаты самооценки. Вопросы были открытого и закрытого форматов.

Использование разработанной автором методики интегральной оценки влияния передвижных источников загрязнения (в т.ч. тепловозов, электровозов, дизель-поездов и электросекций) на окружающую среду позволит проводить сравнительную оценку влияния на окружающую среду отдельных железных дорог и оценку динамики такого влияния, а также прогнозировать интегральный показатель влияния передвижных источников загрязнения при различных сценариях развития.

Автором установлено, что значение интегральной оценки влияния тепловозной тяги в период с 2007 года по 2015 год выросло почти вдвое. Причем все

показатели влияния тепловозной тяги на окружающую среду из-за сжигания дизельного топлива путем выбросов загрязняющих веществ выступают дестимуляторами. То есть, их рост является негативным фактором для окружающей среды.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, передвижные источники загрязнения, охрана окружающей среды, экономико-экологическое управление, интегральное оценивание, экспертный опрос, анкетирование, рейтингование.

*Zoriana Dvulit, PhD Economics, associate professor
(doctoral student, professor of the Department «Management» State Economic and Technological University of Transport)*

THE METHOD OF INTEGRATED EVALUATION THE INFLUENCE OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES ON THE ENVIRONMENT

Abstract. In the article the expediency and objectivity of the impact of railway transport enterprises on the environment using a comprehensive approach based on evaluation of the integral index. The algorithm of construction and calculation integral indicator of the impact of rail transport on the environment was proposed.

Based on a comprehensive analysis conducted by the author of the expert survey environmental experts for the first time the technique of integral assessment of the impact of rail transport on the environment, which includes a comprehensive assessment of the impact of diesel traction on the environment; comprehensive assessment of the impact of electric locomotives on the environment; comprehensive assessment of rolling stock (mobile sources) on the environment; comprehensive assessment of capital investment and current expenditure on environmental protection.

To implement of integrated evaluation of the impact of railway transport enterprises on the environment the author at first proposed the algorithm of observations in the form of a single individual survey (questionnaire) of environmental specialists with outcomes in the form of scores and ranking.

Following the principle of sufficient information to make an integrated evaluation of the impact of railway transport enterprises on the environment for statistical processing were taken 23 questionnaires of environmental specialists. Questionnaire consisted of 7 blocks of, forms to fill the personal data and foresight the results of their self-esteem. The questions were open and closed.

Using the developed the method of integrated evaluation impact of mobile sources (including locomotives, electric locomotives, diesel trains and electric sections) on the environment will allow to implement a comparative assessment of the environmental impact of railways and assessment of the dynamics of such influence and predict the integral index of impact mobile sources under different scenarios of development.

The author found that the value of an integrated impact assessment locomotive traction between 2007 and 2015 increased by almost half. Moreover all indicators of impact of locomotive traction on the environment due to the combustion of diesel fuel via pollutant emissions are not stimulators. That is, their growth is a negative factor for the environment.

Keywords: enterprises of railway transport, mobile sources of pollution, environment, environmental protection, economic and environmental management, integral evaluation, expert surveys, questionnaires, rating.

Постановка проблеми. Для повноти розв'язання проблеми економіко-екологічного управління сталим розвитком підприємств залізничного транспорту (ПЗТ), розглядуваної в попередніх дослідженнях, необхідне проведення експертного опитування фахівців-екологів, на підставі якого пропонується розрахувати інтегральний показник впливу діяльності ПЗТ на довкілля з метою забезпечення можливості проведення порівняльного аналізу інтегрального оцінювання впливу діяльності ПЗТ на навколишнє природне середовище (НПС), в тому числі комплексних показників впливу рухомого складу як пересувних джерел забруднення в динаміці та в розрізі залізниць [1].

Одним з найважливіших етапів процесу формування та реалізації стратегії подолання негативного впливу діяльності ПЗТ на довкілля є оцінка існуючого, вихідного рівня такого впливу, адже підприємства залізничного транспорту чинять значний негативний вплив на НПС через забруднення атмосферного повітря, водних, земельних і лісових ресурсів, флори та фауни, шумове забруднення тощо. Вважаємо за доцільне виміряти загальний сумарний вплив діяльності ПЗТ на довкілля інтегральним показником, що включає комплексну оцінку впливу тепловозної тяги на довкілля; комплексну оцінку електровозної тяги на довкілля; комплексну оцінку рухомого складу (пересувних джерел забруднення) на довкілля; комплексну оцінку капітальних інвестицій та поточних витрат на охорону НПС.

Невід'ємною частиною формування та удосконалення організаційно-економічного механізму природоохоронної діяльності залізничного транспорту є аналіз та оцінка ситуації, що склалася на даний час на ПЗТ. Важливо зазначити, що аналітичні дослідження щодо впливу ПЗТ на оточуюче середовище мають ґрунтуватися на поєднанні економічного аналізу, аналізу стану НПС та аналізу природоохоронної діяльності. Саме синтез зазначених складових економіко-екологічного та системно-структурного аналізу дозволить вирішувати на залізничному транспорті такі питання: забезпечення природоохоронної діяльності необхідними фінансово-економічними важелями; узгодження основних екологічних і економічних показників природоохоронної діяльності; забезпечення правової, економічної та технічної бази для проведення оцінки техногенного впливу на НПС; облік витрат на природоохоронну діяльність і визначення її результатів; вплив на обсяги та характер забруднення НПС об'єктів і підприємств залізничного транспорту шляхом зміни структури господарського комплексу; аналіз і перспективи використання основних виробничих фондів природоохоронного призначення; виявлення впливу економічних факторів і критеріїв екологізації господарської діяльності залізничного транспорту на кінцеві результати основної діяльності; порівняльний аналіз природоохоронної діяльності ПЗТ, у тому числі й у міжгалузевому аспекті [2, с. 182].

Управління ПЗТ варто здійснювати з урахуванням і відповідно до встановлених на нормативно-правовому рівні екологічно безпечних вимог ті вимог з охорони НПС, тому ефективне економіко-екологічне управління (ЕЕУ) підприємствами залізничного транспорту, зважаючи на значний їхній вплив на довкілля задля забезпечення як економічних, так і екологічних інтересів суспільства, потребує системного дослідження.

Назріла гостра необхідність у забезпеченні економіко-екологічно обґрунтованого планування розвитку ПЗТ України. Реалізація заходів для зниження негативного впливу ПЗТ на навколишнє середовище, з налагодженням ефективної природоохоронної діяльності на інших видах транспорту може значно поліпшити екологічну ситуацію в Україні [2, с. 183].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним і прикладним проблемам природоохоронної діяльності, зменшенню негативного впливу на довкілля присвячені наукові праці багатьох вітчизняних і зарубіжних учених-економістів. Варто

зазначити роботи О. Ф. Балацького, І. К. Бистрякова, Б. Г. Бурдіяна, Б. В. Буркінського, П. П. Борщевського, О. О. Веклич, Б. М. Данилишина, С. І. Дорогунцова, О. Л. Кашенко, Я. В. Ковалю, Є. І. Коржаневської, П. І. Лаперчука, М. В. Макаренка, М. М. Маслова, В. С. Міщенко, А. В. Молчанова, Л. А. Мурав'я, Н. В. Пахомової, В. Ф. Протасова, М. Ф. Реймерса, В. Г. Сахаєва, В. М. Трегобчук, М. Т. Трудової, М. І. Фащевського, Т. С. Хачатурова, М. А. Хвесика, Л. Г. Чернюк та інших. Проте вони в основному стосуються загальної характеристики впливу господарської діяльності на довкілля або організаційно-економічних механізмів природоохоронної діяльності окремих галузей господарства [2, с. 183]. Проблеми взаємозв'язку НПС із залізничним транспортом, організаційно-економічних основ залізничного транспорту, його природоохоронної діяльності досліджували у своїх працях такі вчені, як: Л. О. Бакаєв, М. М. Чеховська, М. В. Макаренко, Є. М. Сич та інші [2, с. 184].

Щодо галузей транспортно-комплексу, зокрема залізничного, то необхідно відзначити епізодичність і відсутність комплексності та системності у їх дослідженнях. Недостатньо вивченим є вплив окремих об'єктів і видів діяльності на залізничному транспорті на НПС. Тому й надалі залишається актуальним питання комплексного дослідження економіко-екологічного впливу ПЗТ на довкілля [2, с. 183].

Окремої уваги потребує питання експертних опитувань із цієї проблематики. Значний вклад у розвиток теорії і практики експертних оцінок загалом внесли українські вчені В. М. Глушков, С. М. Ямпольський, Г. М. Добров, М. В. Михалевич, Н. З. Шор, Ф. М. Хилюк, В. М. Геєць, Г. М. Гнатієнко та ін. [3, с. 6]. У сфері діяльності ПЗТ метод рейтингових оцінок для дослідження показників роботи залізниць України був запропонований О. В. Христофором [4].

Методологічні підходи та рекомендації щодо впливу транспорту загалом та ПЗТ, зокрема на НПС, та його оцінювання висвітлені у низці праць автора [5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14].

Поза тим, недостатній рівень методологічної розробленості науковцями проблеми оцінки впливу діяльності ПЗТ на НПС зумовлює необхідність у детальнішому її дослідженні та виробленні методики інтегрального оцінювання такого впливу.

Мета статті. Здійснити комплексний аналіз проведеного автором експертного опитування фахівців-екологів залізниць України та на його основі розробити методику інтегрального оцінювання впливу діяльності ПЗТ на довкілля, що включає комплексну оцінку впливу тепловозної тяги на довкілля; комплексну оцінку електровозної тяги на довкілля; комплексну оцінку рухомого складу (пересувних джерел забруднення) на довкілля; комплексну оцінку капітальних інвестицій та поточних витрат на охорону НПС. Досягнення цієї мети можливе за умови забезпечення об'єктивності і адаптивності обґрунтування індикаторів для розроблення інтегрального показника впливу діяльності ПЗТ на довкілля.

Виклад основного матеріалу. Проблема розробки інтегрального показника останнім часом привертає увагу багатьох дослідників з різних наукових галузей, про що свідчать численні публікації з розробки та використання таких показників в економіці, соціології, педагогіці, медицині екології, житлово-комунальній сфері, військовій галузі тощо. Популярність даного напрямку зумовлена досить широким колом завдань, які можуть бути вирішені з його допомогою, серед яких можна виділити порівняння об'єктів між собою, визначення структури об'єктів, класифікацію об'єктів стосовно рівня досліджуваної якості, визначення загального рівня якості, класифікацію нових об'єктів стосовно визначеної структури, виявлення ступеня відповідності досліджуваних об'єктів деякому уявному «ідеалу» та визначення напрямів покращення ситуації тощо [15, с. 34].

Сфера застосування інтегральних оцінок дуже широка. На сьогодні методом інтегральних (рейтингових) оцінок найбільш широко послуговуються у сфері фінан-

сів та інвестицій, і в маркетингу при дослідженні конкурентоспроможності. Так, законодавчо розроблена Методика інтегрального оцінювання інвестиційної привабливості підприємств та організацій, затверджена наказом Агентства з питань запобігання банкрутству підприємств та організацій № 22 від 23.02.1998 р. [16]. Науковцями і практиками-експертами пропонуються, зокрема, методики інтегральної оцінки ефективності діяльності підприємства, фінансового стану підприємства, конкурентоспроможності підприємства/банку, ефективності інвестиційних проєктів, важкості праці (умов праці) [17], якості НПС тощо. Інтегральні оцінки можуть бути використані також для укладення різних рейтингів, наприклад, рейтингування характеристик індивідуальної пропозиції робочої сили на ринку праці [18, с. 268]. Світовий банк «DoingBusiness» складає рейтинг інвестиційної привабливості країн світу, до якого з 2004 року входить 189 держав [19].

Відомий рейтинг «ТОП-100. Кращі менеджери України», який складається щорічно з 2002 року видавництвом «Інвестгазета» [20]. Усі номінанти оцінюються за єдиною системою, яка, на думку редакційної ради «Інвестгазети», покликана визначити кращих управлінців країни. Оцінка проводиться за групою критеріїв різними групами експертів. Так, методологія рейтингу передбачає оцінку за 4 видами критеріїв: 1) якості топ-менеджера, необхідні зараз для успішного ведення бізнесу, – що містить перелік із 6 таких якостей; 2) частота згадуваності в ЗМІ; 3) онлайн-голосування; 4) стиль. У першій групі критеріїв кожен критерій (якість топ-менеджера) оцінюється експертами за 5-бальною шкалою, де 1 – найнижча оцінка, а 5 – найвища. На підставі оцінок усіх експертів виводиться Індекс експертної оцінки. Його значимість у підсумковому результаті – 40 %. Кількість згадувань номінанта в ЗМІ теж оцінюється за 5-бальною шкалою від 1 до 5, на підставі чого вираховується Індекс цитованості, частка якого у підсумковому результаті – 25 %. На підставі онлайн-голосування за номінанта упродовж місяця на сайті газети вираховується Індекс інтернет-голосування, частка якого у підсумковій оцінці – 20 %. За показником стилю номінантів рейтингу оцінює група стилістів і модельєрів за 5-бальною шкалою від 1 до 5. На підставі суми оцінок усіх експертів вираховується Індекс стилю, частка якого у підсумковому результаті – 15 %. Підсумковий результат номінанта становить середній бал за чотирма групами оцінок, переведений у 100-бальну шкалу [21, с. 11]. Також «Інвестгазета» запровадила рейтинг «35 до 35» (35 топ-менеджерів віком до 35 років) [22]. У сфері діяльності ПЗТ науковцем О. В. Христофором запропоновано метод рейтингових оцінок для дослідження показників роботи залізниць України [4].

Відтак, використавши існуючий досвід, ми дослідимо вплив діяльності ПЗТ в цілому та, зокрема, тепловозної тяги на довкілля на підставі застосування інструментарію інтегрального оцінювання.

У ході практичної діяльності часто виникає завдання ранжування об'єктів спостереження за показниками, отриманими в результаті проведеного дослідження. Якщо кількість показників невелика, теоретично можна обрати з них найбільш значущий і провести відповідне ранжування за його значеннями. Якщо кількість показників є досить великою, вони мають різну природу, відображають різні характеристики досліджуваного явища або підстав для виявлення найбільш вагомого показника нема, вирішення завдання істотно ускладнюється. Більше того, якість, за якою необхідно провести ранжування або зіставлення об'єктів, може мати латентну природу і, відповідно, не мати явного відображення серед відібраних показників [15, с. 34]. У такому випадку виникає завдання побудови узагальненого (інтегрального, зведеного) показника, за допомогою якого можна було б провести необхідне рейтингування.

Сучасна економічна наука визначає, що кількість показників, які відображають вплив діяльності ПЗТ на довкілля, є доволі великою і вони мають різну природу, тому виникає потреба побудови інтегрального показника такого впливу. Показники, що відображають вплив діяльності ПЗТ на довкілля, мають оцінювальний характер, тобто є індикаторами. Складність оцінювання такого впливу полягає в тому, що вплив, визначений за одними індикаторами, може відрізнятись від показника впливу, розрахованого за іншими індикаторами. Наявність великої кількості індикаторів, що характеризують вплив діяльності ПЗТ на довкілля, ускладнює процедуру побудови інтегрального показника, робить його громіздким, знижує інформативність і негативно впливає на значущість вагових коефіцієнтів. Для уникнення цієї ситуації базові показники потрібно згрупувати за певною характеристикою, наприклад, відповідно до кожної компоненти такого впливу. При цьому показники кожної групи мають відображати одну характеристику досліджуваних об'єктів, між показниками всередині групи повинні спостерігатись доволі щільні кореляційні зв'язки, а між показниками різних груп кореляційні зв'язки мають бути незначними [15; 23, с. 425].

Загалом, під інтегральним показником розуміють деякий умовний числовий вимірник латентної якості досліджуваного явища [15]. Для реалізації ідеї побудови будь-якого інтегрального показника необхідно визначити його концепцію, сформулювати інформаційну базу, визначити алгоритм його розрахунку. При визначенні складових впливу діяльності ПЗТ на довкілля необхідно враховувати специфіку ПЗТ як складних систем [8; 10; 24; 25]. Вплив діяльності ПЗТ на довкілля полягає у негативному впливі на якість атмосферного повітря; значному споживанні води та водовідведення; забрудненні ґрунтів та земельного полотна; шумовому та вібраційному забрудненні; електромагнітному забрудненні; іонізуючому впливі тощо [26; 27; 28; 29; 30; 31; 32; 33].

Метою побудови інтегрального показника є компактний опис деякої якості досліджуваного явища із збереженням основних властивостей структури досліджуваних об'єктів [15, с. 35]. Беручи за основу принципи побудови інтегрального показника, викладені у працях низки науковців [23, с. 426; 15, с. 35], для побудови інтегрального показника впливу діяльності ПЗТ на довкілля потрібне врахування певних вимог: чітке відображення мети його побудови та можливість вирішення поставлених завдань відповідно до стратегії ЕЕУ сталим розвитком ПЗТ; достатня інформативність і роздільна здатність; проста й зрозуміла інтерпретація; врахування інформативності його складових і при цьому стиснення надлишкової інформації, що в них міститься; інваріантність стосовно одиниць вимірювання його складових; максимальне відтворення варіації його складових; статистична значущість вагових коефіцієнтів його складових. Оцінювати складові необхідно з позиції якісної характеристики показників, спираючись на об'єктивні та доступні джерела інформації.

Алгоритм побудови і розрахунку інтегрального показника впливу діяльності ПЗТ на довкілля полягає у такому:

- визначення складових впливу діяльності ПЗТ на довкілля;
- формування системи чинників, що визначають вплив діяльності ПЗТ на довкілля у розрізі складових такого впливу;
- формування сукупності базових характеристик такого впливу. Кожна з цих характеристик становить показник, виміряний за метричною шкалою;
- формування вектора окремих показників для оцінювання окремих аспектів впливу діяльності ПЗТ на НПС;
- вибір методу розрахунку для оцінювання окремих складових такого впливу;
- вибір вагових коефіцієнтів базових показників, що свідчить про відносну важливість кожної складової інтегрального показника;

- формування часткового узагальненого показника, який характеризує окрему складову впливу діяльності ПЗТ на довкілля;
- вибір методу розрахунку та формування зведеного показника, який характеризує такий вплив загалом, з урахуванням параметрів, що відображають значущість окремих складових впливу.

Необхідно відзначити, що для адекватного відображення інформації з метою моніторингу впливу діяльності ПЗТ на довкілля система базових показників, що відображають такий вплив, повинна адекватно відображати сутнісні характеристики впливу та давати комплексне уявлення про екологічні наслідки функціонування ПЗТ. Показники, що використовуються, повинні давати змогу проводити порівняльний аналіз та будувати динамічні ряди, також має бути мінімізована суб'єктивна інтерпретація даних [34; 23, с. 426].

Базові показники, що обрані для оцінювання впливу діяльності ПЗТ на НПС, повинні відповідати таким вимогам:

- підбір показників відповідно до вибраної стратегії ЕЕУ сталим розвитком ПЗТ;
- обрані показники мають бути пов'язаними з факторами впливу та відповідати меті функціонування ПЗТ, чим забезпечується їхня корисність для ЕЕУ сталим розвитком ПЗТ;
- показники повинні бути простими, зрозумілими, легко обраховуватися та бути побудованими на діючій системі статистичного програмного забезпечення.

Для кожної групи індикаторів, що відображає певну складову впливу діяльності ПЗТ на довкілля, визначається частковий узагальнюючий індикатор. Цей процес може відбуватися у кілька етапів, поки не буде досягнута прийнятна кількість базових показників. Недоліком такого підходу є втрата безпосереднього зв'язку між базовими показниками і кінцевим інтегральним показником.

Кожна складова впливу діяльності ПЗТ на довкілля може містити як кількісні показники, так і якісні. Кількісні показники формуються на основі об'єктивних даних, тоді як якісні показники є суб'єктивними, але вони можуть бути особливо важливими для його формування та оцінювання (наприклад, шумового та вібраційного забруднення).

Якісні показники складових такого впливу ПЗТ можуть оцінюватися в балах або коефіцієнтах за допомогою методів експертного опитування тощо. Для дослідження й оцінки ситуації залучають групу експертів, які на основі знань, умінь і досвіду оцінюють певні екологічні явища та виробляють рекомендації щодо вирішення проблеми. Значення показника такого впливу ПЗТ не повинно залежати від одиниць вимірювання його складових. Для дотримання цих вимог необхідно провести уніфікацію шкал, за якими початково виміряні базові показники.

Така процедура є перетворенням шкали (перенесення початку відліку і зміну масштабу), в результаті якого область можливих значень вимірювання завжди вимірюється відрізком $(0; N)$, де число N визначає розмах нової шкали і обирається із змістовних міркувань [15; 23, с. 426-427].

Інтегральний показник впливу діяльності ПЗТ на довкілля для кращої інтерпретації доцільно побудувати таким чином, щоб його значення було в межах від 0 до 1. При цьому нульове значення показника відповідає найнижчому значенню впливу, а значення рівне 1 – найвищому. Для представленого дослідження застосована метрична шкала $(0; 1)$.

Способами уніфікації є: відповідно до еталону, до нормативу, до середнього значення. В такому випадку уніфіковане значення визначається як відношення виміряного значення показника до еталонного значення. Коли визначити еталонне значення важко, уніфікація відбувається на підставі відхилень значення виміряного показника від мінімального і максимального значень показника в сукупності.

Показники можуть по-різному впливати на результативність показника інтегрального оцінювання. Якщо вищому значенню показника відповідає вище значення результативності, він вважається стимулятором. Якщо нижчому значенню показника відповідає вище значення результативності, то – дестимулятором [23, с. 427]. Зауважимо, що при оцінюванні інтегрального показника впливу тепловозної та електровозної тяг на довкілля такі показники є дестимуляторами, оскільки його збільшення негативно впливає на НПС.

Під час вибору методу розрахунку інтегрального показника необхідно брати до уваги, що інтегральний показник повинен надати можливість для проведення як ретроспективного, так і перспективного аналізу, має враховуватися можливість переходу від якісних оцінок до кількісних за допомогою математичних і статистичних методів, мають розглядатися усі складові впливу діяльності ПЗТ на довкілля.

Найбільш поширеним підходом до побудови залежності між інтегральним і базовими показниками є використання їх згортки. Найчастіше використовуються дві її форми: адитивна і мультиплікативна. Адитивна згортка є більш поширеною і використовується, коли є підстави вважати, що кожна складова лінійно і адитивно впливає на досліджувану якість об'єкта. Її особливо варто використовувати, коли зменшення значення за одним критерієм компенсується зростанням значення за якимось іншим критерієм (чи кількома критеріями). В такому разі навіть якщо значення одного критерію дорівнює нулю, загальне значення інтегрального показника може бути досить непоганим за рахунок інших критеріїв. Мультиплікативна згортка використовується тоді, коли базисні показники характеризують відносні величини. Нею доцільно послуговуватись, коли низькі оцінки навіть по одному-двох критеріях небажані. Така згортка є дуже чутливою до низьких значень показників, оскільки значення навіть одного показника, яке близьке до нуля, фактично може нівелювати впливи інших показників.

Відтак, пропонуємо оцінювати вплив діяльності ПЗТ на довкілля, використовуючи підхід комплексної оцінки на основі інтегрального показника, який розраховується методом адитивної згортки критеріїв, тобто сумуванням окремих показників, що ґрунтуються на тій чи іншій системі критеріїв. Окремі показники визначаються рівнем досягнення еколого-економічних показників, що характеризують складові такого впливу ПЗТ, помноженим на вагові коефіцієнти, що характеризують важливість того чи іншого показника у загальній сукупності критеріїв впливу.

Основні підходи до побудови інтегрального показника розкриті у праці «Методи побудови інтегрального показника» [15]. Визначення та обґрунтування вагових коефіцієнтів є одним із складних завдань у процедурі побудови інтегрального показника. Найпоширенішим є використання експертного оцінювання вагомості кожного базового показника. Однак більш об'єктивним є використання оцінок, що ґрунтуються на статистичному опрацюванні даних.

Окремо можна виділити два способи визначення вагової частки критеріїв. Перший спосіб – просте ранжування. Наприклад, за наявності n критеріїв найважливішому критерію присвоюється n балів, наступному за важливістю $n-1$ балів, останньому – один бал. Отримані бали ділимо на $(1+2+\dots+n)$ і отримуємо вагові частки, сума яких дорівнює одиниці. Другий – пропорційний метод, при якому визначається важливість кожного показника стосовно іншого, однак такі висновки мають бути науково обґрунтованими [23, с. 428].

Експертні оцінки на сьогодні є найбільш розповсюдженим способом отримання та аналізу якісної інформації. Експертні методи опитування давно і широко застосовуються у вирішенні складних технічних, гуманітарних і соціально-економічних проблем. Експертне опитування полягає в опитуванні компетентних, тобто висококваліфікованих у певній галузі фахівців (експертів). Експертні опитування мають

свою специфіку в доборі респондентів, організації проведення та інструментарії опитування, методах аналізу отриманої інформації. Респондентами в експертному опитуванні є експерти, які володіють необхідними для оцінки поставлених у дослідженні питань знаннями та досвідом, а також професійною інтуїцією [35, с. 3-4].

Експертне опитування має багато різновидів – починаючи від одноразового інтерв'ювання окремих експертів до складних багатоітераційних групових опитувальних процедур. Вибір форми експертного опитування визначається метою соціологічного дослідження, наявними ресурсами, можливостями обробки отриманих даних [36, с. 242-243]. Тому нами було використано таку форму опитування, як разове індивідуальне опитування (анкетування).

Взявши за основу методіку соціологічних досліджень [36, с. 242], основними етапами даного експертного опитування були: розробка концептуальної схеми та програми, постановка завдання, забезпечення експертів необхідною первинною та додатковою інформацією, одержання оцінок, їх узгодження за необхідності отримання групового рішення, обробка результатів. Перебіг проведення експертного оцінювання відбувався у такій послідовності: організаційний етап, формування експертної групи, безпосереднє оцінювання та опрацювання результатів експертної оцінки.

Звернемо увагу, що експертне опитування має специфічні відмінності від масового опитування у програмі організації, анкеті та методах обробки і подання результатів опитування. Програма експертного опитування, як правило, передбачає процедуру добору експертів на підставі їхньої самооцінки та взаємної оцінки, ознайомлення експертів з необхідною інформацією та завданнями дослідження. Анкета може містити складні, зокрема відкриті питання, які не завжди спрацьовують у масових опитуваннях. Крім того, в анкеті експертного опитування не допустимі питання-пастки, мета яких виявити некомпетентність уже відібраних експертів. Часто передбачається вироблення узгодженого рішення експертів, чого майже не спостерігається при проведенні масових опитувань. При обробці даних експертного опитування статистична обробка не є єдиною процедурою, а усереднені оцінки не відіграють роль визначальних. Оскільки експертне опитування застосовується для вирішення нетипових завдань, найбільш раціональне рішення може знаходитися осторонь усередненого розподілу. Тому при аналізі даних експертного опитування необхідний розгляд індивідуальних пропозицій та відповідей експертів.

До процедур експертного опитування належать: класифікування (групування об'єктів чи ознак, виділення визначаючих ознак чи індикаторів), шкалування (використання готових шкал та побудова шкал унаслідок узагальнення даних експертного опитування), оцінювання при вимірі уподобань (ранжування, задання вагових коефіцієнтів, бальна оцінка; парні, множинні та послідовні порівняння). [37; 38; 39, с. 276-279]. Відтак, для здійснення інтегрального оцінювання впливу діяльності ПЗТ на довкілля нами було обрано оцінювання у вигляді бальних оцінок і рейтингування.

Щодо проблеми кількості членів експертної групи доцільно прислухатись до позиції науковців, які, керуючись результатами дослідження методологічних проблем експертного оцінювання, у тому числі й проблеми надійності процедури відбору експертів, пропонують створювати експертну комісію з десяти чи кількох десятків членів [40; 41, с. 59]. Натомість кількісне збільшення експертної групи неминуче призведе до збільшення похибки [41, с. 58]. Достовірність колективної експертної оцінки залежить від компетентності експертів, ступеня обізнаності з проблемою, за якою здійснюється експертиза, від їхнього відповідного фахового стажу, результатів роботи у галузі даної проблеми, від ступеня умінь науково, обґрунтовано та об'єктивно аргументувати свою позицію [41, с. 59].

Відтак, автором було проведено анкетування з метою експертного опитування фахівців-екологів (керівників, начальників, заступників начальників, фахівців, інженерів з питань екології служб, відділів, секторів, дирекцій, структурних підрозділів, станцій, залізниць та ПЗТ України) задля здійснення інтегрального оцінювання впливу діяльності ПЗТ на НПС, про що засвідчує Довідка [42].

Із заповнених 31 анкети 8 анкет нами було відкинута, оскільки вони містили систематичні помилки (наприклад, опитуваний задекларував 15 років екологічного стажу, а самооцінку визначив на рівні 3-4 балів, що означає, що він автоматично не може вважатись експертом). Тож, керуючись принципом достатності інформації, для здійснення інтегрального оцінювання впливу діяльності ПЗТ на довкілля використовувались 23 анкети. Принцип достатності інформації означає, що в будь-якій моделі повинна використовуватися тільки та інформація, яка відома з необхідною для результатів моделювання точністю.

Під відомим інформаційним забезпеченням розуміють нормативні, довідкові, звітні та інші характеристичні дані про реальні економічні системи та їхні складові, які були до моменту моделювання. У зв'язку з послідовною розробкою комплексу моделей, які описують складний об'єкт і формалізовані окремою моделлю, вся інформація про моделюючу систему може бути не повністю відома до моменту розв'язку деякої задачі. Проте це не заважає використанню окремої моделі, якщо вона побудована з дотриманням принципу достатності. Крім цього, виконання принципу достатності дає можливість переходити від загальних моделей до більш детальних, поступово уточнюючи та конкретизуючи результати досліджень [43, с. 26]. Також при обробці результатів анкетування нами було враховано інші загальновідомі принципи, зокрема: принцип інваріантності інформації; принцип спадкоємності (наступності) моделей; принцип реалізованості (ефективності) моделей [44; 43, с. 24]; системності, інтегрованості, невизначеності, головних видів діяльності [43, с. 24].

Принцип інваріантності інформації вимагає, щоб використовувана в моделі вхідна інформація була незалежна від параметрів модельованої системи, які ще не відомі на даній стадії дослідження. Це дозволяє уникнути ситуації, коли в справі використовується інформація, яка може бути відома лише за результатами моделювання (що призводить до «циклічності» моделі в процесі її вирішення).

Принцип наступності моделей зводиться до того, що кожна наступна модель не повинна порушувати властивостей об'єкта, встановлених або відображених в попередніх моделях. Якщо ж подальша модель не відповідає попереднім (а це буває через використання при її побудові нової, додаткової інформації), то раніше побудовані моделі мають бути скориговані для забезпечення принципу наступності.

Принцип можливості бути реалізованим – необхідно, щоб кожна приватна модель могла бути реалізована за допомогою сучасних засобів комп'ютерної техніки, а також даний принцип вимагає забезпечення відповідності точності вихідних даних і необхідної точності результатів моделювання.

Сформульовані вище принципи моделювання дозволяють уникати методичних помилок і визначати методологію побудови та дослідження моделей складних систем [44], до яких також можна віднести й інтегральні оцінки.

Анкета складалась із 7 блоків запитань, форми для заповнення особистих даних опитуваного та передбачала результати самооцінки. Запитання були відкритого і закритого форматів.

Перші три блоки запитань стосувалися оцінки вагомості впливу пересувних джерел забруднення (тепловозів та електровозів) за шкалою від 0 до 1 шляхом ранжування. Зокрема, в анкеті необхідно було оцінити вагомість впливу основних забруднюючих речовин і парникових газів від пересувних джерел забруднення (теп-

ловозів) на якість атмосферного повітря за шкалою від 0 до 1. Найменування основних забруднюючих речовин і парникових газів були взяті відповідно до наказу Державного комітету статистики України № 452 від 13 листопада 2008 року «Про затвердження Методики розрахунку викидів забруднюючих речовин та парникових газів у повітря від транспортних засобів» [45; 31].

Другий блок запитань мав на меті оцінити вагомість впливу на довкілля від пересувних джерел забруднення (електровозів) за шкалою від 0 до 1, а саме: шумове забруднення довкілля, вібраційне забруднення довкілля, шумове забруднення в кабіні машиніста, вібраційне забруднення довкілля в кабіні машиніста, електромагнітне забруднення, іонізуючий вплив.

Оцінку вагомості впливу пересувних джерел забруднення ПЗТ на довкілля за шкалою від 0 до 1 шляхом ранжування було запропоновано здійснити у третьому блоці запитань опитувальника. До нього було включено основні види впливу пересувних джерел забруднення ПЗТ на довкілля: забруднення атмосферного повітря викидами забруднюючих речовин і парниковими газами; значні обсяги споживання води; скид зворотних вод; використання надр, земельних ресурсів (відвід земель у постійне та тимчасове користування); забруднення ґрунтів; утворення відходів; електромагнітне випромінювання; шумове забруднення; вібраційне забруднення; іонізуючий вплив; аварійні забруднення при перевезенні небезпечних вантажів; розмір (раціональний розподіл) капітальних інвестицій та поточних витрат на охорону НПС.

Четвертий блок запитань призначений для вивчення потреб у вдосконаленні чи покращенні співпраці між науковцями та практиками-екологами. Ці питання сформульовані у відкритому форматі, оскільки експертам пропонувалося обрати запропонований варіант відповіді або надати власні пропозиції. 43,48 % опитуваних дали свої варіанти заходів, а саме: проведення науковцями відповідних практичних досліджень у виробничих підрозділах залізниці за окремими темами; глобальніше вивчення проблеми забруднення повітря на залізниці; тісніша співпраця з робітниками, обслуговуючими роботу ПЗТ; більше практичної співпраці; подолання байдужості керівництва до проблеми забруднення повітря; подолання недостатності чи й відсутності екологічного виховання працівників залізниці; запровадження на підприємстві штатної одиниці еколога, а не за сумісництвом – для належного і ефективного виконання своїх посадових обов'язків; проведення навчання фахівців залізниці; обов'язкове підвищення кваліфікації не рідше, як раз в 5 років; налагодження програмного забезпечення; обмін електронною інформацією.

Наступні два блоки запитань стосувалися оцінки вагомості капітальних інвестицій та поточних витрат на охорону НПС підприємствами залізничного транспорту за шкалою від 0 до 1 шляхом ранжування. Це такі найменування показників згідно з їхніми щорічними звітами про роботу з охорони НПС, як: охорона атмосферного повітря і проблеми зміни клімату; очищення зворотних вод; поводження з відходами; захист і реабілітація ґрунту, підземних і поверхневих вод; зниження шумового і вібраційного впливу; збереження біорізноманіття та середовища існування; радіаційна безпека; науково-дослідні роботи природоохоронного спрямування та інші напрями природоохоронної діяльності.

Завершальний блок запитань в анкеті передбачав деталізацію показника «Інші напрями природоохоронної діяльності» в даних про витрати на охорону НПС для раціонального використання фінансових ресурсів залізниці та оптимізації розподілу (зміни структури) витрат на природокористування та природоохоронну діяльність. Майже 40 % експертів дали свої пропозиції щодо цього виду витрат. З них пропонували: 1 респондент – взагалі не включати даний показник до звітів, котрі повинні містити лише конкретизовані показники; 2 – закупівлю та заміну облад-

нання на високотехнологічні агрегати й машини з великим коефіцієнтом екологічного захисту; 2 – розробку й отримання дозвільної документації (на основі договорів); 2 – навчання та підвищення кваліфікації фахівців; 1 – придбання екологічної літератури, проведення семінарів; 1 – організацію пропаганди серед населення щодо охорони НПС, запровадження суботників.

У формі для заповнення особистих даних опитуваного передбачалося з'ясування освіти за екологічною спеціальністю; стаж роботи на посадах, пов'язаних з екологічною діяльністю; стаж роботи в Укрзалізниці загалом та на посадах, в коло обов'язків яких входять питання використання природних ресурсів та охорони НПС чи питання екології за сумісництвом; а також задоволеність змістом діяльності на займаних посадах. Експерти проводили самооцінку за бальною шкалою. Така додаткова інформація дала можливість встановити рівень експертної групи в цілому.

Матеріали, отримані від експертів, підлягають подальшому вивченню та обробці статистичними методами. Нами було використано для обробки експертного опитування фахівців-екологів залізниць України програму Microsoft Excel 2010 офісного пакета MicrosoftOffice та статистичну програму SPSS Statistics Version 22.

Відтак, на підставі аналізу отриманих у ході анкетування даних автором було розроблено методика інтегрального оцінювання впливу пересувних джерел забруднення (у т.ч. тепловозів, електровозів, дизель-поїздів та електросекцій) на довкілля. Використання такої методики дозволить проводити порівняльну оцінку впливу на довкілля окремих залізниць та оцінку динаміки такого впливу. А також прогнозувати інтегральний показник впливу пересувних джерел забруднення при різних сценаріях розвитку. Побудова такого інтегрального показника здійснювалась за методом багатомірної середньої:

$$\bar{X} = \sum_{i=1}^n x_i^* \cdot d_i, \quad (1)$$

де x_i^* – нормалізовані значення показників впливу ПЗТ на довкілля;

d_i – вага кожного показника.

Так, зокрема, значення зміни показника в часовому інтервалі упродовж 9 років у період з 2007 року по 2015 рік включно, здійсненого в рамках інтегрального оцінювання впливу тепловозної тяги на довкілля, представлено в табл. 1.

Таблиця 1. Динаміка комплексної оцінки впливу тепловозної тяги залізниць України на довкілля

Роки	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Показник	0,7027	0,7657	1,0341	0,9884	0,9692	1,0604	1,1511	1,3633	1,3643

Джерело: складено автором

Як бачимо, значення інтегральної оцінки впливу тепловозної тяги в період з 2007 року по 2015 рік зросло майже вдвічі. З 2012 року показник комплексної оцінки мав стійку зростаючу тенденцію. Відзначимо той факт, що всі показники впливу тепловозної тяги на НПС через спалювання дизельного палива шляхом викидів забруднюючих речовин є дестимуляторами. Тобто, їхнє зростання є негативним чинником для довкілля. При цьому, як уже було досліджено та детально проаналізовано у попередніх працях [1; 2; 31], за досліджуваний період динаміка і кількості тепловозів, і експлуатаційного вантажообігу, і обсягів споживання палива мала досить стрімкий спадний характер. Отже, при одночасному зниженні цих трьох останніх показників спостерігається зростання інтегрального показника негативно-

го впливу на довкілля від такого елемента рухомого складу, як тепловози, які є пересувним джерелом забруднення.

Відтак, зростання інтегрального показника впливу на довкілля викидів від тепловозів зростає, що підтверджує висновок про те, що хоча й зменшується експлуатаційний вантажообіг тепловозів та споживання ними палива, проте екологічне навантаження збільшується.

Висновки та пропозиції. Автором уперше здійснено інтегральне оцінювання впливу діяльності ПЗТ в цілому та, зокрема, тепловозної тяги на довкілля.

Запропонована методика інтегрального оцінювання впливу діяльності ПЗТ на довкілля дасть змогу ефективно та оперативно здійснювати ЕЕУ сталим розвитком ПЗТ. За допомогою інтегрального показника впливу діяльності ПЗТ на довкілля можуть бути вирішені, зокрема, завдання: визначення загального рівня такого впливу, зіставлення показників впливу в часі (по роках), виявлення ступеня відповідності показника впливу запланованому, визначення напрямів покращення ситуації тощо. Система використовуваних показників такого впливу ПЗТ може бути доповнена або дещо змінена залежно від об'єкта дослідження, але запропонований алгоритм залишатиметься незмінним.

Використання інтегрального показника оцінки впливу діяльності ПЗТ на довкілля дозволить у подальшому виявляти елементи такого негативного впливу і, відтак, розробляти першочергові заходи щодо поліпшення ефективності функціонування ПЗТ та ЕЕУ сталим розвитком ПЗТ, здійснювати рейтингування в динаміці та в розрізі залізниць; розробляти альтернативні моделі такого функціонування з можливістю прогнозування результатів від впроваджуваних заходів і, в кінцевому підсумку, формувати остаточну стратегію ЕЕУ сталим розвитком ПЗТ. Надалі ця методика буде основою для моделювання ЕЕУ сталим розвитком ПЗТ.

ЛІТЕРАТУРА

1. Двуліт З. П. Структурно-динамічний аналіз стану економіко-екологічного управління підприємствами залізничного транспорту України / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕУТ, 2016. – Вип. 36. – С. 77-93.
2. Двуліт З. П. Економіко-екологічне управління сталим розвитком підприємств залізничного транспорту: теорія, методологія, практика [Текст] : монографія / З. П. Двуліт. – К., 2016. – 424 с.
3. Грабовецький Б. Є. Методи експертних оцінок: теорія, методологія, напрямки використання : монографія / Б. Є. Грабовецький. – Вінниця : ВНТУ, 2010. – 171 с.
4. Христофор О. В. Застосування методу рейтингових оцінок для дослідження показників роботи залізниць України / О. В. Христофор // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті : Х ювілейна міжнародна науково-практична конференція. – К. : ЕКУЗТ, 2015 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ekuzt.gov.ua/node/53> – Загол. з екрана.
5. Розроблення методологічних підходів та рекомендацій щодо підготовки, погодження та затвердження Місцевих планів дій з охорони навколишнього природного середовища : звіт про НДР (заключ.) / Держ. еколог. акад. післядипл. осв. та управл. ; кер. О. І. Бондар ; виконав: З. П. Двуліт [та ін.]. – К., 2010. – 106 с. – № ДР 0110U006905.
6. Двуліт З. П. Методичні підходи до оцінки еколого-економічного управління системою охорони атмосферного повітря / З. П. Двуліт // Збірник науково-технічних праць «Науковий вісник». – Л. : Нац. лісотехн. універс. України, 2015. – Вип. 25.05. – С. 237-246.
7. Двуліт З. П. Принципи еколого-економічного управління залізничним транспортом / З. П. Двуліт // Формування ринкової економіки : зб. наук. праць. – Спец. вип. «Економіка підприємства: теорія та практика». – К. : КНЕУ, 2012. – С. 106-114.
8. Двуліт З. П. Інструментарий системного аналізу для еколого-економічного управління підприємствами залізничного транспорту України / З. П. Двуліт // Вестник БелГУТа: наука и транспорт. Научно-практический журнал. – Гомель : БЕЛУТ, 2015. – № 2 (31). – С. 114-119.
9. Двуліт З. П. Про взаємозв'язок зовнішнього та внутрішнього середовища функціонування залізничного транспорту / З. П. Двуліт, І. М. Огородник // Збірник науково-технічних праць «Науковий вісник». – Л. : Нац. лісотехн. універс. України, 2012. – Вип. 22.9. – С. 288-296.

10. Двуліт З. П. Методические подходы к экономической и экологической оценке эффективности природоохранной деятельности на предприятиях железнодорожного транспорта / З. П. Двуліт // Развитие экономической науки на транспорте: устойчивость развития железнодорожного транспорта (9 июня 2015 г.) : IV международная научно-практич. конф. / Под общ. ред. Н. А. Журавлевой. – С.-Пб. : ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2015. – С. 30-31.
11. Двуліт З. П. Еколого-економічне управління залізничним транспортом, орієнтоване на сталий (гармонійний) розвиток / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2012. – Вип. 20. – С. 98-106.
12. Dvulit Z. The formation of sustainable development paradigm on railway transport enterprises in Ukraine / Z. Dvulit // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2015. – Вип. 33. – С. 78-89.
13. Dvulit Z. Toward a sustainable transport in Ukraine: main obstacles and directions of development / Z. Dvulit, O. Vojko // ECONTECHMOD. – 2014. – Voll. 3. – № 2. – P. 7-14.
14. Бойко О. В. Сталий розвиток транспортної системи України / О. В. Бойко, З. П. Двуліт // Збірник науково-технічних праць «Науковий вісник» Національного лісотехнічного університету України. – Львів, 2013. – Вип. 23.18. – С. 95-104.
15. Григорук П. М. Методи побудови інтегрального показника / П. М. Григорук, І. С. Ткаченко // Бізнес Інформ. – 2014. – № 4. – С. 34–38 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2012_4_12. – Загол. з екрана.
16. Про затвердження Методики інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій : [наказ Агентства з питань запобігання банкрутству підприємств та організацій N 22 від 23.02.1998 р.] : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0214-98>. – Загол. з екрана.
17. Крушельницька Я. В. Фізіологія і психологія праці: Навч. посібник / Я. В. Крушельницька. – К.: КНЕУ, 2000. – 232 с. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://readbookz.com/book/221/8643.html>. – Загол. з екрана.
18. Maznyk Liana. Rating evaluation of characteristics of individual labor supply in the labor market / L. Maznyk // 8 th Central European Congress on Food 2016. – Food Science for Well-being (CEFood 2016) : Book of Abstracts. – 23-26 May 2016. – К. : NUFT, 2016. – 314 p.
19. DoingBusiness: видимість чи привід для реальних змін : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://brdo.com.ua/analytics/business-vydymist-chy-pryvid-dlya-realnyh-zmin/> – Загол. з екрана.
20. «Інвестгазета» заявила о запуске нового проекта – «ТОП-100. Лучшие менеджеры Украины» : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://podrobnosti.ua/37199-investgazeta-zajavila-o-zapuske-novogo-proekta-top-100-luchshie-menedzhery-ukrainy.html>. – Загол. з екрана.
21. Методология рейтинга «100 лучших топ-менеджеров Украины» // Топ-100. Рейтинг лучших компаний Украины. – 2014. – № 1, апрель : [Електронний ресурс]. – Режим доступа : www.investgazeta.ua. – Оглавл. с екрана.
22. Рейтинг успешных топ-менеджеров до 35 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.talent-advisors.com/ua/node/31>. – Загол. з екрана.
23. Яремко І. Й. Критерії та складові інтегрального показника результативності функціонування підприємства / І. Й. Яремко, О. В. Рябкова // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2014. – № 797. – С. 423-429 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPM_2014_797_59. – Загол. з екрана.
24. Омельченко О. В. Стійкість складних соціально-еколого-економічних систем / О. В. Омельченко, З. П. Двуліт // Реформування системи державного управління та державної служби: теорія і практика (22 жовтня 2010 р.) : матеріали науково-практичної конференції за міжнародною участю. – Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2010. – Ч. 1. – С. 140-144.
25. Двуліт З. П. Устойчивость железных дорог Украины как сложных социо-эколого-экономических систем / З. П. Двуліт // Проблемы современной науки : сборник научных трудов. – Ставрополь : Логос, 2015. – Вып. 17. – С. 17-30.
26. Двуліт З. П. Вплив залізничного транспорту на навколишнє природне середовище / З. П. Двуліт // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології (24-25 березня 2011 р.) : матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції. – Сер. «Техніка, технологія». – К. : ДЕТУТ, 2011. – С. 290-291.
27. Двуліт З. П. Інтеграція підприємств залізничного транспорту України в європейську залізничну систему: екологічна складова / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2015. – Вип. 34. – С. 89-102.
28. Двуліт З. П. Економіко-екологічні аспекти впливу залізничного транспорту на довкілля / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2012. – Вип. 18. – Ч. 2. – С.132-143.
29. Двуліт З. П. Впровадження системи екологічного керування для вирішення завдань охорони довкілля підприємствами залізничного транспорту / З. П. Двуліт // Проблеми економіки та управління на

залізничному транспорті (17 листопада – 14 грудня 2014 р.) : дев'ята міжнародна науково-практична конференція. – К. : ЕКУЗТ, 2014. – С. 224-226 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ekuzt.gov.ua/node/79#overlay-context=node/2>. – Загол. з екрана.

30. *Двуліт З. П.* Забруднення атмосферного повітря як один з видів впливу залізничного транспорту на довкілля / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2012. – Вип. 21-22. – Ч. 2. – С. 99-103.

31. *Двуліт З. П.* Еколого-економічна оцінка впливу викидів забруднюючих речовин та парникових газів в атмосферне повітря від рухомого складу залізничних підприємств України / З. П. Двуліт // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2015. – Вип. 32. – С. 52-65.

32. *Огородник І. М.* Удосконалення управління чистотою атмосферного повітря України / І. М. Огородник, З. П. Двуліт // Збірник наукових праць Хмельницького кооперативного торговельно-економічного інституту. Серія «Економічні науки». – 2015. – Вип. 9. – С. 144-147 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.xktei.km.ua/naukova-diyalnist/naukovi-vidannya/zbimik-naukovih-prac.htm>. – Загол. з екрана.

33. *Двуліт З. П.* Управлінські заходи щодо зменшення шуму та вібрацій на залізницях / З. П. Двуліт, К. С. Букресєва // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : ДЕТУТ, 2013. – Вип. 26. – С. 78-88.

34. *Галіцин В. К.* Концептуальні засади моніторингу / В. К. Галіцин, О. П. Суслов, Н. К. Самченко // Бізнес Інформ. – 2013. – № 9. – С. 330–335.

35. *Крижановский О. В.* Социологический статус метода экспертных оценок / О. В. Крижановский / АН Украины; Ин-т социологии; отв. ред. С. Б. Крымский. – К. : Наукова думка, 1992. – 92 с.

36. *Социологический справочник* / Под общей ред. В. И. Воловича. – К. : Политгиздат Украины, 1990. – 382 с.

37. *Соціальна експертиза в Україні: методологія, методика, досвід впровадження* / За ред. Ю. І. Саєнка. – К. : Ін-т соціології НАНУ, 2000. – 194 с.

38. *Технология социологического исследования (курс лекций)* / Н. В. Панина. – 2-е изд. – К. : Институт социологии НАН Украины, 2001. – 277 с.

39. *Ядов В. А.* Стратегия социологического исследования. Описание, объяснение, понимание социальной реальности / В. А. Ядов. – М. : Добросвет, 1998. – С. 276–279.

40. *Крулехт М. В.* Экспертные оценки в образовании: Учеб. пособие для студ. фак. дошк. образования высш. пед. учеб. заведений / М. В. Крулехт, И. В. Тельнюк. – М. : Издательский центр „Академия», 2002. – 112 с.

41. *Лук'янова Л. Б.* До питання експертизи навчально-методичної літератури / Л. Б. Лук'янова // Вісник Черкаського університету : Зб. наук. ст. – Серія Педагогічні науки. – Вип. 135. – Черкаси : Видавництво ЧНУ ім. Б. Хмельницького, 2008. – 179 с. – С. 57-63.

42. *Довідка про використання результатів та окремих пропозицій* Двуліт З. П., поданих в дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук на тему: «Економіко-екологічне управління сталим розвитком підприємств залізничного транспорту», N 1/21-16 від 19.10.2016 р., видана Навчальним центром післядипломної освіти Державного економіко-технологічного університету транспорту.

43. *Економіко-математичне моделювання: Навчальний посібник* / За ред. О. Т. Івашука. – Тернопіль : ТНЕУ «Економічна думка», 2008. – 704 с.

44. *Моделювання в системних дослідженнях (його форми; принципи)* : [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://um.co.ua/8/8-12/8-126121.html>– Загол. з екрана.

45. *Про затвердження Методики розрахунку викидів забруднюючих речовин та парникових газів у повітря від транспортних засобів* : [наказ Держкомстатистики України № 452 від 13.11.2008 р.] : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://uazakon.com/documents/date_3a/pg_gmcywc/pg2.htm. – Загол. з екрана.

REFERENCES

1. *DvulitZ. P.* Struktarno-dinamiczny yanaliz stanu ekonomiko-ekologichnogo upravlinnyapidpryemstvamy zaliznychnogo transportu Ukrayiny [Structural and dynamic analysis of the economic and environmental management of Ukrainian railway transport enterprises] / Z. P. Dvulit // ZbirnyknaukovyhratsDETUT. Seriya «Ekonomikaiupravlinnya». – K. : DETUT, 2016. – Vyp. 36. – S.77-93.

2. *DvulitZ. P.* Ekonomiko-ekologichneupravlinnyastalymrozvytkompidpryemstvzaliznychnogotransportu: teoriya, metodologiya, praktyka [Tekst] : monografiya [Economic and environmental sustainability management of railway transport enterprises: theory, methodology, practice [Text]: monograph] / Z. P. Dvulit. – K., 2016. – 424 s.

3. *GrabovetskiyB. E.* Metodyekspertnyhotsinok: teoriya, metodologiya, napryamkyvykorystannya : monografiya [Methods of expert estimations, theory, methodology, application areas: monograph] / B.E.Grabovetskiy. – Vinnytsya : VNTU, 2010. – 171 s.

4. *HrystoforO. V.* Zastosuvannya metodu reytingovyh otsinok dly adoslidzhennya pokaznykiv roboty zaliznyts Ukrayiny [Application of rating assessments for research performance of the railways of Ukraine] /

O.V. Hrystofor // Problemy ekonomiky ta upravlinnya na zaliznychnomu transporti : Xyuvileynamizhnarodnanaukovo-praktychna konferentsiya. – K. : EKUZT, 2015 : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.ekuzt.gov.ua/node/53>– Zagol. zekrana.

5. *Rozroblennya metodologichnyh pidhodiv ta rekomendatsiy schodo pidgotovky, pogodzhennya ta zatverdzhennya Mistsevyhplaniv diy z ohorony navkolynshnogo pryrodnogo seredovyscha : zvitproNDR (zaklyuch.)* [Development of methodological approaches and guidelines for the preparation, approval and adoption of local action plans for environmental protection: Research report] / Derzh. ekolog. akad. pislyadipl. osv. tauprav. ; ker. O. I. Bondar ; vykonav: Z. P. Dvulit [ta in.]. – K., 2010. – 106 s. – № DR 0110U006905.

6. *Dvulit Z. P. Metodichni pidhody do otsinky ekologo-ekonomichnogo upravlinnya systemoyu ohorony atmosfernogo povitrya* [Methodological approaches to assessing the ecological and economic management of the system of air protection] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovo-tehnichnyh prats «Naukovyy visnyk». – L. : Nats. lisotehn. univers. Ukrainy, 2015. – Vyp. 25.05. – S. 237-246.

7. *Dvulit Z. P. Prynstypy ekologo-ekonomichnogo upravlinnya zaliznychnym transportom* [The principles of environmental and economic management of railway transport] / Z. P. Dvulit // Formuvannya rynkovoyi ekonomiky : zb. nauk. prats. – Spets. vyp. «Ekonomika pidpnyemstva: teoriya ta praktyka». – K. : KNEU, 2012. – S. 106-114.

8. *Dvulit Z. P. Instrumentariy systemnogo analiza dlya ekologo-ekonomicheskogo upravlinya predpriyatiyami zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy* [Instrumentation system analysis for ecological and economic management of the railway transport enterprises of Ukraine] / Z. P. Dvulit // Vestnik BelGUTA: nauka i transport. Nauchno-prakticheskiy zhurnal. – Gomel : BELGUT, 2015. – № 2 (31). – S. 114-119.

9. *Dvulit Z. P. Pro vzaemozv'yazok zovnishnogo ta vnutrishnogo seredovyscha funktsionuvannya zaliznychnogo transportu* [On the relationship of external and internal environment of railway transport] / Z.P.Dvulit, I. M. Ogorodnyk // Zbirnyk naukovo-tehnichnyh prats «Naukovyy visnyk». – L. : Nats. lisotehn. univers. Ukrainy, 2012. – Vyp. 22.9. – S. 288-296.

10. *Dvulit Z. P. Metodicheskie podhody k ekonomicheskoy i ekologicheskoy otsenke effektivnosti pryrodoohrannoy deyatelnosti na predpriyatiyah zheleznodorozhnogo transporta* [Methodological approaches to assessing the economic and environmental efficiency of environmental management in enterprises of railway transport] / Z. P. Dvulit // Razvitie ekonomicheskoy nauki na transporte: ustoychivost razvitiya zheleznodorozhnogo transporta (9 iyunya 2015 g.) : IV mezhdunarodnaya nauchno-praktich. konf. / Pod obsch. red. N.A.Zhuravlevoy. – S.-Pb. : FGBOU VPO PGUPS, 2015. – S. 30-31.

11. *Dvulit Z. P. Ekologo-ekonomichne upravlinnya zaliznychnym transportom, orientovane na stalyy (garmoniynyy) rozvytok* [Ecological and economic management of railway transport, oriented on sustainable (balanced) development] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2012. – Vyp. 20. – S. 98-106.

12. *Dvulit Z. The formation of sustainable development paradigm on railway transport enterprises in Ukraine* / Z. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2015. – Vyp. 33. – S. 78-89.

13. *Dvulit Z. Toward a sustainable transport in Ukraine: main obstacles and directions of development* / Z.Dvulit, O. Bojko // ECONTECHMOD. – 2014. – Vol. 3. – № 2. – R. 7-14.

14. *Boyko O. V. Ctalyy rozvytok transportnoyi systemy Ukrainy* [Sustainable development of the transport system of Ukraine] / O. V. Boyko, Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovo-tehnichnyh prats «Naukovyy visnyk» Natsionalnogo lisotehnichnogo universytetu Ukrainy. – Lviv, 2013. – Vyp. 23.18. – S. 95-104.

15. *Grygoruk P. M. Metody pobudovy integralnogo pokaznyka* [Methods of integral index] / P.M.Grygoruk, I. S. Tkachenko // Biznes inform. – 2014. – № 4. – S. 34–38 : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2012_4_12. – Zagol. z ekrana.

16. *Pro zatverdzhennya Metodyky integralnoyi otsinky investytsiynoyi pryvablyvosti pidpnyemstv ta organizatsiy* [On approval of the Methodology integral evaluation of investment attractiveness of enterprises and organizations] : [nakaz Agentstva z pytan zapobigannya bankrutstvu pidpnyemstv ta organizatsiy N 22 vid 23.02.1998 r.] : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0214-98>. – Zagol. z ekrana.

17. *Krushelnytska Ya. V. Fiziologiya i psihologiya pratsi: Navch. posibnyk* [Physiology and psychology of work] / Ya. V. Krushelnytska. – K.: KNEU, 2000. – 232 s. : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://readbookz.com/book/221/8643.html>. – Zagol. z ekrana.

18. *Maznyk Liana. Rating evaluation of characteristics of individual labor supply in the labor market* / L.Maznyk // 8 th Central European Congress on Food 2016. – Food Science for Well-being (CEFood 2016) : Book of Abstracts. – 23-26 May 2016. – K. : NUFT, 2016. – 314 p.

19. *DoingBusiness: vydymist chy pryvid dlya realnyh zmin* [DoingBusiness:visibility or cause for real change] : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://brdo.com.ua/analytics/business-vydymist-chy-pryvid-dlya-realnyh-zmin/>– Zagol. z ekrana.

20. *«Investgazeta» zayavila o zapuske novogo proekta – «TOP-100. Luchshie menedzhery Ukrainy»* [«Investgazeta» announced about launching a new project – «TOP-100. The best managers of Ukraine»] : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu: <http://podrobnosti.ua/37199-investgazeta-zajavila-o-zapuske-novogo-proekta-top-100-luchshie-menedzhery-ukrainy.html>. – Zagol. z ekrana.

21. *Metodologiya reytinga «100 luchshih top-menedzherov Ukrainy»* [Methodology rating of «100 better top managers of Ukraine»] // Top-100. Reyting luchshih kompaniy Ukrainy. – 2014. – № 1, aprel : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : www.investgazeta.ua. – Zagol. z ekrana.
22. *Reyting uspeshnyh menedzherov do 35* [Rating successful managers by 35]: [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.talent-advisors.com/ua/node/31>. – Zagol. z ekrana.
23. *Yaremko I. Y.* Kriteriyi ta skladovi integralnogo pokaznyka rezultatyvnosti funktsionuvannya pidpryemstva [Criteria and integral component of the enterprise performance index] / I. Y. Yaremko, O. V. Ryabkova // Visnyk Natsionalnogo universytetu «Lvivska politehnika». Menedzhment ta pidpryemnytstvo v Ukraini: etapy stanovlennya i problemy rozvytku. – 2014. – № 797. – S. 423-429 : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPM_2014_797_59. – Zagol. z ekrana.
24. *Omelchenko O. V.* Stiykist skladnyh sotsialno-ekologo-ekonomichnyh system [The stability of complex socio-ecological-economic systems] / O. V. Omelchenko, Z. P. Dvulit // Reformuvannya systemy derzhavnogo upravlinnya ta derzhavnoyi sluzhby: teoriya i praktyka (22 zhovtnya 2010 r.) : materialy naukovy-praktychnoyi konferentsiyi za mizhnarodnoyu uchastyu. – Lviv : LRIDU NADU, 2010. – Ch. 1. – S. 140-144.
25. *Dvulit Z. P.* Ustoychivost zheleznyh dorog Ukrainy kak slozhnyh sotsio-ekologo-ekonomicheskikh sistem [Stability of railways of Ukraine as a complex socio-ecological-economic systems] / Z. P. Dvulit // Problemy sovremennoy nauki : sbornik nauchnyh trudov. – Stavropol : Logos, 2015. – Vyp. 17. – S. 17-30.
26. *Dvulit Z. P.* Vplyv zaliznychnogo transportu na navkolyshne pryrodne seredovysche [The impact of railway transport on the environment] / Z. P. Dvulit // Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnyh system v umovah reformuvannya zaliznychnogo transportu: upravlinnya, ekonomika i tehnologiyi (24-25 bereznya 2011 r.) : materialy V mizhnarodnoyi naukovy-praktychnoyi konferentsiyi. – Ser. «Tehnika, tehnologiya». – K. : DETUT, 2011. – S. 290-291.
27. *Dvulit Z. P.* Integratsiya pidpryemstv zaliznychnogo transportu Ukrainy v Evropeysku zaliznychnu systemu: ekologichna skladova [Integration of Ukrainian railway transport enterprises into the European railway system: the environmental component] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2015. – Vyp. 34. – S. 89-102.
28. *Dvulit Z. P.* Ekonomiko-ekologichni aspekty vplyvu zaliznychnogo transportu na dovkillya [Economic and ecological aspects of the impact of railway transport on the environment] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2012. – Vyp. 18. – Ch. 2. – S.132-143.
29. *Dvulit Z. P.* Vprovadzhennya systemy ekologichnogo keruvannya dlya vyrishennya zavdan ohorony dovkillya pidpryemstvami zaliznychnogo transportu [The introduction of environmental management to meet the challenges of environmental protection enterprises of railway transport] / Z. P. Dvulit // Problemy ekonomiky ta upravlinnya na zaliznychnomu transporti (17 lystopada – 14 grudnya 2014 r.) : dev`yata mizhnarodna naukovy-praktychna konferentsiya. – K. : EKUZT, 2014. – S. 224-226 : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.ekuzt.gov.ua/node/79#overlay-context=node/2>. – Zagol. z ekrana.
30. *Dvulit Z. P.* Zabrudnennya atmosferного povitrya yak odyn z vydiv vplyvu zaliznychnogo transportu na dovkillya [Air pollution as one of the impacts of railway transport on the environment] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2012. – Vyp. 21-22. – Ch. 2. – S. 99-103.
31. *Dvulit Z. P.* Ekologo-ekonomichna otsinka vplyvu vykydiv zabrudnyuyuchykh rehovyn ta parnykovykh gaziv v atmosferne povitrya vid ruhomogo skladu zaliznychnykh pidpryemstv Ukrainy [Ecological and economic assessment of the impact of emissions of pollutants and greenhouse gases into the atmosphere from the rolling stock of Ukrainian railway transport enterprises] / Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2015. – Vyp. 32. – S. 52-65.
32. *Ogorodnyk I. M.* Udoskonalennya upravlinnya chystotoyu atmosferного povitrya Ukrainy [Improvement of management by atmosphere purity of Ukraine] / I. M. Ogorodnyk, Z. P. Dvulit // Zbirnyk naukovykh prats Hmelnytskogo kooperatyvnogo torgovelnno-ekonomichnogo Instytutu. Seriya «Ekonomichni nauky». – 2015. – Vyp. 9. – S. 144-147 : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.xktei.km.ua/naukovadiyalnist/naukovi-vidannya/zbirnik-naukovih-prac.htm>. – Zagol. z ekrana.
33. *Dvulit Z. P.* Upravlinski zahody schodo zmeshennya shumu ta vibratsiy na zaliznytsyah [Management measures to reduce noise and vibration on the railways] / Z. P. Dvulit, K. S. Bukreeva // Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika i upravlinnya». – K. : DETUT, 2013. – Vyp. 26. – S. 78-88.
34. *Galitsyn V. K.* Kontseptualni zasady monitoryngu [Conceptual principles of monitoring] / V.K.Galitsyn, O. P. Suslov, N. K. Samchenko // Biznes inform. – 2013. – № 9. – S. 330-335.
35. *Krizhanovskiy O. V.* Sotsiologicheskyy status metoda ekspertnyh otsenok [The sociological status of the method of expert evaluations] / O. V. Krizhanovskiy // AN Ukrainy; In-t sotsiologii; otv. red. S. B. Krymskiy. – K. : Naukova dumka, 1992. – 92 s.
36. *Sotsiologicheskyy spravochnik* [Sociological guide] / Pod obschey red. V. I. Volovicha. – K. : Politizdat Ukrainy, 1990. – 382 s.
37. *Sotsialna ekspertyza v Ukraini: metodologiya, metodyka, dosvid vprovadzhennya* [Social examination in Ukraine: methodology, methodology, implementation experience] / Za red. Yu. I. Saenka. – K. : In-t sotsiologiyi NANU, 2000. – 194 s.

38. *Tehnologiya sotsiologicheskogo issledovaniya (kurs lektsiy)* [Technology of sociological issue] / N.V.Panina. – 2-e izd. – K. : Institut sotsiologii NAN Ukrainy, 2001. – 277 s.
39. *Yadov V. A. Strategiya sotsiologicheskogo issledovaniya. Opisanie, ob'yasnenie, ponimanie sotsialnoy realnosti* [The strategy of sociological research. Description, explanation, understanding of social reality] / V.A.Yadov. – M. : Dobrosvet, 1998. – S. 276–279.
40. *Kruleht M. V. Ekspertnyie otsenki v obrazovanii* [Expert evaluation in education] : Ucheb. posobie dlya stud. fak. doshk. obrazovaniya vyssh. ped. ucheb. zavedeniy / M. V. Kruleht, I. V. Telnyuk. – M. : Izdatelskiy tsentr „Akademiya», 2002. – 112 s.
41. *Luk'yanova L. B. Do pytannya ekspertyzy navchalno-metodychnoy literatury* [Examination of the question of educational materials] / L. B. Luk'yanova // Visnyk Cherkaskogo universytetu : Zb. nauk. st. – Seriya Pedagogichni nauky. – Vyp. 135. – Cherkasy : Vydavnytstvo ChNU im. B. Hmelnytskogo, 2008. – 179 s. – S. 57-63.
42. *Dovidka pro vykorystannya rezultativ ta okremykh propozyziy Dvulit Z. P., podanyh v dysertatsiyi na zdobuttya naukovogo stupenya doktora ekonomichnyh nauk na temu: «Ekonomiko-ekologichne upravlinnya stalym rozvytkom pidpryemstv zaliznychnogo transportu»* [Information on the use of the results and some suggestions by Dvulit Z., presented in the dissertation for the degree of Doctor of Economic Sciences on the topic: «Economic and environmental sustainability management of railway transport enterprises»], № 1/21-16 vid 19.10.2016 r., vydana Navchalnym tse ntrom pyslyadyplomnoyi osvity Derzhavnogo ekonomiko-tehnologichnogo universytetu transportu.
43. *Ekonomiko-matematychne modelyuvannya: Navchalnyy posibnyk* [Economic and mathematical modeling] / Za red. O. T. Ivaschuka. – Ternopil : TNEU «Ekonomichna dumka», 2008. – 704 s.
44. *Modelyuvannya v systemnyh doslidzhennyah (yogo formy, pryntsypy)* [Simulation systems research (its forms, principles)] : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : <http://um.co.ua/8/8-12/8-126121.html> – Zagol. z ekrana.
45. *Pro zatverdzhennya Metodyky rozrahunku vykydiv zabrudnyuyuchykh rehovyn ta parnykovykh gaziv u povitrya vid transportnyh zasobiv* [On approval of the Methodology for determining emissions of pollutants and greenhouse gases into the atmosphere from transport vehicles] : [nakaz Derzhkomstatyky Ukrainy № 452 vid 13.11.2008 r.] : [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupu : http://uazakon.com/documents/date_3a/pg_gmcywc/pg2.htm. – Zagol. z ekrana.

УДК 339.13.012.1

*Георгій Ейтутіс, д.е.н., проф.
(професор каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Тетяна Клецька, к.і.н., доц.
(доцент каф. «Вища математика», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Світлана Крищенко
(старший викладач каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Олексій Зіць
(аспірант, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

СТРАТЕГІЧНИЙ АНАЛІЗ КЛЮЧОВИХ ПОКАЗНИКІВ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ ІНФРАСТРУКТУРИ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на ринку вантажних і пасажирських перевезень зумовлює потребу в підвищенні якості транспортних послуг і робіт. Одним із напрямів підвищення якості перевезень є вдосконалення бізнес-процесів ПАТ «Укрзалізниця», що складаються із комплексу технологічних операцій виробничих підрозділів (господарств) відповідного бізнес-процесу, основним з яких є утримання бізнес-процесами необхідного регулярного здійснення моніторингу, оптимізації і контролю як для кожного господарства, так і інфраструктурного комплексу в цілому. Здійснення зазначених функцій можливе через відповідні індикатори вимірювання, в основу яких закладено ключові показники ефективності. Від щільності зв'язку цих показників господарств інфраструктурного комплексу з бізнес-системою ПАТ «Укрзалізниця» залежить об'єктивність оцінки експлуатаційної діяльності.

Однією з найбільш точних методик щодо визначення щільності залежності ключових показників ефективності є кореляційний аналіз, який запропоновано і здійснено у дослідженні та отримано відповідні коефіцієнти детермінації.

Ключові слова: бізнес-процес, ключові показники ефективності, щільність зв'язку, виробничі підрозділи (господарства), інфраструктурний комплекс, кореляційний аналіз, коефіцієнт детермінації.

© Ейтутіс Г., Клецька Т., Крищенко С., Зіць О., 2016

*Георгий Эйтулис, д.э.н., проф.
(профессор каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный
экономико-технологический университет транспорта)*

*Татьяна Клецкая, к.и.н., доц.
(доцент каф. «Высшая математика», Государственный экономико-
технологический университет транспорта)*

*Светлана Крищенко
(старший преподаватель каф. «Экономика и предпринимательство»,
Государственный экономико-технологический университет транспор-
та)*

*Алексей Зиць
(аспирант, Государственный экономико-технологический университет
транспорта)*

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ КЛЮЧЕВИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БИЗ- НЕС-ПРОЦЕССОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОАО «УКРЗАЛИЗНЫЦЯ»

Обеспечение конкурентоспособности предприятий железнодорожного транспорта на рынке грузовых и пассажирских перевозок приводит к потребности в повышении качества транспортных услуг и работ. Одним из направлений повышения качества перевозок является совершенствование бизнес-процессов ОАО «Укрзалізниця», состоящие из комплекса технологических операций производственных подразделений (хозяйств) соответствующего бизнес-процесса, основным из которых является содержание бизнес-процессами необходимости регулярно осуществлять мониторинг, оптимизацию и контроль, как для каждого хозяйства, так и инфраструктурного комплекса в целом. Осуществление указанных функций возможно через соответствующие индикаторы измерения, в основу которых заложены ключевые показатели эффективности. От плотности связи этих показателей хозяйств инфраструктурного комплекса с бизнес-системой ОАО «Укрзалізниця» зависит объективность оценки эксплуатационной деятельности.

Одной из наиболее точных методик по определению плотности зависимости ключевых показателей эффективности является корреляционный анализ, предложенный в исследовании, также получены соответствующие коэффициенты детерминации.

Ключевые слова: бизнес-процесс, ключевые показатели эффективности, плотность связи, производственные подразделения (хозяйства), инфраструктурный комплекс, корреляционный анализ, коэффициент детерминации.

*George Eytutis, D.Sc. (Economics), professor
(professor of Department of «Economics and entrepreneurship», State Economy
and Technology University of Transport)
Tatiana Kletska, PhD, associate professor*

(associate professor of Department of «Higher mathematics», State Economy and Technology University of Transport)

Svitlana Krishchenko

(senior lecturer of the Department «Economics and entrepreneurship», State Economy and Technology University of Transport)

Alex Zits

(graduate student, State Economy and Technology University of Transport)

**FORMATION OF KEY INDICATORS TO ASSESS THE EFFECTIVENESS OF BUSINESS PROCESSES INFRASTRUCTURE
JSC «UKRZALIZNYTSIA»**

Ensuring the competitiveness of rail transport market road freight and passenger traffic necessitates improving the quality of transport services and works. One aspect of improving the quality of transport is to improve business processes PJSC «Ukrzaliznytsia», consisting of a complex technological operation of production units (farms) of the business process, the main of which is the maintenance and operation of infrastructure. Effective business process management should regularly carry out monitoring, optimizing and controlling how each economy and infrastructure of the complex as a whole. The implementation of these functions is possible through appropriate indicators of measurement, which laid the foundation of key performance indicators. From these indicators the density of communications infrastructure facilities complex business system PJSC «Ukrzaliznytsia» depends on the objectivity of operational activities.

One of the most accurate methods for determining the density dependence KPI correlation analysis is that .. proposed and carried out the study and obtained coefficients of determination.

Keywords: business process, key performance indicators, density of communication, production units management, infrastructure complex, correlation analysis, coefficient of determination.

Постановка проблеми. На сучасному етапі реформування залізничного транспорту пріоритетним напрямом забезпечення конкурентоспроможності ПАТ «Укрзалізниця» є підвищення якості транспортних послуг інфраструктури, що потребує негайного вдосконалення бізнес-процесів виробничих підрозділів, що входять до її складу. Управління бізнес-процесами будь-якого підприємства здійснюється через відповідні індикатори (показники) і чим вища щільність зв'язку між показниками, тим вищі кінцеві результати їхньої спільної діяльності. Цій проблемі приділяють багато уваги, але і зараз є необхідність вдосконалення управлінням бізнес-процесів виробничих підрозділів, в тому числі інфраструктурного комплексу ПАТ «Укрзалізниця» та об'єктивного виміру ефективності їхньої діяльності.

Аналіз останніх досліджень. Проблеми аналізу господарської діяльності відображені у наукових працях таких учених як Прудников А. А., Ейтутіс Г. Д., Гнурман В. Е., Єлісеєва І. І., Мармоза А. Т. та інших. Зважаючи на процеси, що відбуваються на залізничному транспорті країни сьогодні, ефективність управління біз-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

нес-процесів інфраструктурного комплексу ПАТ «Укрзалізниця» потребує подальшого удосконалення.

Метою статті є розробка методичної основи виміру ефективності бізнес-процесів інфраструктурного комплексу на прикладі регіональної філії «Південно-Західна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» для визначення щільності зв'язку показників господарської діяльності.

Виклад основного матеріалу досліджень. Бізнес-система публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (ПАТ «Укрзалізниця») є складним багатогалузевим суб'єктом господарської діяльності, що містить бізнес-процеси, що надані у табл. 1.

Таблиця 1. Бізнес-процеси за ступенем монополізації

Бізнес-процеси	Ступені монополізації		
	монопо- льний	потенційно- конкурентний	конку- рентний
Вантажні перевезення			V
Пасажирські перевезення у внутрішньому та міжнародному сполученнях		V	
Пасажирські перевезення у приміському сполученнях		V	
Утримання і експлуатація інфраструктури	V		
Надання послуг з експлуатації рухомого складу	V		
Управління процесами перевезень	V		
Ремонт рухомого складу			V
Утримання соціальної сфери			V
Будівництво та ремонт об'єктів інфраструктури			V
Проведення науково-дослідних і конструкторських робіт			V

Кожен із вказаних бізнес-процесів за ступенем монополізації має свої функції, індикатором вимірювання яких є відповідні об'ємні показники. Чим вища щільність зв'язку цих ключових показників з ключовим показником, що характеризує обсяг перевезень залізничним транспортом (приведеними тонно-кілометрами нетто), тим об'єктивніше можна оцінювати ефективність функціонування всієї бізнес-системи ПАТ «Укрзалізниця» [1].

Враховуючи, що предметом дослідження статті є оцінка ефективності бізнес-процесу «Утримання й експлуатація інфраструктури», розглянемо щільність зв'язку ключового показника інфраструктури з ключовими показниками господарств, що входять до складу інфраструктури: дистанцій колій, дистанцій електропостачання, дистанцій сигналізації та зв'язку, а саме:

- дирекцій інфраструктури – ткм бруто;
- дистанцій колій – привед.км колій;
- дистанцій електропостачання – кількість технічних одиниць;
- дистанцій сигналізації та зв'язку – кількість технічних одиниць.

Слід зазначити, що у складі регіональних філій (залізниць) ПАТ «Укрзалізниця» крім інфраструктури передбачені структурні виробничі підрозділи, що забезпечують експлуатаційну діяльність рухомого складу – експлуатаційні локомотивні депо (ТЧЕ) та експлуатаційні вагонні депо (ВЧДЕ) – ключовими показниками яких відповідно є ткм бруто (сума обсягів вантажних і пасажирських перевезень) приведених вагонів [2].

Для оцінки ефективності господарської діяльності підрозділів інфраструктури та експлуатації рухомого складу авторами статті пропонується виявити можливу залежність між відповідними ключовими показниками. Одним з найбільш точних способів визначення щільності її залежності є кореляційний аналіз.

Застосовуючи дану методику оцінки, ми прийняли рішення використовувати ключові показники господарської діяльності інфраструктури та експлуатації рухомого складу упродовж 2005-2015 рр. [3].

З метою наочного зображення щільності зв'язку між обсягами робіт господарств інфраструктурного комплексу ПАТ «Укрзалізниця» використовуємо метод регресивного аналізу. Для цього в прямокутній системі координат побудуємо графіки, по осі ординат (Y), яких відкладемо індивідуальні значення обсягів кожного господарства окремо, а по осі абсцис (X) – обсяг вантажообігу, млн. прив. ткм бруто інфраструктурного комплексу. Сукупність цих точок створює поле кореляції [4].

На підставі поля кореляції можна висунути гіпотезу (для генеральної сукупності) про вид зв'язку. Між можливими значеннями Y і X. для всіх задач розглянемо дві гіпотези: зв'язок носить лінійний або поліноміальний характер [5].

Розглянемо залежність обсягу робіт господарства електропостачання (приведені технічні одиниці) від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (приведені тонно-кілометри бруто), які зображені на рис. 1.

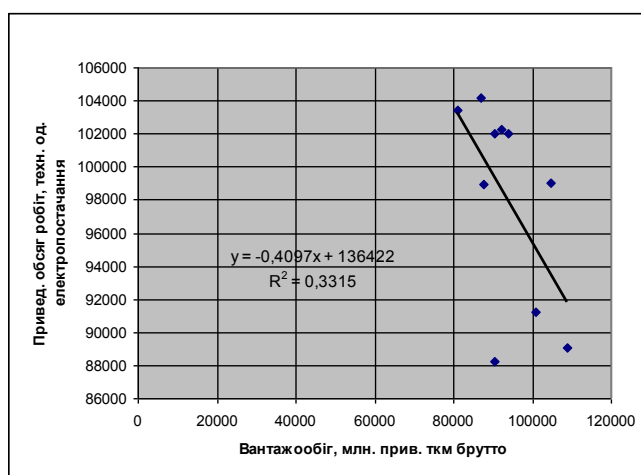


Рис. 1. Залежність обсягу робіт господарства електропостачання від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (лінійна)

Лінійне рівняння регресії має вигляд $y = ax + b$. Для оцінки параметрів a і b використовуємо метод найменших квадратів, який дає найкращі оцінки параметрів рівняння регресії [6]. Отримуємо емпіричні коефіцієнти регресії:

$$a = -0.4097,$$

$$b = 136421.8018.$$

Отже, рівняння регресії (емпіричне рівняння регресії) матиме вигляд:

$$y = -0.4097 x + 136422.$$

Коефіцієнтам рівняння лінійної регресії можна надати економічного змісту [6]. Коефіцієнт рівняння регресії $a = -0.41$ показує середню зміну результативного показника (в одиницях виміру Y) з підвищенням або пониженням величини фактора X

на одиницю його виміру. В даному прикладі зі збільшенням на 1 одиницю Y знижується в середньому на 0.41.

Коефіцієнт $b = 136422$ формально показує прогнозований рівень Y , але тільки в тому випадку, якщо $X = 0$ знаходиться поряд з вибірковими значеннями, що не відповідає нашим даним.

Зв'язок між Y і X визначається знаком коефіцієнта регресії a (якщо $a > 0$ – прямий зв'язок, інакше – зворотний). У нашому прикладі зв'язок зворотний.

Розраховуємо показник тісноти зв'язку. Таким показником є вибірковий лінійний коефіцієнт кореляції, який приймає значення від -1 до $+1$.

Зв'язки між ознаками можуть бути слабкими і сильними (тісними). Їх критерії оцінюються за шкалою Чеддока [6]:

- $0.1 < r_{xy} < 0.3$: слабкий;
- $0.3 < r_{xy} < 0.5$: помірний;
- $0.5 < r_{xy} < 0.7$: помітний;
- $0.7 < r_{xy} < 0.9$: високий;
- $0.9 < r_{xy} < 1$: досить високий.

У нашому випадку $r_{xy} = -0,576$ – зв'язок між ознакою Y фактором X помітний і зворотний.

Квадрат (множинного) коефіцієнта кореляції називається коефіцієнтом детермінації, який показує частку варіації результативної ознаки, яка пояснюється варіацією факторної ознаки. Найчастіше, даючи інтерпретацію коефіцієнта детермінації, його виражають у відсотках.

$R^2 = 0.3315$, тобто в 33.15 % випадків зміни X призводять до зміни Y . Іншими словами – точність підбору рівняння регресії – середня. Решта 66.85% зміни Y пояснюються чинниками, які не враховані в моделі (а також можливими похибками) [4].

Коефіцієнт детермінації R^2 використовується для перевірки суттєвості рівняння лінійної регресії в цілому. Перевірка значущості моделі регресії проводиться з використанням F -критерію Фішера, розрахункове значення якого в нашому випадку дорівнює $F = 3.97$. Табличне значення визначається за таблицями розподілу Фішера для заданого рівня значущості $F_{\text{табл}} = 5.32$.

Оскільки фактичне значення $F < F_{\text{табл}}$, то коефіцієнт детермінації статистично значимий (знайдена оцінка рівняння регресії статистично ненадійна) [1].

Для порівняння розглянемо гіпотезу про те, що зв'язок між усіма можливими значеннями X і Y носить поліноміальний характер (наприклад, квадратичний) [4, 6], тоді точність збільшиться, хоча і не суттєво (рис. 2).

Рівняння матиме вигляд:

$$y = -0.000003x^2 + 0.1212x + 111245,$$

а коефіцієнт детермінації буде дорівнювати:

$$R^2 = 0.3325.$$

Зв'язок помітний.

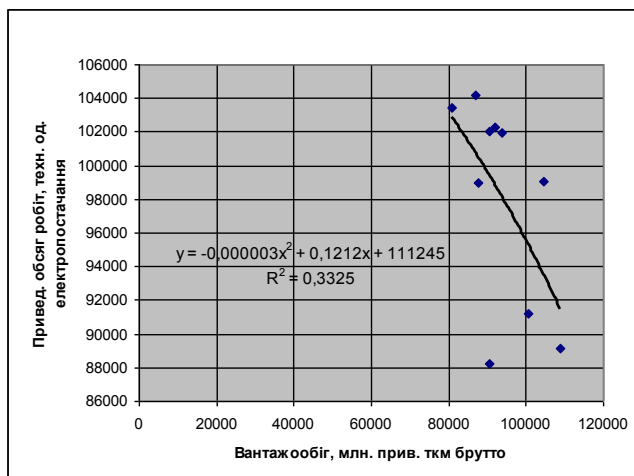


Рис. 2. Залежність обсягу робіт господарства електропостачання від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (квадратична)

2) Розглянемо залежність обсягу робіт господарства автоматики, телемеханіки і зв'язку (у приведених технічних одиницях) від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (у приведених ткм бруто) (рис. 3, 4):

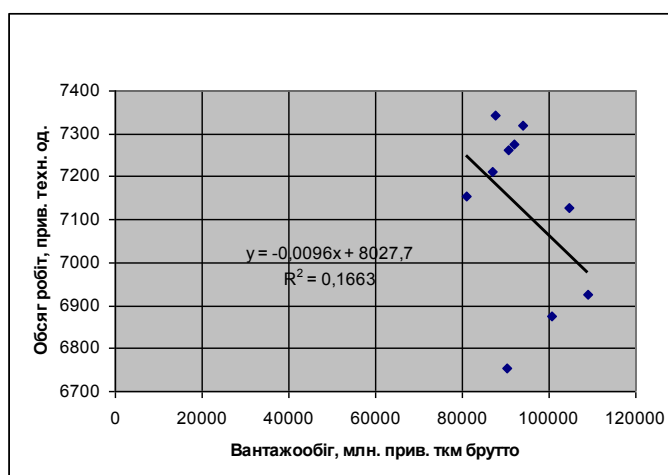


Рис. 3. Залежність обсягу робіт господарства автоматики, телемеханіки і зв'язку від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (лінійна)

Емпіричне рівняння лінійної регресії:

$$y = -0.0096 x + 8027,7.$$

Вибірковий лінійний коефіцієнт кореляції $r_{xy} = -0,408$ – зв'язок між ознакою Y фактором X помірний і зворотній.

Коефіцієнт детермінації:

$$R^2 = 0.1663,$$

тобто в 17% випадків зміни X призводять до зміни Y .

Іншими словами – точність підбору рівняння регресії – низька.
Рівняння квадратичної лінії регресії: $y = -0.0000004x^2 + 0.0597x + 44748$, коефіцієнт детермінації:

$$R^2 = 0.1907.$$

В будь-якому випадку зв'язок помірний.

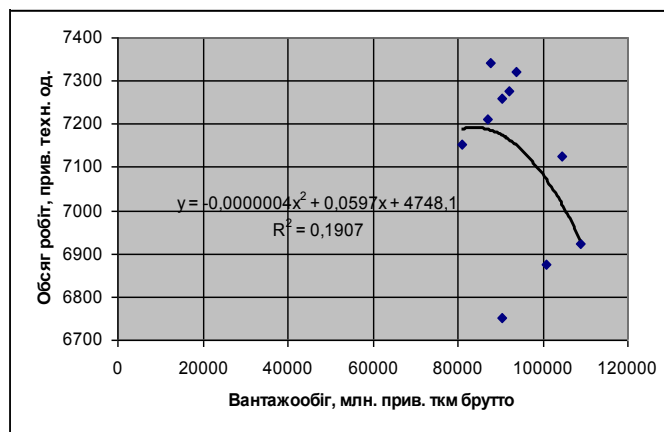


Рис. 4. Залежність обсягу робіт господарства автоматики, телемеханіки і зв'язку від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (квадратична)

3) Розглянемо залежність обсягу робіт вагонного господарства (у приведених вагонах) від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (у приведених ткм бруто) (рис. 5 і рис. 6).

Емпіричне рівняння лінійної регресії:

$$y = 0,1246 x + 3963.$$

Вибірковий лінійний коефіцієнт кореляції $r_{xy} = 0,71$ – зв'язок між ознакою Y фактором X високий.

Коефіцієнт детермінації $R^2 = 0.3003$, тобто в 30% випадків зміни X призводять до зміни Y . Іншими словами – точність підбору рівняння регресії – помірна.

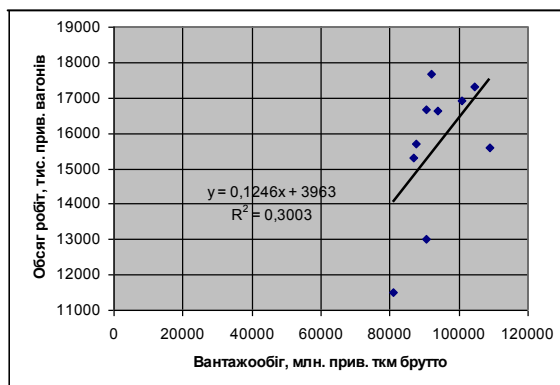


Рис. 5. Залежність обсягу робіт вагонного господарства від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (лінійна)

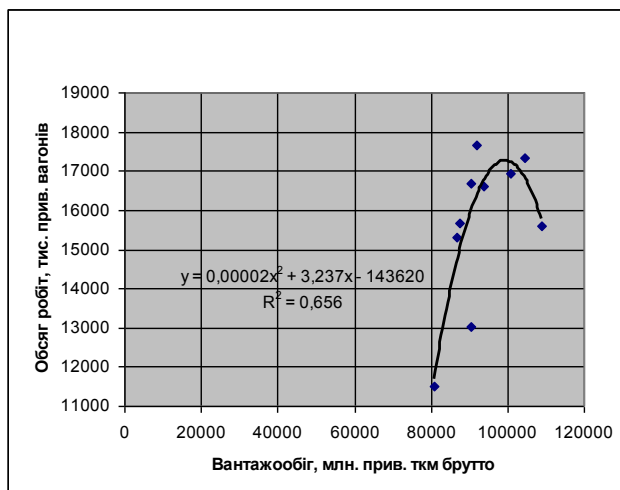


Рис. 6. Залежність обсягу робіт вагонного господарства від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (квадратична)

Набагато краще описує зв'язок квадратичне рівняння регресії:

Коефіцієнт детермінації $R^2 = 0,656$, тобто зв'язок помітний.

4) Розглянемо залежність обсягу робіт колійного господарства (у приведених км) від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (у приведених ткм бруто) (рис. 7, 8). Емпіричне рівняння лінійної регресії:

$$y = 0.0088x + 202.$$

Вибірковий лінійний коефіцієнт кореляції $r_{xy} = 0,671$ – зв'язок між ознакою Y фактором X слабкий.

Коефіцієнт детермінації:

$$R^2 = 0.3394,$$

тобто у 35% випадків зміни X призводять до зміни Y . Іншими словами – точність підбору рівняння регресії – помітна.

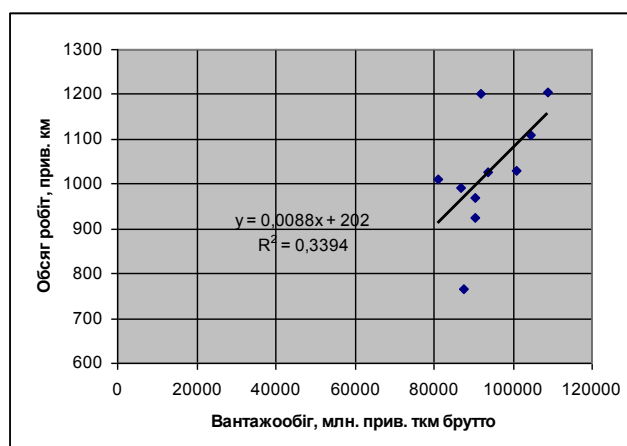


Рис. 7. Залежність обсягу робіт колійного господарства від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (лінійна)

Графік квадратичногорівняння регресії матиме вигляд, представлений на рис. 8. Коефіцієнт детермінації $R^2 = 0.3776$, тобто зв'язок помірний.

Найбільш повну інформацію дає аналіз залежності робіт інфраструктурного комплексу, який демонструє нам високий зв'язок між вантажообігом у млн приведених ткм бруто та вантажообігом у млн приведених ткм нетто ($R^2 = 0.9107$) на рис. 9.

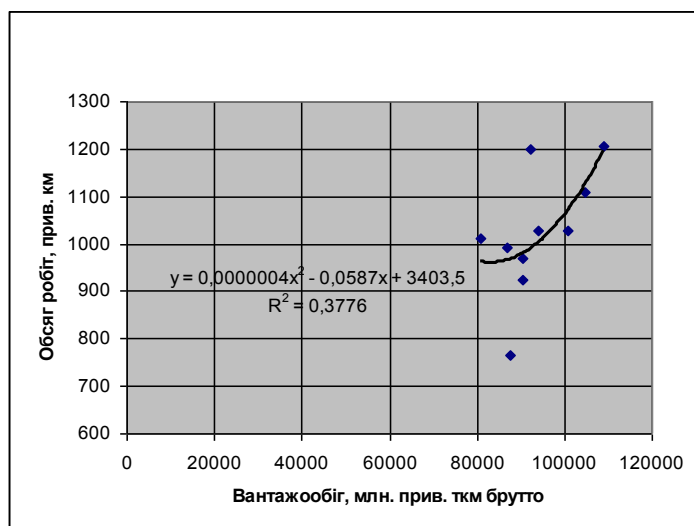


Рис. 8. Залежність обсягу робіт колійного господарства від обсягу робіт інфраструктурного комплексу (квадратична)

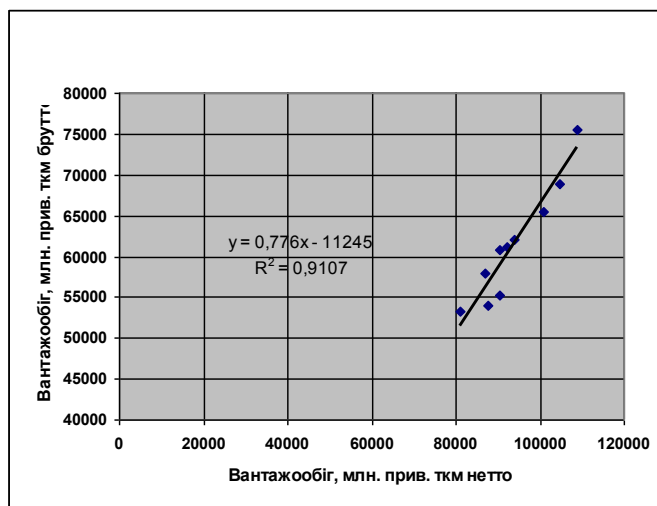


Рис. 9. Залежність обсягів робіт інфраструктурного комплексу від обсягів приведенного вантажообігу ткм нетто ПАТ «Укрзалізниця»

На підставі отриманих даних залежності відповідних обсягів робіт складемо схему щільності бізнес-процесів інфраструктурного комплексу ПАТ «Укрзалізниця».



Рис. 10. Схема щільності бізнес-процесів інфраструктурного комплексу ПАТ «Укрзалізниця»

Висновки та пропозиції. Спираючись на результати аналізу залежності обсягів робіт господарств: електропостачання, автоматики, телемеханіки і зв'язку, вагонного та колійного від обсягів робіт інфраструктурного комплексу, виходячи з гіпотези про нелінійну кореляцію, можна зазначити, що простежуються помірні зв'язки. Так, коефіцієнт детермінації (R^2) між обсягами робіт зазначених господарств та інфраструктурним комплексом становить:

- електропостачання – 0,3325;
- автоматики, телемеханіки та зв'язку – 0,197;
- вагонного – 0,656;
- колійного – 0,3776.

Що стосується залежності обсягу робіт інфраструктурного комплексу робіт (прив. ткм брутто) і приведеного вантажообігу ПАТ «Укрзалізниця» (прив. ткм нетто), то між ними простежується високий зв'язок щільності ($R^2=0,9107$).

Наукова і практична цінність даного дослідження полягає в тому, що його результати можна застосовувати у подальшій роботі з удосконалення ключових показників для оцінки ефективності бізнес-процесів інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця».

ЛІТЕРАТУРА

1. Ейтуніс Г. Д., Кривошипін О. М., Федорко І. П., Осовик В. М. та ін. Теоретико-прикладні основи реформування залізничного транспорту України: монографія – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект» – Поліграф». – 2016. – С. 21–41.
2. Прудніков А. А. Измерение эффективности внутренних бизнес-процессов ключевых хозяйств инфраструктурного комплекса компании ОАО «РЖД»// Научные проблемы транспорта: Научный журнал, 2013. – № 2. – С. 28–31.

3. *Довідник основних показників роботи залізниць України 2005–2015 рр.* / ПАТ «Укрзалізниця». – К., 2016.
4. *Гмурман В. Е.* Теория вероятностей и математическая статистика: Учебное пособие для вузов. – 10-е издание, стереотипное. – М.: Высшая школа, 2004. – 479 с.
5. *Елисеєва И. И., Юзбашев М. М.* Общая теория статистики: Учебник/Под ред. И. И. Елисеевой. – 4-е издание, переработанное и дополненное. – Москва: Финансы и Статистика, 2002. – 480 с.
6. *Общая теория статистики:* Учебник под ред. Р. А. Шмойловой. – 3-е издание, переработанное и дополненное. – М.: Финансы и Статистика, 2002. – 560 с.
7. *Економічна енциклопедія:* У трьох томах. Т. 1./Редкол.: С. В. Мочерний (відп.ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2000. – 864 с.
8. *Мармоза А. Т.* Теорія статистики: Підручник для студентів вищих навчальних закладів. – 2-е видання, перероблене та доповнене. – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 590 с.

REFERENCES

1. *Ejtutis G. D., Kry'vopishy'n O. M., Fedorko I. P., Osovy'k V. M.* та ін. Теоретико-прикладні основи реформування залізничного транспорту України: монографія – Нізхін: ТОВ «Ву'давну'чтво «Аспект – Поліграф». – 2016. – С. 21 – 41.
2. *Prudnikov A. A.* Y'zmereny'e efekty'vnosti' vnutrenny'x by'znes-processov klyuchevy'kh hozyajstv y'nfrastruktornogo kompleksa kompaniy' ОАО «RZhD» // Nauchnye problemy transporta: Nauchnyj zhurnal, 2013 g. – № 2. – С. 28 – 31.
3. *Dovidny'k osnovny'x pokazny'kiv roboty' zalizny'cz' Ukrainy' 2005 – 2015 rr.* / ПАТ «Укрзалізниця» – К., 2016.
4. *Gmurman V. E.* Teory'ya veroyatnostej y' matematy'cheskaya staty'sty'ka: Uchebnoe posoby'e dlya vuzov. – 10-e y'zdany'e, stereoty'pnoe. – М.: Vysshaya shkola, 2004. – 479 s.
5. *Ely'seeva Y'. Y', Yuzbashev M. M.* Obshhaya teory'ya staty'sty'ky': Uchebny'k / Podred. Y'. Y'. Ely'seevoj. – 4-e y'zdany'e, pererabotannoe y' dopolnennoe. – Moskva: Fy'nansy y' Staty'sty'ka, 2002. – 480 s.
6. *Obshhaya teory'ya staty'sty'ky'':* Uchebny'k pod. red. R. A. Shmojlovoj. – 3-e y'zdany'e, pererabotannoe y' dopolnennoe. – М.: Fy'nansy y' Staty'sty'ka, 2002. – 560 s.
7. *Ekonomichna ency'klopediya:* U tr'ox tomax. T. 1. / Redkol.: S. V. Mocherny'j (vidp.red.) та ін. – К.: Ву'давну'чч'j centr «Akademiya», 2000. – 864 s.
8. *Marmoz'a A. T.* Teoriya staty'sty'ky': Pidruchny'k dlya studentiv vy'shhy'x navchal'ny'x zakladiv. – 2-ey' -dannya, pereroblene ta dopovnene. – К.: Centr uchbovoyi literatury', 2013. – 590 s.

УДК 657.47

*Оксана Кириленко, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємств» Національного авіаційного університету)*

ВІТЧИЗНЯНИЙ І ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЕКСПЛУАТАЦІЇ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Постійне скорочення обсягів перевезень на залізничному транспорті призводить до поступового збільшення малодіяльних ліній. Негативний ефект роботи таких ділянок виражається у значному перевищенні витрат на їхнє утримання над доходами, отримуваними ними від перевезень вантажів і пасажирів. На основі проведеного аналізу закордонних тенденцій розвитку залізничного транспорту було встановлено, що малодіяльні ділянки на іноземних залізницях також існують, тому проблема підвищення ефективності їх використання є дуже актуальною. Стаття присвячена вивченню та систематизації вітчизняного і зарубіжного досвіду можливих напрямів експлуатації малодіяльних ділянок залізничного транспорту. Було виділено актуальні поточні й перспективні проблеми щодо експлуатації малодіяльних ділянок. Кожен із розглянутих способів експлуатації малодіяльних ділянок залізничного транспорту має свої переваги й недоліки, але певною мірою дозволить компенсувати витрати, понесені залізницями. Всі вище задані способи експлуатації ділянок не є універсальними і будь-яка малодіяльна лінія вимагає індивідуального підходу і прийняття конкретного щодо неї рішення, яке буде залежати від низки факторів. Пропонується в подальшому розробити механізм прийняття управлінських рішень щодо обрання способу експлуатації кожної конкретної малодіяльної ділянки з урахуванням спеціально розроблених економічних критеріїв.

Ключові слова: малодіяльні ділянки, методи експлуатації, залізничний транспорт, консервація, приватизація, компенсація.

*Оксана Кириленко, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент внешнеэкономической деятельности предприятий», Национальный авиационный университет)*

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Постоянное сокращение объемов перевозок на железнодорожном транспорте приводит к постепенному увеличению малодейственных линий. Негативный эффект работы таких участков выражается в значительном превышении расходов на их содержание над доходами, получаемыми ими от перевозок грузов и пас-

© Кириленко О., 2016

сажиров. На основе проведенного анализа зарубежных тенденций развития железнодорожного транспорта было установлено, что малодетальные участки на иностранных железных дорогах также существуют, поэтому проблема повышения эффективности их использования является очень актуальной. Статья посвящена изучению и систематизации отечественного и зарубежного опыта возможных направлений эксплуатации малодетальных участков железнодорожного транспорта. Было выделено актуальные текущие и перспективные проблемы по эксплуатации малодетальных участков. Каждый из рассмотренных способов эксплуатации малодетальных участков железнодорожного транспорта имеет свои преимущества и недостатки, но в определенной степени позволит компенсировать расходы, понесенные железными дорогами. Все упомянутые способы эксплуатации участков не являются универсальными и любая малодетальная линия требует индивидуального подхода и принятия конкретного по ней решения, которое будет зависеть от ряда факторов. Предлагается в дальнейшем разработать механизм принятия управленческих решений относительно выбора способа эксплуатации каждого конкретного малодетального участка с учетом специально разработанных экономических критериев.

Ключевые слова: малодетальные участки, методы эксплуатации, железнодорожный транспорт, консервация, приватизация, компенсация.

*Oksana Kyrylenko, PhD in economics, associate professor
(associate professor of Management FEAE Department,
National Aviation University)*

DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCE OF OPERATING LOW-TRAFFIC LINES OF RAILWAY TRANSPORT

The constant reduction of the volume of traffic in railway transport leads to a gradual increasing low-traffic lines. The negative effect of such railroad lines is reflected in a significant excessing total costs over the income they receive from transportation of goods and passengers. Based on the analysis of overseas trends of railway transport development it was found that low-traffic lines also exist there, so the problem of improving the efficiency of their usage is very important. The article is devoted to the study and systematization of domestic and foreign experience of the possible ways of operation of low-traffic lines of railway transport. It was highlighted relevant current and future problems in operation of low-traffic lines. Each of the possible methods of operating low-traffic lines of the railway transport has its advantages and disadvantages, but they will offset the costs incurred by the railways. All mentioned methods of operating low-traffic lines are not universal and any low-traffic line requires an individual approach and making specific for it decision which will depend on range of factors. It is proposed to develop the mechanism for decision-making regarding the selection of the method of operation of each low-traffic line based on specially designed economic criteria.

Keywords: low-traffic lines of railway transport, methods of operation, railway transportation, preservation, privatization, compensation.

Постановка проблеми. Враховуючи проблему функціонування малодіяльних ділянок залізничного транспорту в умовах реформування галузі, в даний час, нами було вивчено наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, які займалися даною

проблематикою. На основі результатів аналізу наукових джерел за даною проблематикою та в межах проведеного дослідження, в подальшому, слід розробити заходи щодо підвищення ефективності їх роботи. Це важливе завдання, що сьогодні стоїть перед менеджментом залізничного транспорту і потребує негайного вирішення.

Аналіз останніх публікацій і досліджень. Проблеми, пов'язані з визначенням напрямів підвищення ефективності функціонування малодіяльних ділянок залізниць, досліджувалися в роботах Бараша Ю.С., Зоріної О.І., Смаглія П.А., Кулаєва Ю.В., Ейтутіса Д.Р., Пасічника В.І., Балаганська І.С., Старченко І.І., Прошкіної О.С.

Метою написання статті є систематизація вітчизняного та зарубіжного досвіду щодо можливих економічно обґрунтованих напрямів подальшої експлуатації малодіяльних ділянок залізницями України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Доктор економічних наук, професор Кулаєв Ю.Ф. у своїх наукових роботах виділяв наступні актуальні поточні і перспективні проблеми щодо експлуатації малодіяльних ліній і ділянок [6]:

- розробка оптимальних методів організації руху вантажних та пасажирських поїздів і всієї місцевої роботи, в тому числі і для тупикових ділянок;

- за участю різних наукових і проектних організацій пропонував провести прогностичні розрахунки розвитку пасажирських і вантажних перевезень, з урахуванням усіх факторів, що впливають на них (демографію зростання реальних доходів населення, розвитку продуктивних сил окремих регіонів, конкуренція окремих видів транспорту тощо).

- розробка системи нормативно-законодавчих актів, що забезпечують рівноправну взаємодію залізниць, регіональних структур влади та громадських організацій;

- розробка господарського механізму закриття, консервації або приватизації малодіяльних дільниць і ліній залізниць;

- розробка науково-обґрунтованих і прозорих методів обчислення собівартості перевезень і окремих операцій перевізного процесу на малодіяльних лініях;

- з метою активізації та подальшого розвитку малодіяльних ліній розробити реально діючу систему державної дотації експлуатації подібних ліній;

- враховуючи, що в даний час на малодіяльних лініях експлуатується морально і фізично застарілий локомотивний парк і не відповідає умовам експлуатації (середня вага поїзда – до 1500 т, обмеження швидкості руху, складу пасажирських поїздів з локомотивною тягою від одного до п'яти вагонів), вчений пропонував необхідність розробки техніко-економічних вимог до рухомого складу з подальшою організацією його виробництва на вітчизняних локомотиво-вагонобудівних заводах;

- розробити систему організаційних, технологічних і технічних заходів по всім підприємствам залізничної інфраструктури, що забезпечують економію всіх ресурсів на малодіяльних лініях, у тому числі і електрифікованих.

Професор Зоріна О.І. багато праць присвятила дослідженню міжнародного досвіду функціонування малодіяльних дільниць та питанню щодо використанням організаційно-економічних методів забезпечення ефективності використання ділянок з малими обсягами перевезень, з впровадження мікропроцесорної централізації. Програмно-апаратний комплекс мікропроцесорної системи диспетчерської централізації МСДЦ «КАСКАД» автор Зоріна І.О. запропонувала запроваджувати на малодіяльних дільницях залізничного транспорту з метою підвищення ефективності управління вантажними та пасажирськими перевезеннями за рахунок [9,10]:

- телеуправління пристроями електричної централізації лінійних станцій в автоматичному та напівавтоматичному режимах;

- підсилення контролю за станом об'єктів управління на підставі автоматично сформованої діагностичної інформації в реальному масштабі часу;

- автоматизації та максимального спрощення операцій з управління рухом поїздів.

Доктор економічних наук, професор Ейтутіс Г.О. в наукових працях розглядав особливості господарської діяльності тупикових залізничних ліній на прикладі Південно-Західної залізниці, порядок параметризації їхньої діяльності та шляхи вирішення проблем малодіяльних ліній на основі категоріювання за відповідними критеріями – вантажонапруженістю та швидкістю руху поїздів [7].

Професор Пасічник В.І. в навчальному посібнику: «Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України» [12] висловив думку щодо необхідності ранжування малодіяльних ділянок на основі інтегральних і комплексних показників, що дасть можливість визначити їхню роль і ступінь їхньої значущості в регіоні.

Роботи професора Бараша Ю.С. [4] та Смаглія П.А. присвячені проблемам неефективних залізничних колій і методів їх вирішення. Вчені провели аналіз світового досвіду у вирішенні подібних питань і запропонували можливі шляхи підвищення ефективності роботи неефективних ліній. Автори схиляються до думки, що малодіяльні, неефективні лінії необхідно закрити, що призведе до зменшення баласту витрат на залізниці.

Проектом Закону України «Про залізничний транспорт» встановлено жорсткі умови збереження в експлуатації малодіяльних ліній і ділянок залізниць за рахунок місцевих бюджетів або користувачів цих ліній без урахування їх соціальної та іншої значимості. Для реалізації цього положення закону необхідно чітко визначити критерії малодіяльних ліній і ділянок, оскільки багато з них малодіяльні по вантажному руху, здійснюють суттєві пасажирські перевезення, які є соціально значущими, але, природно, збиткові. Наприклад, велика кількість експлуатаційної довжини ліній на Львівській залізниці підпадає під категорію малодіяльних (з середньодобовими розмірів руху вантажних поїздів до 3-6 пар). Однак на цих лініях здійснюються значні розміри пасажирських перевезень (далекі та приміські), у багато разів перевищуючи вантажні.

Керівництво ПАТ «Укрзалізниця» пропонує керівникам дирекцій з представниками виконавчої влади та органами місцевого самоврядування спільно вирішити долю малодіяльних станцій і дільниць, при цьому, пропонуються наступні очевидні шляхи та варіанти вирішення:

1. Відшкодування витрат залізниці на утримання станції з місцевого бюджету.
2. Відшкодування витрат залізниці на утримання станції за рахунок підприємств, що обслуговуються на станції.
3. Передачі на тендерній основі основних фондів підприємств залізничного транспорту, які входять до сфери управління ПАТ «Укрзалізниця» (збиткових дільниць) на баланс підприємств, які обслуговуються на станції.
4. Закриття станції для виконання вантажних операцій, з подальшим демонтажем ділянки і станції, згідно чинного законодавства.

Враховуючи існуючі темпи скорочення вантажообігу, проблема раціональної експлуатації малодіяльних ліній буде існувати і за межами 2020 року, тому в рамках реалізації Концепції реструктуризації залізниць України слід виділити в окрему Державну програму «Економіка, організація і управління малодіяльними лініями залізниць України».

Дослідженням проблем ефективності функціонування малодіяльних дільниць займалися і російські вчені, такі як: Балаганська О.С., Васильєв О.О., Прошкіна О.С., Старченко І.І. та інші.

Російські вчені-економісти Балаганська О.С. та Старченко І.І. [3, 15] запропонували схожі механізми розвитку малодіяльних ліній на російських залізницях. Даний механізм автори виражають через закриття лінії, консервацію, оптимізацію технології обслуговування – модернізація або зменшення витрат на утримання малодіяльних ліній, передача лінії суб'єктам РФ, її продаж або здача в оренду.

Розглянемо більш детально методи підвищення ефективності діяльності малодіяльних ліній, які пропонує Старченко І.І. Почнемо з найбільш кардинальних заходів – закриття лінії. До даногорішення автор пропонує підходити виважено, оскільки більшість малодіяльних ліній мають оборонне значення для держави, забезпечуючиспеціальні замовлення та військові перевезення. Інші ж є соціальнозначущими, зв'язуючи віддалені міста і селища з великими містами і центрами, тим самим вирішуючи проблеми транспортної доступності територій. Крім цього, малодіяльні лінії стимулюють розвиток виробництва і зростання зайнятості населення, вирішують численні соціальні проблеми розвитку територій. Все це змушує місцеві органи влади негативно ставитися до закриття малодіяльних ліній та ділянок.

Крім того, закриття малодіяльних ліній призведе до втрати вантажовласників і пасажирів, а звідси зменшення конкурентоспроможності залізниць порівняно з іншими видами транспорту [15].

Балаганська О.С. пропонує в своїх наукових працях замість закриття малодіяльних ліній здійснювати їх консервацію, тобто управління рухом переключати на диспетчерську централізацію і в дорожній центр управління перевезеннями. Крім того, на станціях не буде утримується штат працівників, не потребуватиме технічного обслуговування пристроїв інфраструктури. Враховуючи перспективу зростання обсягів і активізацію промислових підприємств, ці станції в будь-який момент можуть бути включені в роботу [3]. На сьогоднішній день за рахунок консервації можна заощадити на експлуатаційних витратах. А для забезпечення соціальної захищеності працівників, що вивільняються при виведенні з експлуатації малодіяльних ліній, їх залучають для проведення робіт з консервації та збереження працездатності технічних засобів.

Але якщо закриття або консервація на певній малодіяльнійлінії є заходами неможливими, то для скорочення витрат наутримання лінії проводиться оптимізація технології її обслуговування. Автор Балаганська О.С. пропонує два можливих варіанти розвитку для зниження поточних експлуатаційних витрат [3]:

1. Модернізація лінії (ділянки) шляхом технічного переозброєння і реконструкції:

1.1. – розробка дистанційних систем управління переведенням стрілок і відкриттям сигналів;

1.2. – впровадження диспетчерської централізації для отримання повної та достовірної інформації про рух поїздів і прибуття їх в повному складі;

1.3. – використання рейкових автобусів для руху в приміських напрямках;

1.4. – комбіноване використання різних видів транспорту та ін.

1.5. 2. зменшення затрат за певними статтями витрат:

1.6. – зменшення витрат досягається через приведення у відповідність зобсягами перевезень технічних засобів і контингенту працюючих. З цієї метою малодіяльні станції переводяться на роботу в денний час, малодіяльні ділянки переводяться в розряд колій незагального користування, скорочується число маневрових локомотивів. У цих випадках організують рух вантажних поїздів за твердим «нитками» графіку, що дозволяє зменшити чисельність локомотивних бригад. При такій технології тає недоцільно утримувати чергових по станції на всіх станціях ділянки, а на тих станціях, де виконується робота схрещення поїздів, чергування по станції встановлюється на час роботи вивізного локомотиву. Окрім того, оптимізації роботи малодіяльних ліній досягається за рахунок суміщення професій у виробничому блоці. Таким чином працівник локомотивної бригади повинен виконувати обов'язки оглядача вагонів, складача поїздів та інші.

Васильєв О.О. в своїх наукових дослідженнях приділяв велику увагу питанню продажі або здачі в оренду малодіяльних ліній. Малодіяльні лінії автор вважав необхідно продати зацікавленим організаціям або здати на умовах оренди, спільного

підприємства або аутсорсингу. Подібні заходи застосовуються для залучення приватних коштів для покращення стану залізничних колій, залучення нових користувачів послуг і збільшення їх обсягу, підвищення доходів за рахунок отримання продажної ціни та орендної плати, а також зниження витрат на утримання залізничних колій [5].

Кандидат економічних наук Прошкіна О.С. у своїй дисертаційній роботі розглянула питання розробки концептуальних основ модернізації малодіяльних залізничних ліній з урахуванням інтересів не тільки транспортної корпорації, але і суспільства (соціальний аспект), маючи на увазі переважне використання виробничих потужностей малодіяльних ліній для пасажирських перевезень.

Дані напрямки подальшої діяльності Прошкіна О.С. виклала в чотирьох основних стратегіях [13]:

Стратегія I. Модернізація лінії (ділянки) шляхом технічного переозброєння та реконструкції, що дозволить знизити поточні експлуатаційні витрати і зробити використання лінії рентабельним.

Стратегія II. Приватизація лінії (ділянки) із збереженням її виробничого профілю (або без збереження) та подальшої експлуатації силами і засобами нового власника. Підваріантом цієї стратегії можна вважати задачу малодіяльних залізничних ліній в оренду (концесію), інші форми державно-приватного партнерства (спільні підприємства, аутсорсинг).

Стратегія III. Консервація лінії (ділянки).

Стратегія IV. Закриття лінії з подальшим зняттям елементів верхньої будови колії, будинків, споруд, їх утилізацією.

Аналіз закордонних тенденцій розвитку залізничного транспорту показує, що існування малодіяльних ділянок на іноземних залізницях також – неминучий процес, тому проблема підвищення ефективності їх використання є дуже актуальною.

Висновки і пропозиції. Кожен з розглянутих способів експлуатації малодіяльних ділянок залізничного транспорту має свої переваги і недоліки, але певною мірою дозволяє компенсувати витрати, понесені залізницями. Всі вище згадані способи експлуатації ділянок не є універсальними і будь-яка малодіяльна лінія вимагає індивідуального підходу і прийняття конкретного щодо неї рішення, яке буде залежати від ряду факторів.

Ґрунтовний аналіз вітчизняних та зарубіжних наукових праць з підвищення ефективності функціонування малодіяльних ділянок дає можливість сформулювати основні положення, що визначають їх сутність. В статті проаналізовані стратегії розвитку малодіяльних ліній на зарубіжних залізницях. Можна зробити висновок, що дані стратегії автори переважно зводять до закриття лінії, консервації, оптимізації технології обслуговування – модернізації або зменшення витрат на утримання малодіяльних ліній, передачу ліній суб'єктам ринку перевезень, її продаж або задачу в оренду. Кожна зі стратегій має право на життя. Нами пропонується, провести подальші дослідження та розробити критерії застосування кожної зі стратегій або їхнього комбінування при вирішенні питання доцільності та ефективності функціонування малодіяльних ділянок ЗТ в Україні. Отже, використавши світовий досвід управління діяльністю малодіяльних ділянок на українських залізницях можна говорити про можливість підвищення ефективності їх функціонування.

Виходячи з проведеного наукового дослідження, пропонуємо в подальшому розробити механізм прийняття управлінських рішень щодо обрання способу експлуатації кожної конкретної малодіяльної ділянки з урахуванням спеціально розроблених економічних критеріїв.

ЛІТЕРАТУРА

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року №1390 в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26 жовтня 2011 року №1106 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки». [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. – Назва з екрану.
2. Аксьонов І.М., Габа В.В., Шерепа К.М. Транспортна логістика: Навчальний посібник. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 202 с.
3. Балаганская И.С. Организация работы железнодорожных участков малодетельных линий [электронный ресурс]: <http://www.sworld.education/conference/year-conference-sw/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/june-2016>.
4. Бараш Ю.С., Смаглий П.А. Экономическое обоснование закрытия малодетельных участков железной дороги // Залізничний транспорт України. – 2000. – № 4. – С. 34 – 35.
5. Васильев А.А. Формирование и развитие малодетельных железнодорожных линий и решение проблемы их функционирования/ А.А. Васильев// Транспортная наука, техника, управление – 2012, – № 10 – С. 17-19.
6. Кулаев Ю. Ф., Корж В. Г., Бурлева А.Ю. Проблемы эксплуатации малодетельных линий и участков железных дорог Украины [Текст] // Ю. Ф. Кулаев, В. Г. Корж, А. Ю. Бурлева / Залізничний транспорт України. – 2007. – № 2. – С. 28 – 31.
7. Ейтутіс Д.Г. Порядок визначення ефективності роботи тупикових станцій малодіяльних ділянок залізниць [Текст] // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 5. – С. 93 – 94.
8. Ейтутіс Д.Г. Стратегія підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників// Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті: Тезиси доповіді V Міжнарод. науч.- практ. конф. – Д.: ДИИТ, 2010. – с. 59-60.
9. Зоріна О. І., Зорін А.В. Прогнозування основних показників функціонування малодіяльних ділянок залізниць [Текст] // О. І. Зоріна, А. В. Зорін / Матеріали 3-ей Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки і управління на ж. д. транспорті», г. Судак, 2008.
10. Зоріна О. І., Організаційно-економічні методи забезпечення ефективності використання ділянок з малими обсягами перевезень // Вісник економіки транспорту і промисловості – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – № 35. – с. 61-63.
11. Мищенко М.И. Экономическое обоснование граничного уровня расходов предприятий путевой инфраструктуры / М.И. Мищенко // Вестник экономической интеграции. – Москва, 2013. – Вып.12 (69). – С. 57–62.
12. Пасічник В.І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України: Навчальний посібник. – К.: Основа, 2005. – 376 с.
13. Прошкіна Е.С. Модернизация малодетельных железнодорожных линий: автореферат. – Москва: 2008, – 27 с.
14. Разумова К.М. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті: Дисертація: – Харків, УкрДАЗТ, 2015. – 408 с.
15. Старченко И.И. Проблема эксплуатации малодетельных линий на Российских железных дорогах / И.И. Старченко, С.В. Балалаев // Современные технологии железнодорожного транспорта и промышленности. – Хабаровск, 2006. – Т.4. – С. 100-105.

REFERENCES

1. Postanova Kabinetu Ministriv Ukraïni vid 16 grudnja 2009 roku №1390 v redakcii postanovi Kabinetu Ministriv Ukraïni vid 26 zhovtnja 2011 roku №1106 «Pro zatverdzhennja Derzhavnoi cil'ovoï programi reformuvannja zaliznichnogo transportu na 2010-2019 roki». [Elektronnij resurs] – Rezhim dostupu: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>. – Nazva z ekranu.
2. Aks'onov I.M., Gaba V.V., Sherepa K.M. Transportna logistika: Navchal'nij posibnik. – K.: DETUT, 2012. – 202 s.
3. Balaganskaja I.S. Organizacija raboty zheleznodorozhnyh uchastkov malodejatel'nyh linij [elektronnij resurs]: <http://www.sworld.education/conference/year-conference-sw/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/june-2016>.
4. Barash Ju.S., Smaglij P.A. Jekonomicheskoe obosnovanie zakrytija malodejatel'nyh uchastkov zheleznoj dorogi // Zaliznichnij transport Ukraïni. – 2000. – № 4. – S. 34 – 35.
5. Vasil'ev A.A. Formirovanie i razvitie malodejatel'nyh zheleznodorozhnyh linij i reshenie problemy ih funkcionirovanija/ A.A. Vasil'ev// Transportnaja nauka, tehnik, upravlenie – 2012, – № 10 – S. 17-19.
6. Kulaev Ju. F., Korzh V. G., Burleva A.Ju. Problemy jekspluatcii malodejatel'nyh linij i uchastkov zheleznyh dorog Ukraïny [Tekst] // Ju. F. Kulaev, V. G. Korzh, A. Ju. Burleva / Zaliznichnij transport Ukraïni. – 2007. – № 2. – S. 28 – 31.

7. Ejtutis D.G. Porjadok viznachennja efekтивности roboti tupikovih stancij malodijal'nih dil'nic' [Tekst] // Zaliznichnij transport Ukraïni. – 2007. – № 5. – S. 93 – 94.
8. Ejtutis D.G. Strategija pidvishhennja yakosti transportnogo obslugovuvannja vantazhovlasnikiv// Problemy jekonomiki i upravlenija na zheleznodorozhnom transporte: Tezisy doklada V Mezhdunar. nauch. - prakt. konf. – D.: DIIT, 2010. – s. 59-60.
9. Zorina O. I., Zorin A.V. Prognozuvannja osnovnih pokaznikiv funkcionuvannja malodijal'nih diljanok zaliznic' [Tekst] // O. I. Zorina, A. V. Zorin / Materialy 3-ej Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Problemy jekonomiki i upravlenija na zh. d. transporte», g. Sudak, 2008.
10. Zorina O. I., Organizacijno-ekonomichni metodi zabezpechennja efekтивности vikoristannja diljanok z malimi obsjagami perevezen' //Visnik ekonomiki transportu i promislivosti – Harkiv: UkrDAZT, 2011. – № 35. – s. 61-63.
11. Mishhenko M.I. Jekonomicheskoe obosnovanie granichnogo urovnja rashodov predpriyatij putevoj infrastruktury / M. I. Mishhenko // Vestnik jekonomicheskoy integracii. – Moskva, 2013. – Vyp. 12 (69). – S. 57 –62.
12. Pasichnik V.I. Upravlinnja ekonomikoju ekspluatacijnoï roboti zaliznic' Ukraïni: Navchal'nij posibnik. – K.: Osnova, 2005. – 376 s.
13. Proshkina E.S. Modernizacija malodejatel'nyh zheleznodorozhnyh linij: avtoreferat. – Moskva: 2008, – 27 s.
14. Razumova K.M. Organizacijno-ekonomichnij mehanizm zabezpechennja efekтивности funkcionuvannja pasazhirs'kih perevezen' na transporti: Disertacija: – Har'kiv, UkrDAZT, 2015. – 408 s.
15. Starchenko I.I. Problema jekspluatacii malodejatel'nyh linij na Rossijskih zheleznyh dorogah/ I.I. Starchenko, S.V. Balalaev// Sovremennye tehnologii zheleznodorozhnogo transporta i promyshlennosti. – Habarovsk, 2006 g. – T.4. – S. 100-105.

УДК 658.15

*Ольга Кравченко, д.е.н., доц.
(професор каф. «Фінанси і кредит», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОЦІНКА ФІНАНСОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Стаття присвячена оцінці фінансового потенціалу залізничного транспорту України. Показано, що фінансовий потенціал відображає сукупність доступних фінансових ресурсів та можливостей підприємства по їх управлінню для забезпечення безперервної операційної діяльності та цілеспрямованого розвитку. Визначено, що оцінку фінансового потенціалу слід здійснювати на двох рівнях: поточному та перспективному.

Проаналізовано поточний рівень фінансового потенціалу ПАТ «Укрзалізниця» і показано, що погіршення його фінансового стану є результатом прорахунків в управлінні виробничо-економічної та фінансової діяльності. Збереження існуючих тенденцій призведе до подальшого зменшення обсягів доступних фінансових ресурсів і можливостей по їх залученню.

Показано, що перспективний рівень фінансового потенціалу формується на основі поточних результатів діяльності. Оцінка перспективного рівня фінансового потенціалу має включати аналіз джерел формування власних і залучених фінансових ресурсів, їх потенційних обсягів у майбутньому.

Обґрунтовано, що зниження поточного фінансового потенціалу ПАТ «Укрзалізниця» призводить до формування тенденцій, які обумовлюють подальше зменшення й перспективного фінансового потенціалу. Заходи по його нарощенню мають включати розробку обґрунтованої фінансової стратегії, спрямованої на покращення фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця» та підвищення прибутковості шляхом оптимізації витрат.

Ключові слова: фінансовий потенціал, оцінка, діяльність, залізничний транспорт.

*Ольга Кравченко, д.э.н., доц.
(профессор каф. «Финансы и кредит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОЦЕНКА ФИНАНСОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Статья посвящена оценке финансового потенциала железнодорожного транспорта Украины. Показано, что финансовый потенциал отображает совокупность доступных финансовых ресурсов и возможностей предприятия по их

© Кравченко О., 2016

управлению для обеспечения бесперебойной операционной деятельности и целенаправленного развития. Определено, что оценку финансового потенциала следует производить на двух уровнях: текущем и перспективном.

Проанализирован текущий уровень финансового потенциала ПАО «Укрзалізниця» и показано, что ухудшение его финансового состояния является результатом просчётов в управлении производственно-экономической и финансовой деятельности. Сохранение существующих тенденций приведёт к дальнейшему уменьшению объёмов доступных финансовых ресурсов и возможностей их привлечения. Показано, что перспективный уровень финансового потенциала формируется на основе текущих результатов деятельности. Оценка перспективного уровня финансового потенциала должен включать анализ источников формирования собственных и привлечённых ресурсов, их потенциальных объёмов в будущем.

Обосновано, что снижение текущего финансового потенциала ПАО «Укрзалізниця» приводит к формированию тенденций, обуславливающих дальнейшее уменьшение и перспективного финансового потенциала. Мероприятия по наращиванию финансового потенциала должны включать разработку обоснованной стратегии, направленной на улучшение финансового состояния ПАО «Укрзалізниця» и повышение прибыльности путём оптимизации расходов.

Ключевые слова: финансовый потенциал, оценка, деятельность, железнодорожный транспорт.

*Olga Kravchenko, D.Sc. (Economics), associate professor
(professor of Department of Finance and Credit, State Economy and Technology
University of Transport)*

EVALUATION OF FINANCIAL POTENTIAL UKRAINIAN RAILWAYS

The article is devoted to estimation of financial potential of rail transport of Ukraine. It is shown that the financial potential displays the totality of the available financial resources and enterprise opportunities for their management to ensure smooth operations and targeted development. It was determined that the evaluation of financial potential should be carried out on two levels, the current and perspective.

Is analyzed the current level of financial potential of PSC «Ukrzaliznytsia» and it shows that the deterioration of its financial condition is the result of miscalculations in the management of production and the economic and financial activities. Current trends will lead to a further reduction in the volume of their financial resources and capacity to raise additional funds.

It is shown that a perspective level of financial potential is based on the current results of operations. Evaluation of perspective level of financial potential should include an analysis of the sources of its resources, their potential volumes in the future.

It is proved that the reduction of the current financial potential of PSC «Ukrzaliznytsia» leads to the formation of the trends that lead to further reduction perspective financial potential. Measures to build financial potential must include the development of sound policies aimed at improving the financial condition of PSC «Ukrzaliznytsia» and increase its profitability by optimizing costs.

Keywords: financial potential, evaluation, activity, railways.

Постановка проблеми. Зміна умов функціонування суб'єктів господарювання в Україні обумовлює формування нових цільових орієнтирів їх діяльності. Це пов'язано з тим, що підприємствам надана самостійність у господарській діяльності у питаннях виробництва і збуту продукції (надання послуг), визначення масштабу виробництва, формування джерел фінансування операційної, інвестиційної та фінансової діяльності тощо. У той же час збільшення відповідальності супроводжується низкою негативних факторів, а саме подальшим зростанням зносу необоротних активів, у тому числі й активної частини основних виробничих засобів, низьким рівнем продуктивності праці, недостатньо високою якістю продукції (послуг). Наслідком цього є нестійкий фінансовий стан більшості українських підприємств. Дана ситуація погіршується через нераціональність структури майна, зниження ліквідності, зростання дебіторської та кредиторської заборгованості, порушення фінансової рівноваги і, як наслідок, труднощі забезпечення фінансовими ресурсами діяльності підприємств. Це негативно впливає на потенціал їх функціонування та розвитку, у тому числі й на фінансовий потенціал. Тому проблема оцінювання потенціалу для його нарощування у майбутньому є надзвичайно актуальною в умовах ринкової економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методологічні основи оцінки фінансового потенціалу підприємств закладені провідними вітчизняними та зарубіжними вченими, серед яких слід відзначити Я.Г. Берсуцького [1], В.Г. Боронос [2], А.Е. Воронкову [3], В.М. Гейця [4], М.І. Іванова [5], Н.В. Касьянова [6], В.В. Ковальова [7], В.О. Кунцевича [8], В. Свірського [9], О.С. Федоніна, І.М. Репіну [10], А.Дж. Стрікланда, А.А. Томсона [11], Б.Г. Шелегеду [12]. Визнаючи вагомість їхнього наукового доробку, необхідно зазначити, що до цих пір не має однозначного визначення не тільки поняття «оцінка фінансового потенціалу», а й власне «фінансовий потенціал». При цьому основна увага приділяється визначенню та трактуванню фінансових коефіцієнтів, які характеризують ліквідність, ділову активність та прибутковість (рентабельність) підприємства у звітному періоді. Такий підхід в умовах підвищення нестабільності ринкового середовища не можна вважати коректним, оскільки він не показує власне фінансовий потенціал, який має підприємство в конкретний момент часу або матиме у майбутньому. Крім того, оцінювати фінансовий потенціал слід у динаміці, що дозволить визначення перспективи розвитку підприємств, у тому числі й залізничного транспорту та здійснювати коректне фінансове планування.

Метою статті є оцінка фінансового потенціалу залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу. Термін «потенціал» достатньо часто використовується у наукових публікаціях. Дослідники зазначають, що існує три основні трактування його сутності, а саме потенціал – це (1) фізична величина запасу енергії тіла, яке знаходиться у спокійному стані у визначеній точці силового поля, з масою (зарядом), який дорівнює одиниці; (2) ступінь можливого прояву будь-якої дії, будь-якої функції; (3) сукупність усіх засобів, запасів, джерел, які можуть бути використані при необхідності з будь-якою ціллю [13]. Узагальнюючи ці трактування, слід зазначити, що поняття потенціалу поєднує два аспекти: з одного боку, охоплює всі ресурси (матеріальні, фінансові, людські), а з іншого боку, – можливості (перш за все, розвитку, удосконалення, ефективного використання доступних ресурсів тощо), які має суб'єкт господарювання (підприємство, галузь, регіон, держава). Це є справедливим як для формалізації поняття «потенціал» в цілому, так і «фінансовий потенціал» підприємства зокрема. З урахуванням особливостей фінансів як економічної категорії та управління фінансовою діяльністю суб'єктів господарювання на мікрорівні (окреме підприємство як складова певної галузі або галузеутворююче підприємство, (наприклад, ПАТ «Укрзалізниця») фінансовий потенціал

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

можна визначити як сукупність доступних власних і залучених фінансових ресурсів та можливостей підприємства по їх ефективному управлінню для забезпечення безперебійної операційної діяльності та цілеспрямованого розвитку. З позицій управління фінансовою діяльністю фінансовий потенціал слід розглядати на двох рівнях, а саме поточний (вже досягнутий) та перспективний (можливий) рівні.

Поточний рівень фінансового потенціалу визначається ресурсами та можливостями їх залучення, які має підприємство. Він проявляється в процесі здійснення та забезпечення, перш за все, операційної діяльності і залежить не тільки від обсягу доступних фінансових ресурсів, а й можливостей їхнього раціонального використання. Так, А.О. Шереметьєв зазначає, що фінансовий потенціал підприємства характеризується «стійкою платіжною готовністю, достатньою забезпеченістю власними оборотними засобами та ефективним їх використанням з господарською доцільністю, чіткою організацією розрахунків, наявністю стійкої фінансової бази...» [14]. Відповідно для оцінки досягнутого рівня фінансового потенціалу використовується система індикаторів, яка включає показники фінансового стану, платоспроможності, платіжної дисципліни.

Аналіз фінансових показників ПАТ «Укрзалізниця» за 2011–2015 рр. (табл. 1) показує, що його поточні активи не покривають поточні зобов'язання (коефіцієнт поточної ліквідності менший нормативного значення і має тенденцію до зменшення), що перешкоджає нормальному функціонуванню та свідчить про необхідність розробки екстрених заходів щодо управління поточними зобов'язаннями і забезпеченнями, перш за все кредиторською заборгованістю. Ситуація ускладнюється тим, що ПАТ «Укрзалізниця» має значні проблеми із погашенням короткострокових зобов'язань (коефіцієнт абсолютної ліквідності менший нормативного мінімуму і у 2012–2014 рр. фактично дорівнював нулю).

Таблиця 1. Динаміка показників фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця» у 2011–2015 рр.

Показники	на 01.01.12 р.	на 01.01.13 р.	на 01.01.14 р.	на 01.01.15 р.	на 01.01.16 р.
Коефіцієнт покриття	0,711	0,534	0,599	0,180	0,415
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,138	0,015	0,033	0,049	0,155
Коефіцієнт автономії	0,713	0,684	0,649	0,548	0,797
Коефіцієнт заборгованості	0,401	0,457	0,350	0,826	1,076
Коефіцієнт фінансової стійкості	2,493	2,190	1,854	1,210	0,929
Коефіцієнт фінансового левериджу	0,402	0,461	0,539	1,653	0,254
Зменшення / приріст зобов'язань	98,5	115,5	101,4	132,6	120,9
Коефіцієнт рентабельності активів	0,008	0,005	0,006	(0,005)	(0,002)
Коефіцієнт рентабельності операційної діяльності	0,013	0,008	0,009	(0,013)	(0,009)

Джерело: розраховано автором на основі даних консолідованої фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця» за 2011–2015 рр. [16]

У той час через значну вартість власного капіталу ПАТ «Укрзалізниця» зберігає фінансову незалежність і має резерви залучення фінансових ресурсів із зовнішніх джерел (при нормативі 0,5 і більше протягом аналізованого періоду питома вага

власного капіталу та резервів у загальній сумі активів перевищує 0,548 і доходить до 0,797 у 2015 р.).

При аналізі коефіцієнтів автономії та заборгованості варто враховувати співвідношення необоротних та оборотних активів. Оскільки залізничний транспорт є фондомісткою галуззю, то для нього частка власного капіталу має перевищувати нормативне значення. Наслідком цього є істотне перевищення рівня фінансової стійкості ПАТ «Укрзалізниця», що зумовлювало його платоспроможність у довгостроковій перспективі. Однак протягом 2011–2015 рр. фінансова стійкість поступово зменшувалася і у 2015 р. вже була менше нормативного значення, що свідчить про нераціональну структуру фінансових ресурсів.

Зростання вартості залученого капіталу, особливо довгострокових зобов'язань і забезпечень в частині довгострокових кредитів банків і інших довгострокових зобов'язань (порівняно з 2014 р. довгострокові зобов'язання і забезпечення зросли у 2,54 раза, у тому числі довгострокові кредити банків – на 86,9 % до 8543,9 млн грн, інші довгострокові зобов'язання – у 4,59 раза до 13584,4 млн грн), можна було б розглядати як дії, спрямовані на підвищення виробничо-економічного та фінансового потенціалу у майбутньому. Однак ці кошти були спрямовані на погашення раніше взятих зобов'язань: у 2015 р. позикодавці ПАТ «Укрзалізниця» вимагали дострокового погашення позик, балансова вартість яких становила 30,2 млрд грн. Таке використання залученого капіталу призводить лише до зниження як поточного, так і перспективного фінансового потенціалу.

У той же час рівень фінансового ризику поступово зростав і у 2013 р. перевищив нормативне значення. У 2014 р. він зріс майже у три рази через збільшення залученого капіталу на 45,8 % та зменшення вартості власного капіталу на 35,7 %. У 2015 р. відбулося стрімке зменшення фінансового ризику на 84,6 % через штучне збільшення власного капіталу у 7,9 раза. Такі коливання рівня фінансового ризику не є нормальною ситуацією і не сприяє підтримці та нарощуванню фінансового потенціалу ПАТ «Укрзалізниця». «Штучність» зниження фінансового ризику у 2015 р. підтверджується приростом зобов'язань на 20,9 %. Таке управління ризиками у ПАТ «Укрзалізниця» призводитиме лише до зростання недовіри серед кредиторів до результатів його виробничо-економічної та фінансової діяльності і, як наслідок, до зменшення «бажання» тримати боргові цінні папери. Погіршення фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця» супроводжується й зменшенням рентабельності активів та операційної діяльності, яка у 2014 та 2015 рр. є негативною. Таким чином, поточний фінансовий потенціал ПАТ «Укрзалізниця» протягом 2011–2015 рр. постійно знижується і може оцінюватися як негативний. Це є вкрай небезпечною тенденцією, при збереженні якої відбуватиметься постійне зменшення обсягів власних фінансових ресурсів і можливості залучення додаткових коштів із зовнішніх джерел.

Перспективний рівень фінансового потенціалу будь-якого підприємства формується на основі поточних результатів виробничо-економічної та фінансової діяльності, тому може розглядатися як максимально можливий обсяг ресурсів, які матиме підприємство за умови, що будуть задіяні всі існуючі можливості та скриті резерви. Оцінка перспективного рівня фінансового потенціалу ПАТ «Укрзалізниця» має включати аналіз джерел формування власних і залучених фінансових ресурсів, їх потенційних обсягів у майбутньому для визначення потреб і можливостей нарощування виробничого потенціалу, а також зростання конкурентних переваг залізничного транспорту України.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Таблиця 2. Динаміка виробничо-економічних показників ПАТ «Укрзалізниця» у 2011–2015 рр.

Показники	Роки				
	2011	2012	2013	2014	2015
Вантажні перевезення					
Вантажооборот, млн ткм	243556,4	237274,6	224017,8	209634,3	194321,6
Перевезено вантажів, млн т	468,4	457,5	441,8	387,0	350,0
Отримані доходи, млн грн	39810,8	40,956,0	38805,4	39308,8	49099,2
Пасажирські перевезення					
Пасажирооборот, млн пас. км	50837,4	49443,9	49098,3	35623,5	35425,6
Перевезено пасажирів, млн чол.	430,1	429,6	425,4	389,1	389,8
Отримані доходи, млн грн	5997,5	6527,7	7058,6	5254,8	5997,8
Інші доходи та додаткові послуги, млн грн	5778,2	5241,6	5185,9	4892,0	5028,6
Всього доходів від реалізації	51586,5	52725,3	51049,9	49455,6	60125,6
Всього операційних витрат, млн грн	44610,3	47470,6	46067,5	46240,5	54337,6
Операційний прибуток, млн грн	6976,2	5254,7	4982,4	3215,1	5788,0
Рентабельність операційної діяльності, %	15,6	11,1	10,8	7,0	10,7

Джерело: складено автором на основі даних Державної служби статистики України [15] та консолідованої фінансової звітності ПАТ «Укрзалізниця» [16]

Основним джерелом власних фінансових ресурсів на залізничному транспорті є операційна діяльність, яка охоплює вантажні і пасажирські перевезення, а також інші послуги. Як видно з даних табл. 2, доходи ПАТ «Укрзалізниця» за 2011–2015 рр. збільшилися на 16,6 %, у тому числі від вантажних перевезень – на 23,3 %, від пасажирських перевезень – на 0,1 %, від інших додаткових послуг зменшилися на 12,0 %. У той же час спостерігається негативна динаміка щодо обсягів наданих послуг. Так, вантажообіг за цей період зменшився на 20,2 %, перевезення вантажів – на 25,3 %, пасажирооборот – на 30,3 %, перевезення пасажирів – на 9,4 %.

В умовах зменшення обсягів наданих послуг збільшення доходів відбувається виключно за рахунок підняття тарифів, а не оптимізації операційних витрат, які за 2011–2015 рр. зросли на 21,8 %. Така практика управління фінансово-економічною діяльністю не є ефективною, оскільки її результатом стало зменшення операційного прибутку на 17,0 % та рентабельності операційної діяльності з 15,6 % у 2011 р. до 10,7 % у 2015 р.

У кризових умовах, коли відбувається подальше зменшення обсягів виробництва промислової продукції та ВВП, а також реальних доходів населення (табл. 3) очікувати покращення виробничо-економічних і фінансових результатів діяльності ПАТ «Укрзалізниця» не можна, оскільки існує стійка кореляційна залежність між темпами росту обсягів продукції промисловості та вантажних перевезень [17, с. 81].

Таблиця 3. Динаміка показників національних рахунків України у 2011–2015 рр.

Показники	Роки				
	2011	2012	2013	2014	2015
Номінальний ВВП, млн грн	1316600	1408889	1454931	1566728	1979458
приріст, %	+21,6	+7,0	+3,3	+7,7	+26,3
ВВП у USD, \$ млн	163160	175781	183310	131805	90615
приріст, %	+19,6	+7,7	+4,3	-28,1	-31,3
Індекс реальної заробітної плати, %	111,0	111,0	106,8	86,5	90,1

Джерело: складено автором на основі даних Державної служби статистики України [15]

На обсяги промислового виробництва залізничний транспорт має лише опосередкований вплив через рівень тарифів, пропускну здатність, перевізні можливості та доступ до інфраструктури, тому при оцінюванні перспектив нарощування виробничо-економічного та фінансового потенціалу необхідно враховувати динаміку обсягу ВВП.

Як видно з рис. 1, у наступних роках збережеться тенденція стрімкого зменшення ВВП, тому практика підвищення доходів ПАТ «Укрзалізниця» винятково за рахунок зростання тарифів (у 2015 р. тарифи на вантажні перевезення зросли на 30 %) призведе до подальшого зменшення фінансового потенціалу, який формуватиметься за рахунок власних фінансових ресурсів.

Це є справедливим і для пасажирських перевезень, оскільки підвищення тарифів в умовах зниження реальних доходів населення (рис. 2) призведе лише до втрат існуючих конкурентних переваг та переорієнтації пасажиропотоку на автомобільний транспорт і, тим самим, до подальшого зменшення доходів. У той же час кількість пільгових пасажирів практично не змінюється. Наслідком цього стане збільшення потреби у фінансуванні збитків від перевезення цієї категорії громадян у вигляді перехресного субсидування або прямих державних дотацій.

Щодо зовнішніх джерел фінансових ресурсів слід зазначити, що політична й соціально-економічна криза в Україні, погіршення фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця» й відмова держави виступати гарантом по її борговим зобов'язанням негативно впливає на обсяги та можливості залучення додаткових коштів. Наслідком цього є практично повне припинення інвестиційної діяльності в умовах, коли фізичний знос основних виробничих засобів починаючи з 2012 р. вже досяг 99 %, а технологічне відставання від залізниць провідних країн за окремими видами необоротних активів складає 2 покоління. Проблеми в операційній діяльності призвели до труднощів, пов'язаних із своєчасним погашенням довгострокових і короткострокових фінансових зобов'язань. Так, план по погашенню заборгованості був виконаний у 2013 р. на 77,5 %, у 2014 р. – на 56,3 %. Така «неакуратність» у розрахунках із кредиторами призвела до правомірних вимог дострокового погашення процентних позик і підвищення фінансових ризиків.

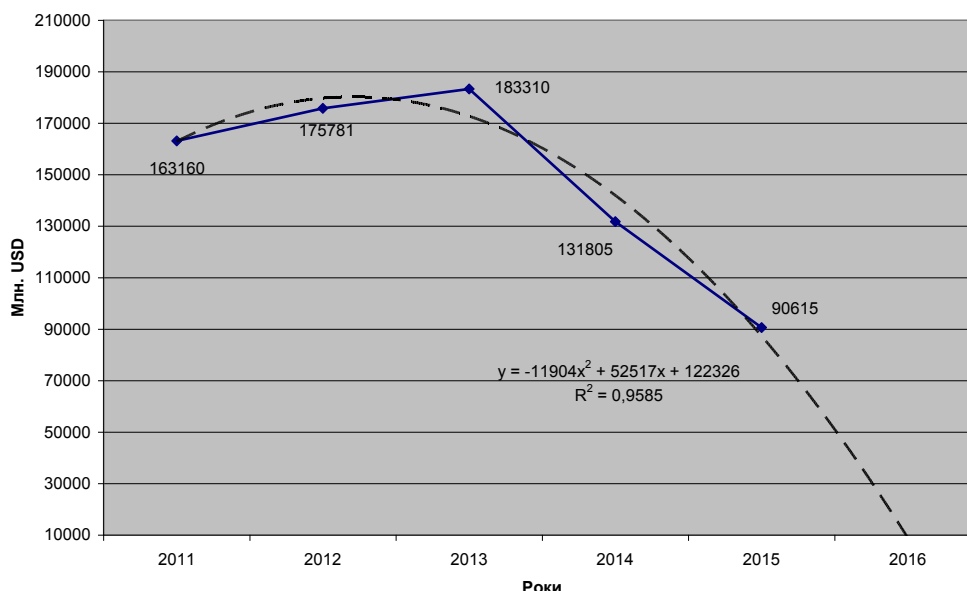


Рис. 1. Динаміка фактичного та прогнозного обсягів ВВП (у USD) України

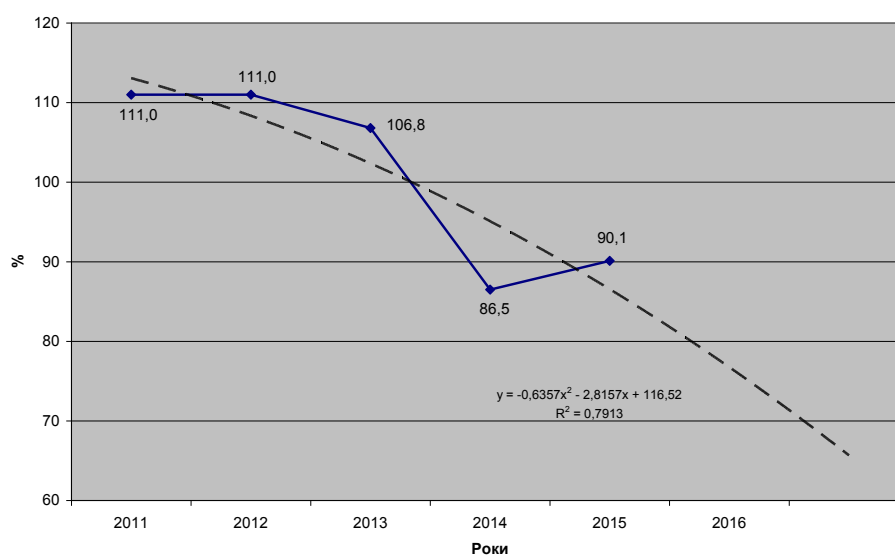


Рис. 2. Динаміка фактичного та прогнозного рівнів індексу реальної заробітної плати в Україні

У звітах консалтингової компанії Ernest&Young зазначається, що основними ризиками фінансових інструментів ПАТ «Укрзалізниця» є ризик ліквідності, валютний, кредитний та процентний ризики.

Основними фінансовими інструментами ПАТ «Укрзалізниця» є банківські кредити та овердрафти, грошові кошти та їх еквіваленти, інші фінансові активи. ПАТ «Укрзалізниця» не бере участь в операціях із використанням похідних фінансових інструментів, оскільки (1) політика управління фінансовою діяльністю ПАТ не передбачає здійснення таких операцій; (2) відсутні вільні фінансові ресурси.

Стосовно ПАТ «Укрзалізниця» ризик ліквідності (ризик балансової ліквідності) характеризує небезпеку того, що воно виявиться неплатоспроможним і не зможе виконати свої зобов'язання перед кредиторами. Цей ризик є одним з основних видів фінансових ризиків підприємств.

Однією з задач керівництва визнається підтримання балансу між безперервним фінансуванням та гнучкістю у використанні грошових коштів, отриманих від операційної діяльності, та умов кредитування, що надаються постачальниками та банками. Однак як показав аналіз, проведений в табл. 1, в ПАТ «Укрзалізниця» ліквідність активів зменшується і, відповідно, зростають негативні очікування кредиторів, що призводить до ще більшого збільшення цього ризику. Це провокує подальші структурні зсуви у структурі зобов'язань: питома вага процентних кредитів до 3-х місяців зростає з 2,4 % у 2013 р. до 15,5 % у 2014 р. та 15,8 % у 2015 р. У той же час питома вага процентних кредитів на строк понад 5 років знизилася з 11,3 у 2013 р. до 4,8 % у 2015 р. Наростання цих тенденцій свідчить про збільшення дефіциту власних фінансових ресурсів для безперервного фінансування операційної діяльності та погашення кредитних зобов'язань. Внутрішні резерви фінансових ресурсів зменшуються: питома вага торгової та кредиторської заборгованості знизилася з 20,6 % у 2013 р. до 12,6 % у 2014 р. та 10,1 % у 2015 р. Це призведе лише до подальшого зростання ризику ліквідності і, як наслідок, зменшення доступних обсягів фінансових ресурсів ПАТ «Укрзалізниця».

Валютний ризик у вигляді ризику операційної курсової різниці стосується монетарних активів та зобов'язань, виражених в іноземній валюті, та виникає внаслідок коливань курсів на валютному ринку. Вплив цього ризику зростає в ситуаціях, коли

вартість може значно змінюватися протягом короткого періоду часу. Для ПАТ «Укрзалізниця» цей ризик є суттєвим, оскільки його комерційна діяльність, окрім національної валюти, здійснюється в доларах США, євро, швейцарських франках та російських рублях. Однак валютний ризик є системним і має зворотній вплив на реальні доходи, тому знецінення національної валюти призводить до суттєвих втрат в обсягах доступних фінансових ресурсах і знецінення зроблених капітальних вкладень. Оскільки ПАТ «Укрзалізниця» впливати на цей ризик не може, тому мають застосовуватися механізми його мінімізації, а саме врахування прогнозів змін валютного ринку при фінансовому плануванні, регулювання валютних позицій по контрактах шляхом збалансування вхідних і вихідних грошових потоків в іноземній валюті, страхування контрактів за допомогою строкових валютних угод, тощо.

Кредитний ризик – це ризик невиконання кредитних зобов'язань, який в умовах зниження ефективності операційної діяльності та дефіциту власних фінансових ресурсів, має тенденцію до підвищення. Цей ризик є внутрішнім ризиком, тому його рівень є прямим наслідком погіршення фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця». Рівень кредитного ризику в ПАТ «Укрзалізниця» оцінюється лише стосовно клієнтів, які потребують кредиту, відстрочки платежу, що перевищує певний ліміт. Зазначається, що його кредитний ризик належним чином відображається в резервах під зменшення корисності активів, а максимальний кредитний ризик у 2014 та 2015 рр. дорівнює балансовій вартості фінансових інструментів. Однак проголошений технічний дефолт ПАТ «Укрзалізниця, вимоги кредиторів про дострокове погашення боргових інструментів», є свідомством того, що необхідно змінювати не лише інструменти управління кредитним ризиком, а й його зміст. Під кредитним ризиком також слід розуміти ризик неповернення своєчасно суми кредиту та відсотків по ньому. Це дозволить «правильно» планувати грошові потоки, пов'язані з інвестиційною та фінансовою діяльністю та розробляти коректний платіжний календар, дотримання якого сприятиме підвищенню довіри кредиторів до ПАТ «Укрзалізниця».

Процентний ризик є пов'язаним із кредитним ризиком і показує величину втрат, які виникнуть в результаті зміни процентних ставок. ПАТ «Укрзалізниця» у 2014 та 2015 рр. брала кредити із фіксованою і плаваючою процентною ставкою, прив'язаною до Лондонської міжбанківської ставки кредитування («LIBOR»). Підвищення рівня інших фінансових ризиків призводить до збільшення процентних ставок для врахування додаткової плати за ризик кредитування. Вже у 2013 р. вартість кредитів ПАТ «Укрзалізниця» перевищувала середньоринкову, тому фінансові проблеми призводитимуть до подальшого зростання процентного ризику в ПАТ «Укрзалізниця», що перешкоджатиме нарощуванню його фінансового потенціалу.

Висновки і рекомендації. На основі проведеного аналізу можна зробити висновок, що фінансовий потенціал ПАТ «Укрзалізниця» протягом 2011–2015 рр. зменшується. Існуючі проблеми у виробничо-економічній та фінансовій діяльності, результатом яких є значне погіршення фінансового стану, призводять до формування тенденцій, які обумовлюють подальше зменшення й перспективного фінансового потенціалу. Виправити таку ситуацію можна лише шляхом розробки та строгого дотримання обґрунтованої фінансової стратегії, спрямованої на покращення фінансового стану ПАТ «Укрзалізниця», а також підвищення його прибутковості шляхом оптимізації його витрат.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Берсуцкий Я.Г.* Принятие решений в управлении экономическими объектами: методы и модели / Я.Г. Берсуцкий, Н.Н. Лепа, А.Я. Берсуцкий и др. – НАНУ ИЭП. – Донецк: ООО «Юго-Восток Лтд», 2002. – 276 с.
2. *Боронос В.Г.* Методологічні засади управління фінансовим потенціалом території / В.Г. Боронос. – Суми : СумДУ, 2011. – 310 с.
3. *Воронкова А.Е.* Управлінські рішення в забезпечення конкурентоспроможності підприємства : організаційний аспект : [монографія] / А.Е. Воронкова, Н.Г. Калюжна, В.І. Отенко. – Х. : ІНЖЕК, 2008. – 512 с.
4. *Гесць В.М.* Економіка України : стратегія і політика довгострокового розвитку / В.М. Гесць. – К. : Ін-т екон. прогнозування : Фенікс, 2003. – 234 с.
5. *Іванов Н.И.* Экономические аспекты производственного потенциала. Теория и практика / Н.И. Иванов. – Донецк : ИЭП НАН Украины, 2000. – 420 с.
6. *Касьянова Н.В.* Потенціал підприємства : формування та використання / Н.В. Касьянова, Д.В. Солоха, В.В. Морєва, О.В. Белякова, О.Б. Балакай. – Донецьк.: Цифрова типографія, 2012.– 257 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. *Кунцевич В.О.* Поняття фінансового потенціалу розвитку підприємства та його оцінка / В.О. Кунцевич // Актуальні проблеми економіки. – 2004. – № 7 (37). – С. 123–130.
9. *Свірський В.* Фінансовий потенціал : теоретико-концептуальні засади / В. Свірський // Світ фінансів. – 2007. – № 4 (13). – С. 43–51.
10. *Федонін О.С.* Потенціал підприємства: формування та оцінка / О.С. Федонін, І.М. Репіна. – К. : КНЕУ, 2003. – 384 с.
11. *Томпсон А.А.* Стратегический менеджмент: концепции и ситуации для анализа / А.А. Томпсон, А.Дж. Стрикленд. – М. : Издательский дом «Вильямс», 2006. – 928 с.
12. *Стратегічне управління потенціалом підприємства:* монографія / Б.Г. Шелегеда, Н.В. Касьянова, А.Я. Берсуцкий. – Донецьк : ІЕП НАН України, 2006. – 219 с.
13. *Любушин Н.П.* Анализ финансово-экономической деятельности предприятия / Н.П. Любушин. В.Б. Лещева, В.Г. Дьякова. –М.: ЮНИТИ, 1999. – 471 с.
14. *Шереметьев А.О.* Категория «экономический потенциал» в экономическом анализе / А.О. Шереметьев // Экономические науки. – 2008. – № 8 (45). – С. 132–136.
15. *Державна служба статистики.* [Електронний ресурс] – Режим доступу: // <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
16. *Публічне акціонерне товариство «Укрзалізниця».* [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors>.
17. *Кравченко О.А.* Будущее железнодорожного транспорта Украины как отражение тенденций его развития / О.А. Кравченко // Экономика промышленности. – 2013. – № 3 (63). – С. 77–92.

REFERENCES

1. *Bersutskiy YA.G., Lepa N.N.* Prinyatiye resheniy v upravlenii ekonomicheskimi ob'yektami: metody i modeli [Decision-making in the management of economic objects: methods and models]. Donetsk, LLC « Yugo-Vostok Co., Ltd.», 2002. 276 p.
2. *Boronos V.H.* Metodolohichni zasady upravlinnya finansovym potentsialom terrytory [Methodological principles of the financial potential areas]. Sumy, Sumy State University Publ., 2011. 310 p.
3. *Voronkova A.E.* Upravlins'ki reshenye v zabezpechennya konkurentospromozhnosti pidpryyemstva: orhanizatsiynny aspekt [Management decisions to ensure the competitiveness of enterprises, organizational aspect]. Kharkiv, INZHEK Publ., 2008. 512 p.
4. *Heyets' V.M.* Ekonomika Ukrayiny: stratehiya i polityka dovhostrokovoho rozvytku [Ukraine's economy: strategy and long-term development policy]. Kyiv. Feniks Publ., 2003. 234 p.
5. *Ivanov N.I.* Ekonomicheskiye aspekty proizvodstvennogo potentsiala. Teoriya i praktika [Economic aspects of production capacity. Theory and practice]. Donetsk, IEP NASU Publ., 2000. 420p.
6. *Kas'yanova N.V., Solokha D.V., Moryeva V.V., Byelyakova O.V., Balakay O.B.* Potentsial pidpryyemstva: formuvannya ta vykorystannya [Potential enterprises: development and use]. Donetsk, Tsyfrova typhrafiyaPubl., 2012. 257p.
7. *Kovalev V.V.* Finansovyy menedzhment: teoriya i praktika [Financial management: theory and practice]. Moscow, TK Welby, Prospekt Publ., 2007. 1024 p.

8. *Kuntsevych V.O.* Ponyattya finansovoho potentsialu rozvytku pidpryyemstva ta eho otsinka [The concept of financial potential of the company and its evaluation]. *Aktual'ni problemy ekonomiky – Actual economic problems*, 2004, no. 7 (37), pp. 123–130.
9. *Svirs'kiy V.* Finansovyy potentsial: teoretyko-kontseptual'ni zasady [Financial potential: theoretical and conceptual principles]. *Svit finansiv – World of finance*, 2007, no. 4 (13), pp. 43–51.
10. *Fedonin O.S., Ryepina I.M.* Potentsial pidpryyemstva: formyrovanye ta otsinka [Potential enterprises: development and evaluation]. Kyiv. Kyiv National Economic University Publ., 2003. 384 p.
11. *Tompson A.A., Striklend A.Dzh.* Strategicheskyy menedzhment: kontseptsii i situatsii dlya analiza [Strategic management: concepts and situation analysis]. Moscow, «Vil'yame» Publ., 2006. 928 p.
12. *Sheleheda B.H., Kas'yanova N.V., Bersuts'kiy A.YA.* Stratehichne upravlinnya potentsialom pidpryyemstva [Strategic management of enterprises potential]. Donetsk, IEP NASU Publ., 2006. 219 p.
13. *Lyubushin N.P., Leshcheva V.B., D'yakova V.G.* Analiz finansovo-ekonomicheskoy deyatel'nosti predpriyatiya [Analysis of financial and economic activity of the enterprise]. Moscow, UNITY, Publ., 1999. 471 p.
14. *Sheremet'yev A.O.* Kategoriya «ekonomicheskyy potentsial» v ekonomicheskoy analize [The category of «economic potential» in economic analysis]. *Ekonomicheskije nauki – Economic science*. 2008, no. 8 (45), pp. 132–136.
15. *Derzhavna sluzhba statystyky–State Statistics Service.* Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
16. *Publichne aktsionerne tovarystvo «Ukrzaliznytsya» –Public Joint Stock Company «Ukrainian Railways».* Available at: <http://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors>.
17. *Kravchenko O.A.* Budushcheye zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy kak otrazheniye tendentsiy yego razvitiya [The future of railway transport of Ukraine as a reflection of its development trends]. *Ekonomikapromyshlennosti– Economic of industry*, 2013, no. 3 (63), pp. 77–92.

УДК 658.168.3

Тетяна Мельник, к.е.н.

*(маркетолог, Департамент пасажирських перевезень далекого сполучення
Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»);*

Олександр Мельник

(студент-ліцензіат, Вища школа «Гуманітас», Республіка Польща)

УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ТРАНСПОРТНОЇ КОМПАНІЇ З ПОЗИЦІЙ АНТИКРИЗОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

Висвітлені недостатньо досліджені питання антикризового управління персоналом. Здійснено пошук більш ефективних, ніж традиційно застосовувані, підходів і методів управління персоналом великої компанії в умовах фінансово-економічної кризи та у посткризовому періоді. Розглянуті можливі стратегії антикризового управління персоналом, запропоновано та обґрунтовано найбільш раціональний напрям дій для вітчизняної залізничної компанії, виходячи з особливо складних умов її функціонування, коли загальна економічна криза співпала з процесом реформування галузі. Авторами викладено свій спосіб розв'язання важко вирішуваного завдання оптимізації організаційних структур управління компаній, їх штатів, витрат на персонал через механізм застосування диференційованого підходу до реструктуризації персоналу. Розроблено критерії сегментації персоналу залізничної компанії для здійснення оптимізації штату. Авторами зроблена спроба знайти шляхи вирішення проблеми удосконалення антикризового управління персоналом, не порушуючи систему корпоративних цінностей та уникаючи погіршення внутрішнього і зовнішнього іміджу компанії. Окреслені основні напрями антикризової програми, спрямованої на підтримання соціальної стабільності в колективі та збереження цінних і важливих для сталого функціонування компанії працівників.

Ключові слова: антикризове управління персоналом, антикризова стратегія, ефективність бізнес-процесів, сегментація персоналу, система корпоративних цінностей, внутрішній і зовнішній імідж компанії.

© Мельник Т., Мельник О., 2016

Татьяна Мельник, к.э.н.

*(маркетолог, Департамент пассажирских перевозок дальнего сообщения
Публичного акционерного общества «Українська залізниця»);*

Олександр Мельник

(студент-лицензиат, Высшая школа «Гуманитас», Республика Польша)

УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ С ПОЗИЦИИ АНТИКРИЗИСНОГО МЕНЕДЖМЕНТА

Освещены недостаточно исследованные вопросы антикризисного управления персоналом. Осуществлен поиск более эффективных, чем традиционно используемые, подходов и методов управления персоналом крупной компании в условиях финансово-экономического кризиса и в посткризисном периоде. Рассмотрены возможные стратегии антикризисного управления персоналом, предложено и обосновано наиболее рациональное направление действий для отечественной железнодорожной компании, исходя из особо сложных условий ее функционирования, когда общий экономический кризис совпал с процессом реформирования отрасли. Авторы изложили свой способ решения трудно решаемой задачи оптимизации организационных структур управления компаний, их штатов, расходов на персонал через механизм использования дифференцированного подхода к реструктуризации персонала. Разработаны критерии сегментации персонала железнодорожной компании для осуществления оптимизации штата. Авторами сделана попытка найти пути решения проблемы усовершенствования антикризисного управления персоналом, не нарушая системы корпоративных ценностей и избегая ухудшения внутреннего и внешнего имиджа компании. Очерчены основные направления антикризисной программы, направленной на поддержание социальной стабильности в коллективе и сохранение ценных и важных для устойчивого функционирования компании работников.

Ключевые слова: антикризисное управление персоналом, антикризисная стратегия, эффективность бизнес-процессов, сегментация персонала, система корпоративных ценностей, внутренний и внешний имидж компании.

Tetiana Melnyk, Ph.D

*(marketer, Department of passenger traffic for long-distance links of PJSC
«Ukrzaliznytsia»);*

Oleksandr Melnyk

(student licensee of Higher School of Humanitas, Republic of Poland)

PERSONAL MANAGEMENT OF TRANSPORT COMPANY FROM THE ANTI-CRISIS MANAGEMENT POSITION

Lighted up not enough investigational questions of crisis management personnel. The search of more effective is carried out, than traditionally in-use, approaches and methods of management the personnel of large company in the conditions of financial economic

crisis and post-crisis period. Possible strategies of crisis management personnel are considered offered and grounded the most rational direction of actions for a domestic railway company taking into account special difficult its operating conditions, when a general economic crisis coincided with the process of reformation of industry. Authors expounded the method of decision of the hardness decided task of optimization of organizational structures of management of companies, their states, charges on personnel through the mechanism of the use of the differentiated going near restructuring of personnel. The criteria of segmentation of personnel of railway company are develops for realization of optimization of the state. Authors are do an attempt to find the ways of decision of problem of improvement of crisis management a personnel, not violating the system of corporate values and avoiding worsening of internal and external image of company. Basic directions of the crisis program, directed on maintenance of social stability in a collective and maintenances of valuable and important for the steady functioning of company workers are outlines.

Keywords: crisis management, crisis strategy, efficiency of business processes, segmentation of personnel, system of corporate values, internal and external image of company, a personnel.

Постановка проблеми. Глобальна фінансово-економічна криза негативно відобразилась на всіх сферах господарювання і секторах економіки іноземних країн та, особливо, України. Вона торкнулась і такої галузі сучасного ринку послуг, як транспорт, який до її розгортання досить успішно і динамічно розвивався. За останні два роки загальний обсяг ринку транспортних послуг в Україні суттєво зменшився і продовжує скорочуватись, знижуються масштаби та інтенсивність вантажних і пасажирських перевезень, а економічні прогнози наразі є невтішними.

Залізничний транспорт є індикатором економічного стану держави [5]. Він одним із перших відчув на собі спад виробництва продукції провідних галузей промисловості. Однак у сфері пасажирських перевезень зменшення пасажиропотоку відбувається не такими темпами, як на інших видах пасажирського транспорту, оскільки залізничні пасажирські перевезення поки що залишаються найбільш доступними для всіх верств населення за ціновим фактором, а в окремих регіонах – і за географічно-територіальним фактором, проте збитковість цього сектору від початку кризи значно заросла.

Нинішні умови діяльності транспортних компаній, не залежно від їх розмірів і масштабів діяльності, характеризуються такими основними тенденціями: загальний занепад економіки країни; складна політична ситуація; різкий спад і подальше погіршення соціально-економічного стану населення; банкрутство ряду вітчизняних товаровиробників; високі темпи інфляції; зростання конкурентної боротьби на транспортному ринку; підвищення тиску цінової конкуренції; зниження зовнішньоторговельної активності та, як наслідок, падіння обсягів вантажопотоку і пасажиропотоку; ріст невизначеності, непередбачуваності зовнішнього середовища.

Всі ці тенденції є ознаками кризового стану як вітчизняної економіки, так і транспортної галузі, але більшість управлінців на момент настання кризи виявились неготовими до виникнення таких проблем. В умовах кризи керівництво компаній, в тому числі транспортних, щоб врятувати ситуацію, як правило, в першу чергу вдається до скорочення персоналу, зниження заробітної плати, ліквідації або урізування соціального пакету і т.п. Такі рішення не є панацеєю для компанії, однак застосовуються з різним ступенем виваженості і виправданості [7]. Зрозуміло, що серед працівників компаній подібні заходи є непопулярними, оскільки утворюють соціальну нестабільність в колективі, стають причиною переходу цінних спеціалістів в інші компанії, росту невпевненості у завтрашньому дні та, в кінцевому випадку,

призводять до падіння продуктивності праці, ослаблення професійного рівня персоналу і до ще більшої розбалансованості в роботі компанії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми антикризового управління персоналом висвітлено у ряді праць зарубіжних і вітчизняних авторів, однак, як правило, в складі загальної системи антикризового менеджменту. Зокрема, ці питання у різні часи та в різних аспектах досліджували: О.Бірюкова, А.Терешин, Д.Усков, Є.Коротков, А.Грязнова, Л.Бочкова, В.Ланкін, І.Герашенко, О.Скібіцький, Ю.Миронов, Д.Бабкін, А.Чернявський, О.Крушельницька, В.Король та інші вчені.

Аналіз літературних джерел показує, що антикризові заходи в частині управління персоналом в основному зводяться до двох напрямків – скорочення персоналу і скорочення витрат на нього. Не кажучи про непопулярність таких заходів, практика діяльності підприємств як під час кризи 2008 р., так і в період поточної кризи показує їх низьку ефективність у всіх галузях. Зокрема, не дивлячись на значне скорочення штатів і витрат на оплату праці, до яких вдалось керівництво вітчизняної залізничної галузі у 2014 р., вітчизняний залізничний транспорт продовжує втрачати пасажирів і вантажоперевізників, а його фінансово-економічні показники не покращуються. Слід додати, що на кризові умови наклався розпочатий процес реформування залізничного транспорту, який сам по собі є дуже витратним, складним і тривалим. Все це свідчить про необхідність пошуку інших шляхів підвищення ефективності праці персоналу в умовах фінансово-економічної кризи.

Мета статті. Для виживання і стабілізації залізничної галузі в умовах розгортання загальної фінансово-економічної кризи, а в подальшому – для її розвитку та успішного функціонування необхідно оперативно і грамотно застосовувати антикризові методи управління організацією і в першу чергу – її трудовим колективом, від якого безпосередньо залежать результати роботи залізничного транспорту. Традиційні для галузі антикризові заходи не принесли бажаних результатів. Тому метою статті є пошук більш ефективних підходів і методів управління персоналом в умовах фінансово-економічної кризи і в післякризовий період, коли галузь все ще буде знаходитись в умовах недостатнього фінансування для забезпечення розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Компанії, яка працює в умовах кризи, а значить функціонує у принципово інших, незвичних умовах, доводиться виходити з так званих «умов 3-х «Н»: «Невизначеність», «Непередбачуваність», «Неповерненість» наслідків невірних управлінських рішень [1]. Це пояснюється тим, що при стабільному або зростаючому ринку недостатньо ефективно використання власних ресурсів компенсується збільшенням місткості ринку та його частки, що належить підприємству, однак в умовах кризи такі прорахунки можуть призвести до банкрутства і ліквідації підприємства. Тобто криза вимагає від менеджменту компанії більшої оперативності, продуманості, гнучкості, однак і вищого ризику в прийнятті рішень щодо управління компанією.

Зниженню ризику управлінських рішень сприяє аналіз ступеня реалізації раніше прийнятих стратегій, планів, заходів, оцінка доцільності їх подальшого наслідування, ревізія внутрішніх ресурсів для їх завершення. Переоцінці з боку менеджменту транспортної компанії підлягає в першу чергу загальна стратегія діяльності компанії, далі – стратегії функціональних ланок та за основними напрямками діяльності – фінанси, маркетинг, виробництво, персонал. Перші три напрямки не є предметом розгляду в цій статті, тому зупинимось саме на останньому.

Науковці з даної проблематики всі питання управління персоналом в умовах кризи поділяють на два напрямки: 1 – оптимізація витрат на персонал; 2 – підтримання ефективного і працездатного колективу компанії [2, 6, 7]. Це дві різноспрямовані стратегії, однак це не означає, що вони є взаємовиключними, – все залежить від того, як вони будуть реалізовуватись.

Згадуючи кризу 2008 р., можна було спостерігати, як керівництво більшості компаній, в тому числі підприємств залізничного транспорту, приймали рішення щодо скорочення персоналу, іноді – до критичного рівня. Це дозволяло отримати економію коштів і довше «протриматись на плаву». Однак при цьому керівництво забувало, що метою функціонування підприємства в умовах кризи має бути не просто виживання, а збереження можливостей для сталого функціонування в післякризовому періоді: в ідеалі підприємство повинне стати сильніше, гнучкіше, ефективніше, ніж до кризи. Тобто несприятливі умови потрібно використати для отримання досвіду управління в нестандартних і складних ситуаціях, а для цього потрібно створити максимально працездатний колектив. Отже, значущість вмілого управління персоналом в умовах кризи є більш високою, ніж у періоди стабільного функціонування, і не зводиться до вжиття суто заходів, спрямованих на економію коштів і скорочення витрат.

Перш ніж формулювати свої пропозиції, розглянемо вказані вище два напрямки дій (тобто стратегії) з управління персоналом компанії, в тому числі залізничної галузі, в умовах кризи.

Стратегія скорочення витрат на персонал реалізується за рахунок [7]:

- 1) скорочення чисельності працюючих;
- 2) зменшення витрат на фонд оплати праці;
- 3) оптимізації організаційної структури управління.

Очевидно, що вказані заходи взаємопов'язані, тому застосовуються одночасно: антикризова оптимізація організаційної структури, крім іншого, передбачає вивільнення частини штату, що призводить до зменшення витрат на оплату праці.

- 1) Безпосередньо скорочення чисельності працюючих відбувається за рахунок:

відмови від окремих функцій, виконуваних даним підрозділом, або передачі їх на аутсорсинг, якщо без виконання цих функцій не можна обійтись (наприклад, прибиранням вокзалів займаються аутсорсингові компанії);

скорочення обсягу діяльності компанії (наприклад, відміна ряду пасажирських поїздів і виключення їх з графіку руху);

зміна графіку роботи підрозділу (наприклад, ряд квиткових кас відмовились від роботи у нічний час).

При вжитті цих заходів рівень оплати праці працівників, що залишились, не зменшується.

- 2) Зменшення витрат на фонд оплати праці здійснюється за рахунок:

зниження рівня оплати праці;

введення скороченого робочого тижня або скороченого робочого дня;

відправлення працівників у неоплачувану або частково оплачувану відпустку;

виплата у зменшеному розмірі або відміна преміальних виплат, бонусів і т.п.;

скасування пільг і компенсацій, виплачуваних підприємством (поліси добровільного медичного страхування, оплата путівок, надання пільгових кредитів та ін.).

При скороченні витрат на фонд оплати праці чисельність персоналу залишається без змін.

- 3) Оптимізація організаційної структури управління підприємством передбачає реструктуризацію діяльності його підрозділів (повну або часткову) і здійснюється шляхом:

скорочення рівнів управління;

ліквідації окремих підрозділів, функції яких не визнані життєво необхідними для функціонування підприємства;

об'єднання окремих підрозділів, які мають спільні (споріднені) функції.

Слід відмітити, що зменшення рівнів управління та об'єднання підрозділів у більшості випадків є досить результативними заходами, оскільки, крім економії витрат,

ведуть до спрощення внутрішніх комунікаційних зв'язків, підвищення мобільності оргструктури підприємства. Що стосується ліквідації окремих підрозділів, то цей захід, як правило, виявляється нераціональним: по-перше, не завжди вірно можна визначити ступінь важливості діяльності підрозділу для нормального функціонування підприємства; по-друге, підприємство втрачає спеціалістів-професіоналів і часто – назавжди; по-третє, після кризи підприємство неминуче зіткнеться з проблемою відтворення ліквідованих підрозділів і пошуку спеціалістів на заміну втрачених.

Друга стратегія – підтримування ефективного і працездатного колективу компанії – зводиться до оптимізації бізнес-портфелю компанії. На жаль, цьому питанню вітчизняні підприємства та організації не приділяли належної уваги, а їх керівники переважно не володіють методичним інструментарієм формування портфелів ефективних бізнес-процесів. Більшість підприємств, навіть якщо застосовують маркетингові дослідження, свою діяльність орієнтують на внутрішні процедури, а не на потреби клієнтів. Тому в їх структурах переважають підрозділи, які не приносять добавленої вартості, слугують виключно цілям підтримування і контролю дотримання бюрократичних процедур, збирання звітної і статистичної інформації і взагалі не вміють працювати на перспективу. З цієї точки зору криза дає можливість змінити цільові орієнтири підрозділів, удосконалити організаційну структуру підприємства, завдяки чому його колектив починає працювати з більшою віддачею.

Оскільки уникнути скорочення витрат на персонал, що є змістом першої стратегії, в ході антикризових заходів неможливо, а друга стратегія, яка зводиться до підвищення ефективності бізнес-процесів і збереження працездатного колективу, вважається перспективнішою, то більшість науковців рекомендують наслідувати змішану стратегію, яка передбачає застосування вище вказаних двох стратегій у тій чи меншій мірі одночасно [1, 2, 3, 7]. Ми теж схилиємось до такої думки: запровадження тільки першої стратегії (за будь-якого способу її реалізації з розглянутих вище), до чого вдаються, як правило, підприємства, в кінцевому рахунку призведе до порушення функціонування бізнесу, тому вона хоч і проста, але неефективна і навіть небезпечна. Найбільшого ефекту можливо досягнути, якщо скорочувати витрати диференційовано: на окремі бізнес-процеси, на товари/послуги підприємства, на функції його підрозділів і, лише в крайньому випадку, на окремі підрозділи. Такий підхід дає можливість отримати найвищий ефект і більш стало функціонуючу компанію.

Основна складність застосування змішаної стратегії полягає в тому, як забезпечити диференційований підхід до реструктуризації та скорочення витрат. Опинившись у складних фінансово-економічних умовах, компанії проводять так звані фонові скорочення (наприклад, ставиться завдання скоротити штат на 30%), і саме це спостерігається на залізничному транспорті з початку поточної кризи, яка співпала з реформаційними змінами в галузі.

Очевидно, що такий підхід вже у своїй основі є неефективним і недалекоглядним: при застосуванні змішаної стратегії потрібно чітко розуміти, що має бути отримане «на виході». Для цього керівництву вищої ланки компанії пропонується скласти відповіді на такі питання: 1) перелік загроз, які несе криза для підприємства (в порядку зменшення рівнів загроз); 2) перелік загроз, викликаних реформаційними змінами (також в порядку зменшення їх рівнів); 3) можливі наслідки настання кожної із загроз (обсяг продажів, фінансова ситуація, частка ринку, персонал тощо); 4) перелік заходів щодо уникнення загрози (повного або часткового) та усунення наслідків кризи, негативних ефектів реформування; 5) антикризова та антиризикова стратегії, а також скориговані інші стратегії; 6) зміни, які необхідні для реалізації стратегій (в організаційній структурі, бізнес-процесах та ін.); 7) кадрова політика (кількісний та якісний склад персоналу) для реалізації стратегій та у відповідності до прогнозованих змін. Послідовне вирішення наведених питань дозво-

лить прийняти більш виважену та ефективну антикризову стратегію, розробити для її реалізації заходи, які дозволять підприємству не лише пережити кризу, але і підвищити свою конкурентоспроможність.

Через відсутність розроблених механізмів застосування диференційованого підходу до реструктуризації персоналу підприємства дуже цікавим і таким, що заслуговує уваги, на наш погляд, є підхід, запропонований Д. Усковим і Ф. Клеєвим [7]. Ці автори для вибору категорій співробітників, яких планується залишити у штаті компанії в ході реструктуризації, і співробітників, з якими трудові відносини планується розірвати, пропонують застосовувати сегментацію персоналу. Такий маркетинговий хід, з їх точки зору, робить процес реструктуризації «прозорим» і дозволяє розділити персонал компанії на окремі групи відповідно до попередньо визначених критеріїв, вибір яких залежить від цілей сегментації і специфіки діяльності компанії.

Розширюючи і поглиблюючи запропонований Д. Усковим і Ф. Клеєвим підхід, для оптимізації витрат на персонал пропонуємо критерії сегментації ґрунтувати на таких показниках і характеристиках:

досвід роботи у даній галузі та у даній компанії (в нашому випадку – в транспортній галузі і в залізничній компанії);

важливість співробітника (структурного підрозділу) для реалізації ключових бізнес-компетенцій компанії;

вплив співробітника (структурного підрозділу) на фінансово-економічні результати господарської діяльності компанії;

рівень кваліфікації співробітника, продуктивність його праці;

ситуація на ринку праці щодо фахівців певної професії, спеціальності, кваліфікації (тобто ступінь складності пошуку на ринку праці співробітника у випадку його звільнення та рівень витрат компанії на підбір кадрів відповідної категорії і спеціальності у випадку скорочення підрозділу в ході кризи);

величина ризику (тобто можливі втрати або недоотримання прибутку), пов'язаного зі звільненням співробітника (скороченням структурного підрозділу), як в поточному періоді, так і в майбутньому.

На підставі наведених показників і характеристик, а також з урахуванням цілей сегментації розробляються її критерії, які слугують класифікаційними ознаками розділення працівників компанії на групи. Підсумки сегментації персоналу виступають основою розробки заходів з оптимізації організаційної структури компанії та витрат на персонал. Викладений підхід нами застосовано для формування критеріїв сегментації персоналу залізничної компанії, перелік яких представлений в табл. 1.

Переваги викладеного підходу полягають в тому, що він дозволяє достатньо обґрунтовано розбити персонал на групи за виділеними ознаками і диференційовано підійти до кожної групи.

Такий підхід є зрозумілим для кожного співробітника компанії, виглядає справедливим і переконливим та таким, що діє в межах корпоративної культури компанії і відповідає її цінностям. Це зменшує ризик того, що у ході скорочення компанію залишать найбільш цінні для її діяльності співробітники. Досвід проведення вітчизняними підприємствами реструктуризації в умовах кризи показує, що ініціатива щодо скорочення штатів виходить від вищого керівництва, яке у своїх рішеннях спирається на термін існування певного підрозділу, очевидний результат від роботи підрозділу в поточному періоді, важливість функцій підрозділу для діяльності підприємства в ускладнених або критичних фінансово-економічних умовах. При цьому якщо вище керівництво вирішує скоротити певну групу працівників, то це рішення розповсюджується на весь структурний підрозділ, не дивлячись на те, що в ньому, як правило, є фахівці з важливими знаннями, великим досвідом, яких можна перевести в інший структурний підрозділ і таким чином зберегти цінного працівника. Застосування наведеної системи

критеріїв сегментації персоналу вимагає участі в процесі оптимізації персоналу та оргструктур керівників середньої управлінської ланки, що дозволяє уникнути ряду помилок реструктуризації. Крім того, наявність критеріїв дає керівництву підставу наочно обґрунтувати свою позицію і рішення щодо зниження заробітної плати, преміальних виплат і т.п., особливо якщо такі міри застосовуються не до кожного структурного підрозділу (посади) або носять диференційований характер (коли, наприклад, в одному відділі заробітна плата знижується на 20%, в іншому – на 10% або один підрозділ переводиться на скорочений робочий тиждень, а інший – ні).

Заходи з управління персоналом в умовах кризи в обов'язковому порядку відображаються в антикризових програмах і планах, в яких виділяються такі три ключові розділи: фінансова політика, маркетингова політика, кадрова політика, причому ці заходи торкаються як кадрової, так і фінансової політики. Безпосередньо у розділі «Кадрова політика» заходи мають бути розроблені по таких напрямках: оптимізація організаційної структури управління компанією; оптимізація витрат на персонал; дотримання корпоративних цінностей компанії і збереження в колективі робочої атмосфери.

Таблиця 1. Критерії сегментації персоналу залізничної компанії в цілях оптимізації штату

Сегмент персоналу	Характеристика сегменту	Дії компанії відносно співробітників сегменту	Дії компанії щодо оптимізації витрат на фонд оплати праці співробітників сегменту
1	2	3	4
Ключові співробітники	«Носії» компетенцій діяльності компанії (підрозділу), від яких залежить успіх компанії, а їх звільнення суттєво відіб'ється на якості роботи підрозділу або компанії в цілому (в даний час та / або в майбутньому)	Збереження сегменту необхідне за будь-яких умов. Співробітників сегменту потрібно утримувати, так як у випадку звільнення вони можуть свій досвід і знання перенести до конкурентів. До цієї категорії відносяться порядку 40% співробітників компанії	Рівень оплати праці співробітників сегменту не зменшується та індексується відповідно до економічної ситуації; у випадку ризику втрати співробітника його оплата підвищується
Бажані співробітники	Працівники зі значними знаннями і досвідом роботи у галузі або в компанії, від трудового вкладу яких у значній мірі залежить стабільна діяльність компанії	Збереження сегменту бажане в умовах кризи. Співробітників сегменту доцільно утримати за наявності такої можливості, оскільки пошук цих спеціалістів на ринку праці є важким і дорогим. До даної категорії відносяться порядку 30% співробітників компанії	Витрати на оплату праці співробітників сегменту оптимізуються за рахунок: розумного зниження рівня оплати праці; тимчасового введення скороченого робочого тижня (робочого дня); добровільного уходу у неоплачувану відпустку прийнятної тривалості. Зміни умов оплати праці поступово вводяться в дію по мірі розвитку кризи і при першій можливості відміняються

1	2	3	4
Нейтральні співробітники	Працівники з певними знаннями та / або досвідом роботи у галузі чи в компанії, функції яких здатні виконувати інші працівники	Сегмент можна скоротити в умовах поглиблення кризи. Розторгнення трудових відносин із працівниками сегменту застосовується, якщо цього неможливо уникнути при настанні кризи або якщо така міра принесе компанії помітний ефект. До даної категорії відносяться порядку 20% співробітників компанії	До настання необхідності у розторгненні трудових відносин із працівниками сегменту по мірі погіршення умов вживаються заходи з оптимізації витрат на фонд оплати праці співробітників сегменту
Небажані співробітники	Працівники, які не мають вагомих знань і / або досвіду роботи в галузі чи в компанії, не впливають на результат роботи компанії, а їх функції можна делегувати іншим співробітникам або взагалі скасувати	Сегмент можна ліквідувати ще до настання кризи – в рамках поточної діяльності з оптимізації штату. Трудові відносини зі співробітниками сегменту мають бути розірвані з моменту настання кризи, оскільки їх утримання економічно недоцільне. До цієї категорії відносяться не більше 10% співробітників компанії	Трудові відносини розриваються в силу необґрунтованості штатних одиниць і витрачання коштів фонду оплати праці на їх утримання

Джерело: розроблено авторами на основі [7]

В умовах кризи дуже важливо мотивувати персонал в напрямку збільшення прибутку. Для цього необхідно підтримувати робочу атмосферу в колективі, вірність цінностям компанії і відданість цілям її діяльності. Поряд з орієнтацією на економію витрат, в тому числі на оплату праці, з нашої точки зору, доцільно удосконалити існуючу систему оплати праці шляхом введення додаткових мотивів заохочення: наприклад, враховувати ступінь відданості галузі, тобто стаж роботи в компанії (якщо такого не було до цього), кількість підлеглих, знання іноземних мов, володіння специфічними знаннями або навичками, які мають підвищену цінність для компанії, та ін. Удосконалена система оплати праці, за законом синергічного ефекту, буде сприяти об'єднанню всіх співробітників компанії для більш самовідданої та ефективної праці.

Залучення усіх працівників в процес діяльності компанії, свідоме спрямування кожним працівником своєї праці на досягнення встановлених цілей компанії дозволить більш успішно протистояти кризовій ситуації, адже робота в умовах кризи значно відрізняється від праці у стабільних умовах і, тим більше, в умовах, які сприяють розвитку компанії або галузі. В кризових умовах необхідно переглянути вимоги до компетенцій персоналу – як виконавців, так і керівників, від яких компанія очікує: планомірні дії, спрямовані на досягнення результату; оперативне прийняття рішень; підвищення активності, посилення творчого мислення; ініціативність, здатність знаходити нестандартні рішення складних проблем; вміння аналізувати ситуацію та зміни; гнучка реакція на зміну ситуації на ринку; вміння працювати в умовах невизначеності і непередбачуваності зовнішнього середовища, здатність йти на ризик. Перелічені і подібні якості мають бути внесені у моделі компетенцій співробітників компаній, працюючих в умовах кризи.

Деякі науковці пропонують під час кризи збільшити періодичність оцінки результативності діяльності працівників до щоквартальної, а саму процедуру атестації спростити [1, 4, 7]. Свою пропозицію її прибічники обґрунтовують тим, що при кризі умови зовнішнього середовища змінюються дуже динамічно, крім того, часта оцінка персоналу дає можливість забезпечити ефективний процес зворотного зв'язку між керівником і підлеглим, під час проведення атестаційної співбесіди можна обговорити досягнуте, здійснити корегування цілей на наступний квартал, виходячи з розвитку подій на ринку, а також позбавити співробітника від побоювання з приводу його майбутнього у компанії, кар'єрних перспектив, мотивації, труднощів у роботі в умовах кризи, надати підлеглому допомогу у вирішенні складних завдань. Однак основне призначення таких співбесід і частотої оцінки персоналу її ініціатори вбачають у можливості відсіяти співробітників, які не здатні ефективно працювати в умовах кризи.

Не дивлячись на корисність переоцінки персоналу, ми не можемо погодитись з необхідністю збільшення періодичності атестації на період кризи, оскільки це пов'язане в першу чергу з додатковими витратами (часу і коштів). Існують інші, крім атестацій і співбесід, методи заохочення і мотивування працівників на досягнення кращих результатів, інші способи стабілізації клімату в колективі. Про нездатність окремих співробітників працювати в умовах кризи будуть свідчити їх досягнення, рівень виконання поточних завдань і доручень, ступінь розв'язання проблем. Все це є помітним для безпосереднього керівництва і не потребує спеціального створення атестаційної комісії.

Важливим фактором підтримування робочого клімату в колективі під час кризи є організація навчання. У скрутних фінансово-економічних умовах компанії зазвичай суттєво скорочують бюджети витрат на навчання і підвищення кваліфікації персоналу або навіть взагалі від них відмовляються. Вважаємо це не зовсім вірним рішенням: так, якщо функції певного підрозділу визнані неважливими для стабільного функціонування компанії в період кризи, і цей підрозділ скорочено, однак збережено трудові відносини з окремими співробітниками розформованого підрозділу, які є висококваліфікованими фахівцями, володіють рідкісними знаннями та досвідом, мають цінність для компанії і тому переведені в інші підрозділи, тоді їм потрібно пройти навчання. Крім того, організація навчання і підвищення кваліфікації в умовах кризи буде сприяти стабілізації психологічного клімату в колективі, зниженню рівня стресу від радикальних антикризових заходів. Враховуючи складність ситуації, навчання можна здійснювати за рахунок власних ресурсів компанії, проводячи його у формі наставництва, внутрішнього стажування, семінарів-нарад з обміну досвідом, проведення занять для колег з інших підрозділів компанії та ін. Застосування таких форм навчання і підвищення кваліфікації дозволить співробітникам компанії не лише отримувати нові знання, а й оптимізувати комунікаційні зв'язки між підрозділами.

Досить важливим напрямком антикризової програми є створення умов соціальної стабільності в колективі [5]: це дозволить співробітникам зосередитись не на власних проблемах, а на діяльності компанії, а самій компанії – зберегти цінних для неї працівників. Не дивлячись на важкий фінансово-економічний стан, необхідно розробляти програми зайнятості, поступового підвищення заробітної плати, передбачати витрати на утримання об'єктів соціально-культурного призначення, на соціальне забезпечення персоналу компанії, надання працівникам соціальних пільг та інші заходи. Для підтримування робочого клімату в колективі, нормалізації психологічного клімату (в умовах скорочення штату і витрат на оплату праці його де-стабілізація неминуча), стимулювання працівників до високоефективної праці досить важливим є питання дотримання корпоративних цінностей компанії в цілому і

підтримування внутрішнього іміджу – зокрема. Очевидно, що в умовах кризи значення негативної інформації – починаючи від повідомлень у ЗМІ про масові звільнення на даному та інших підприємствах, структурно-організаційні перетворення і закінчуючи подіями в колективі – зростає у разі [7]. Це може призвести до зниження трудових показників та переходу цінних спеціалістів до конкурентів, що загрожує витоком як інтелекту, так і важливої (в тому числі конфіденційної) інформації про компанію. Для уникнення такої ситуації потрібно, щоб система корпоративних цінностей даної компанії мала більшу вагомість, ніж у конкурентів, а комплекс внутрішніх PR-заходів дозволив уникнути падіння його іміджу. Однак інформація, поширювана через внутрішні PR-засоби, має бути правдивою: не слід створювати у членів колективу компанії ілюзії з приводу їх майбутнього, оскільки, по-перше, відсутність (брак) об'єктивної інформації створює атмосферу недовіри і напруги, породжує чутки і домисли, по-друге, посилює негативну реакцію з боку колективу на проведення керівництвом ряду непопулярних антикризових заходів і, по-третє, загрожує погіршенням зовнішнього іміджу компанії у разі витоку інформації за її межі.

Варто додати, що потрібно дбати не тільки про максимальну поінформованість всього колективу щодо ситуації в компанії у цілому, а і про чітку обізнаність кожного співробітника стосовно його перспектив у компанії. Замовчування такої інформації є найбільш поширеною помилкою, зокрема, менеджерів залізничної галузі. В результаті негативна реакція працівників, до яких довелось застосувати непопулярні заходи (переведення на нижчі посади, зниження заробітної плати, примусове переведення на скорочений робочий тиждень або примусове відправлення у відпустку за власний рахунок, звільнення та ін.), суттєво похитнула внутрішній і зовнішній імідж вітчизняного залізничного транспорту, і наслідки цього відбиваються на роботі компанії вже сьогодні та будуть відчуватись ще тривалий час.

Цільовими аудиторіями внутрішніх PR-заходів мають бути два сегменти: 1 – співробітники, які залишаються в компанії, – для підтримування у них впевненості у майбутньому, стимулювання до більш активної та ефективної праці, підвищення самооцінки, стабілізації робочого стану в колективі; 2 – працівники, з якими трудові відносини розриваються, – для захисту іміджу компанії та уникнення витоку комерційних таємниць, причому чим раніше таких працівників попередити про можливість звільнення, тим більше шансів вони отримають для пошуку працевлаштування і тим безболісніше пройде процес уходу з компанії, а все це зменшує ризик псування іміджу компанії. Розставатись з працівниками, які звільнюються, потрібно в атмосфері взаєморозуміння і взаємоповаги, в максимально коректній формі пояснюючи причини їх звільнення. Не потрібно забувати, що якщо планові скорочення відбуваються в достатньо великій і відомій компанії, наприклад, на залізничному транспорті, то ЗМІ обов'язково проявляють підвищений інтерес до цих подій. Тому, щоб інформація у ЗМІ не зашкодила іміджу компанії, щоб не викликати акцій протесту та уникнути формування суспільних груп протидії діяльності компанії, керівництву потрібно завчасно попрацювати з колективом і ЗМІ, а не намагатись приховати справжній стан речей, втрачаючи довіру і підриваючи власний авторитет та імідж.

Висновки та пропозиції. Планомірна робота з персоналом компанії в умовах кризи виступає однією з найважливіших складових антикризового менеджменту. Це пояснюється тим, що криза є тимчасовою ситуацією, вихід з якої вимагає активних і результативних дій, реформаційні зміни також мають свій термін закінчення і націлені на позитивний результат. З таким завданням можуть справлятися лише ті працівники, які розуміють складність ситуації, є висококваліфікованими і досвідченими фахівцями у своїй галузі, довіряють компанії та її керівництву, упевнені в

тому, що ситуація буде покращуватись, а також у своєму майбутньому в даній компанії. Крім того, після виходу з кризи і завершення процесу реформування (певних його етапів) компанія повинна бути здатною успішно розвиватись і конкурувати на ринку. Запропонований у статті підхід до управління персоналом компанії в складних умовах, який базується на застосуванні диференційованого підходу до реструктуризації персоналу, дозволяє розглядати процес реалізації антикризових стратегій у частині кадрового питання як шанс створити оптимальну організаційну структуру компанії, яка забезпечить працездатність під час кризи / реформування та буде ефективною в післякризовому / післяреформаційному періоді. Це також сприятлива нагода удосконалити систему оплати праці, ввівши до неї елементи, що будуть позитивно впливати на результати праці колективу в стабільних умовах.

ЛІТЕРАТУРА

1. Богачев, В.Ф. Промышленность России: антикризисные стратегии предприятий [Текст] / В.Ф. Богачев. – СПб., 1996.
2. Грязнова, А.Г. Антикризисный менеджмент / А.Г. Грязнова. – М.: ИНФРА-М, 2006. – С. 54.
3. Затонская, С.К. Антикризисное управление организацией (на примере ООО «Самаринтур») / С.К. Затонская, А.А. Терешин // Экономический журнал. – 2010. – № 2. – С.40-51.
4. Калюгина, С.Н. Концептуальные основы разработки и реализации социальной стратегии промышленного предприятия. Монография / С.Н. Калюгина. – М.: Директ-Медиа, 2014. – 267 с.
5. Кожухов, Д.Л. Финансы железных дорог в условиях кризиса / Д.Л. Кожухов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.rusnauka.com/18_EN_2009/Economics/48634.doc.htm
6. Коротков, Э.М. Антикризисное управление / Под ред. Э.М. Короткова. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 620 с.
7. Усков, Д.Г. Управление персоналом компаний отрасли транспорта и логистики в условиях кризиса / Д.Г. Усков, Ф.В. Клеев // Управление персоналом в логистике и перевозках: в 2 т. – СПб.: Бонниер Бизнес Пресс, 2008. – Гл. 1-6, 7-8.
8. Фетисов, Г.Г. О мерах по преодолению мирового кризиса и формированию устойчивой финансово-экономической системы [Текст] / Г.Г. Фетисов // Вопросы экономики. – 2009. – № 4. – С. 31-41.
9. Цветов, Ю.М. Залізничний транспорт України на порозі реформування / Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, А.Д. Лашко та ін. – К.: ДЕДУТ, 2008. – 189 с.
10. Чернявська, Т.А. Антикризове управління підприємств транспорту в умовах турбулентності / Т.А. Чернявська // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. – 2010. – Випуск 18. – Ч. II. – С. 247-252.

REFERENCES

1. Bogachev V.F. Promyshlennost Rossii: antikrizisnyye strategii predpriyatiy [Industry of Russia: crisis strategies of enterprises]. Saint Petersburg, 1996.
2. Gryaznova A.G. Antikrizisniy menedzhment [Crisis management]. Moscow, INFRA-M Publ., 2006. P. 54.
3. Zatonskaya S.K. Antikrizisnoye upravleniye organizatsiyey (na primere ООО «Samarintur») [Crisis management organization (on the example of LTD. «Samarintur»)]. Ekonomicheskiy gurnal [Economic magazine], 2010, issue 2, pp.40-51.
4. Kalyugina S.N. Kontseptualnyye osnovy razrabotki I realizatsii sotsialnoy strategii promyshlennogo predpriyatiya [Conceptual bases of development and realization social strategists of industrial enterprise]. Moscow, Direct-Media Publ., 2014. P. 267.
5. Kozhukhov D.L. Finansy zhelezných dorog v usloviyakh krizisa [Finances of railways in the conditions of crisis]. Available http://atwww.rusnauka.com/18_EN_2009/Economics/48634.doc.htm. (Accessed 23 November 2016).
6. Korotkov E.M. Antikrizisnoye upravleniye [Crisis management]. Moscow, INFRA-M Publ., 2005. P. 620.
7. Uskov D.G. Upravlenie personalom kompaniy otrasli transporta i logistiki v usloviyakh krizisa [Management of the personnel of company of industry of transport and logistic in the conditions of crisis]. Saint Petersburg, Bonniyer Byznes Press Publ., 2008. Chapters 1-6, 7-8.
8. Fetysov G.G. O merakh po preodoleniyu mirovogo krizisa I firmirvaniyu ustoychiviy finansovo-ekonomicheskoy sistemi [About measures on overcoming of world crisis and forming of the steady finansovo-ekonomicheskoy system]. Voprosi ekonomiki [Questions of economy], 2009, issue 4, pp.31-41.
9. Tsvetov Yu.M. Zaliznychniy transport Ukrainy na porozi refermuvannya [A railway transport of Ukraine is on the threshold of reformation]. Kyiv, DETUT Publ., 2008. P. 189.
10. Chernyavska T.A. Antikrizove upravlinnia pidpriemstv transportu v umovakh turbulentsnosti [Anticrisis management of enterprises of transport in the conditions of turbulence]. Naukovi pratsi Kirovogradskogo natsionalnogo tekhnichnogo universitetu. Ekonomichni nauki [Scientific labours of the Kirovograd national technical university. Economic sciences], 2010, issue 4, part II, pp.31-41.

УДК 338.51:656.2

Андрій Садюк

(аспірант, Державний економіко-технологічний університет транспорту)

УМОВИ ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ ЦІНОУТВОРЕННЯ У ПОТЕНЦІЙНО КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРАХ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Актуальність лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту обумовлена подальшим реформуванням галузі, в межах якої відбувається демонополізація ринку вантажних перевезень. Аналіз наукових публікацій щодо ціноутворення по вантажних перевезеннях свідчить про відсутність досліджень щодо лібералізації ціноутворення на залізничному транспорті. Досліджено умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Визначено такі умови лібералізації як збільшення інвестицій, впровадження інновацій, застосування конкурсних процедур, активна конкуренція. Визначено особливості, які притаманні природним монополіям, які не сприяють збільшенню інвестицій, впровадженню інновацій, застосуванню конкурсних процедур, активній конкуренції. Розглянуто таку ознаку, яка притаманна природним монополіям як специфічність активів. Розглянуто вплив лагу регулювання на впровадження інновацій. Розглянуто, що для сфери природної монополії існують певні законодавчі особливості в межах конкурсних процедур, що посилюють ринкову владу домінуючого гравця серед залізничних підприємств. Вказано на необхідність застосування активної конкуренції для подолання ринкової влади домінуючого гравця на ринку в тому числі за рахунок застосування адвокатування конкуренції.

Ключові слова: залізничний транспорт, природна монополія, лібералізація, лібералізація ціноутворення, умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Андрей Садюк

(аспірант, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

УСЛОВИЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В ПОТЕНЦИАЛЬНО КОНКУРЕНТНЫХ СЕКТОРАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕД- ПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Актуальность либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта обусловлена дальнейшим реформированием отрасли, в рамках которой происходит демонополизация рынка грузовых перевозок. Анализ научных публикаций

© Садюк А., 2016

относительно ценообразования по грузовым перевозкам свидетельствует об отсутствии исследований по либерализации ценообразования на железнодорожном транспорте. Исследованы условия либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Определены такие условия либерализации как увеличение инвестиций, внедрение инноваций, применение конкурсных процедур, активная конкуренция. Определены особенности, присущие естественным монополиям, которые не способствуют увеличению инвестиций, внедрению инноваций, применению конкурсных процедур, активной конкуренции. Рассмотрен такой признак, который присущ естественным монополиям как специфичность активов. Рассмотрено влияние лага регулирования на внедрение инноваций. Рассмотрено, что для сферы естественной монополии существуют определенные законодательные особенности в рамках конкурсных процедур, которые усиливают рыночную власть доминирующего игрока среди железнодорожных предприятий. Указано на необходимость применения активной конкуренции для преодоления рыночной власти доминирующего игрока на рынке в том числе за счет применения адвокатирования конкуренции.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, естественная монополия, либерализация, либерализация ценообразования, условия либерализации ценообразования в потенциально конкурентных секторах деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Andriy Sadiuk

(postgraduate, State Economy and Technology University of Transport)

CONDITIONS FOR PRICING DEREGULATION IN POTENTIALLY COMPETITIVE SECTORS OF OPERATIONS OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Applicability of pricing deregulation in potentially competitive sectors of operations of railway transport enterprises is caused by further reforms in the industry where deregulation of the freight transport market occurs. Analysis of scientific publications regarding the price formation for the freight transport shows unavailability of any studies of pricing deregulation conditions as regards the railway transport. Such deregulation preconditions as increase in investments, implementation of innovations, application of tender procedures and active competition have been determined. Certain peculiarities have been noted that, despite their inherence to natural monopolies, are not conducive to aforesaid increase in investments, implementation of innovations, application of tender procedures and active competition. Such feature as specificity of assets, inherent to natural monopolies, is considered as well. Influence of the regulation lag over implementation of any innovations is discussed. It is shown that certain legislative peculiarities exist for the natural monopoly sphere thus enhancing the market power of a dominant player among railway enterprises. The necessity of active competition to overcome the market power of any dominant player on the market is noted, including the overcoming owing to the competition advocacy.

Keywords: railway transport, natural monopoly, deregulation, pricing deregulation, pricing deregulation conditions in potentially competitive sectors of operations of railway transport enterprises.

Постановка проблеми. При реформуванні залізничної галузі в межах різних моделей реформування необхідно враховувати особливості економічного середовища, в якому проводяться перетворення, підготовленість цього середовища до змін. У галузі природної монополії важливо не тільки врахування технологіко-економічних особливостей, що пов'язані з виділенням природних монополій як особливих об'єктів державного регулювання та контролю з боку державних органів, а також створення таких обставин, при яких зміни, що будуть складати зміст лібералізації ціноутворення будуть найкращим чином сприяти розвитку та створенню конкуренції на ринку, крім того необхідно враховувати поведінку існуючих та потенційних учасників ринку на існування цих обставин. Незалежно від моделі реформування залізничної галузі держава матиме вплив на галузь через декілька базових механізмів реалізації свого впливу. Особливості державного впливу та підготовленість середовища, в якому відбуваються зміни залізничної галузі прямо корелює з ціноутворенням як визначальним процесом такого перетворення.

У зв'язку з цим потребують дослідження умов лібералізації ціноутворення на послуги, які надаються підприємствами залізничного транспорту у потенційно конкурентних секторах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значний внесок у дослідження та розв'язання проблем на залізничному транспорті, в тому числі й ціноутворення, зробили такі відомі вчені, як Загорський К.Я., Вітте С.Ю., Крейнін А.В., Мазо Л.А., Єловий І.О., Хусаїнов Ф.Й., Колесникова Н. М., Макаренко М. В., Р. Піттмен, Чебанова Н. В., Чорний В. В., Чупров О.І. та ін. [1, 2]. Проте на сьогодні бракує досліджень щодо визначення умов лібералізації ціноутворення в галузі природної монополії в умовах відсутності сформованого конкурентного середовища залізничної галузі. З'ясування цих умов лібералізації видається актуальною задачею та може бути враховане, здійснюючи будь-які перетворення у галузі природної монополії. Умови лібералізації ціноутворення необхідно також враховувати для здійснення змін в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Метою статті є визначення умов лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. В межах зміни глобальних поглядів на регулювання економічних процесів, таких як лібералізм, кейнсіанство, монетаризм, дирижизм та ін. змінюється інститут регулювання. Інституту регулювання притаманна еволюція. Інститут регулювання змінюється, змінюються концепції, на яких він базується, доповнюється новими механізмами, інструментами, методами тощо.

Лібералізація цін не означає повного скорочення будь-якого втручання держави в процес ціноутворення. Перехід від політики прямого втручання в справи управління підприємствами (на рівні макроекономіки) до системи глобального регулювання (на рівні макроекономічних процесів) для економіки означає лише зміну форм втручання – перехід від «дирижиських» методів до методів опосередкованого втручання на ринок та ціни.

Тому говорячи про лібералізацію ціноутворення на будь-яких підприємствах слід говорити про те, як змінюється втручання (регулювання) держави на процес ціноутворення [3]. Зміна форм втручання полягає в тому, що відбувається зміна концепції регулювання.

За визначенням французького філософа Андре Конт-Спонвіль, умовою є «...необхідна обставина або недостатня причина; те, без чого явище не може відбутися, але чого недостатньо, щоб пояснити, чому воно відбувається...» [5].

Під умовою лібералізації ціноутворення слід розуміти безпосередньо обставини середовища, без яких неможливе існування лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

За результатами наших досліджень визначимо умови, які необхідні для лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту. Однією з умов вказаних нами процесів є інвестиції. Так, обсяг інвестицій є тим вхідним бар'єром, що характерний для галузей природних монополій, оскільки він не дозволяє новим фірмам почати провадження діяльності на ринку, якщо навіть будуть усунуті всі адміністративні перепони. Це відбувається тому, що технологічні особливості галузей природних монополій вимагають значних фінансових витрат на купівлю основних виробничих засобів, а також на їхнє технічне обслуговування. Це призводить до того, що фірми, які вже працюють на ринку, мають переваги у порівнянні з фірмами, що тільки можуть зайти на ринок. Природні монополісти володіють ринковою владою, що дозволяє їм мати переваги як цінового, так і нецінового характеру.

Суб'єкти природних монополій, що здійснюють свою діяльність у сферах природних монополій, володіють специфічними активами. Однією з ознак природних монополій є наявність у їхніх суб'єктів специфічних активів. Поняття специфічних активів ввів Нобелівський лауреат з економіки О. Вільямсон. Так, за його визначенням, «Специфічні активи – це ті, які є результатом спеціалізованої інвестиції та які не можуть бути перепрофільованими для використання у альтернативних цілях або альтернативними користувачами без втрат у їх виробничому потенціалі» [6, с. 689].

Як зазначають В.Д. Базилевич та Г.М. Филюк більша специфічність буде характерна для матеріальних, ніж нематеріальних активів. Так, для залізничних підприємств: «...ймовірні тільки два варіанти використання залізничних рейок – саме як рейок, і як металобрухту. Безумовно, перший варіант є значно прибутковішим. Водночас, укладачі рейок можуть досить швидко перекваліфікуватись у робітників інших професій і, навпаки» [7, с. 56].

Вказані моменти призводять до того, що інвестиції у сферах діяльності залізничних підприємств у специфічні активи характеризуються меншою інвестиційною привабливістю.

Альтернативна вартість специфічних активів буде нижчою від фактичного варіанта використання, що створює додатковий бар'єр для виходу домінуючого гравця з галузі. Тобто, щоб вийти з галузі потрібно домінуючому гравцю понести значні витрати, якщо не буде передбачений механізм компенсації таких витрат.

Слід зазначити, що природний монополіст, як домінуючий гравець на ринку з економічної точки зору не має стимулів для здійснення інвестицій в інновації, хоча інновації також є умовою лібералізації ціноутворення. Це обґрунтовується наступним. Як відомо з економічної теорії, основним джерелом інновацій, згідно з багаторічними спостереженнями, є нові фірми. Нові фірми на будь-якому ринку є суб'єктом розробок і впровадження технологічних досягнень. Інновації забезпечують фірмі можливості отримувати прибутки при входженні в галузь, при цьому не важливо, це буде лише перерозподіл існуючих прибутків у галузі чи створення додаткових [8, с. 627]. У випадку регульованого ринку, де продаються результати основної діяльності залізничних підприємств – перевезення, відбувається регулювання не лише цін, а й входу/виходу на такий ринок. Таким чином, регулювання є запобіжником входу в ринок нових фірм та, як наслідок, інновацій. З іншого погляду, оскільки регулювання та діяльність природної монополії створює для її суб'єктів можливість отримання надприбутків, то для диференціації своєї продукції монополіст, інвестуючи у науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи,

тим самим збільшує попит на свою продукцію, як одного із способів здійснення нецінової конкуренції. Проте технологічний стан інфраструктури залізничного транспорту не дозволяє спиратися на висновок щодо інвестицій у інновації.

Наступним моментом, що пов'язаний з впровадженням або відсутністю впровадження інновацій, є так званий лаг регулювання. Під лагом регулювання розуміється той проміжок у часі, упродовж якого регулятор не змінює тарифи. Як зазначають В. Кіп Віскузі, Джон М. Вернон та Джозеф Е. Гарингтон (мол.), регулятивні лаги впливають на швидкість впровадження або відсутності впровадження інновацій. Для ілюстрації цього висновку звернемось до рис. 1. Якщо регулятор утримує ціни на рівні, що дорівнює середнім витратам, а технологія, яка застосовується, забезпечує утримання середніх витрат на рівні C , в таких умовах регульована ціна (P) дорівнює середнім витратам та дорівнює C .

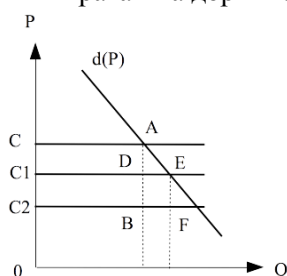


Рис. 1. Вплив неефективності регулятивних лагів на впровадження інновацій

Джерело: складено за [8]

Якщо регульована фірма запровадить інновації, то це зменшить середні витрати до рівня, який відповідає $C2$. В такому випадку регульована фірма буде отримувати прибутки, що дорівнюють площі прямокутника $CABC2$. Такі прибутки фірма зможе отримувати протягом часу до моменту перегляду тарифів регулятором. В момент перегляду регулятор перегляне тарифи та знизить їх до рівня, що буде дорівнювати новому значенню середніх витрат $C2$. З цього моменту часу регульована фірма більше не зможе одержувати прибутки, що створювались впровадженням інновацій. Тепер, якщо фірма впроваджує частково інновації, то в момент зменшення регульованої ціни до $C1$ та до моменту наступного часткового впровадження інновацій (до зменшення ціни до $C2$), фірма буде отримувати прибуток, що дорівнює площі прямокутника $CADC1$ та протягом наступного впровадження – прибуток, що дорівнює площі прямокутника $C1EFC2$.

Таким чином, при двокроковому впровадженні інновацій прибуток компанії за рахунок інновацій збільшується на величину площі прямокутника $DEFB$. Тобто, регульована фірма має стимул дуже повільно та з якомога більшою кількістю кроків впроваджувати інновації, де кроком впровадження буде слугувати часовий лаг регулювання тарифів, та загалом регулювання цін зменшує стимул до інновацій, оскільки зменшує віддачу від них [4, с. 670]. Обмеження інновацій призводить до зниження продуктивності праці, а також унеможливорює виникнення стимулів для зростання продуктивності праці. Як зазначається у [8, с. 670] протягом 1956-1974 рр. сукупний приріст продуктивності залізничної галузі Канади склав 3,3%, за той же самий період при відсутності інновацій у США – лише 0,5%. Натомість, як зазначають Баумоль та Віліг у своїй роботі, внаслідок дерегулювання залізничної галузі у США протягом 1981-1985 рр. у залізничні споруди, будівництво та ремонт колії було інвестовано 27 млрд дол., а у вагони, локомотиви та інше обладнання – 30 млрд дол. [9].

Умовою лібералізації ціноутворення має також бути застосування конкурсних процедур при закупівлях і виключення протекціоністських норм із законодавства, які покращують положення одних суб'єктів господарювання порівняно з іншими та є потенційною основою для опортуністичної поведінки як з боку державних органів, так і регульованих суб'єктів.

Враховуючи можливість постійних змін кон'юнктури ринку енергоносіїв залізничні підприємства повинні застосовувати процедури конкурсних закупівель. Причому така вимога має стосуватися не лише енергоносіїв, а й будь-яких ресурсів, що використовуються в діяльності залізничних підприємств. Конкуренція при закупівлях повинна сприяти зниженню цін на продукцію, а стимул контролю за дотриманням правил конкурсних закупівель в цьому разі буде існувати у безпосередніх учасників, що є постачальниками продукції. В такому разі буде відбуватися часткове перекладання ризику контролю за конкурсними закупівлями з регулюючих органів на постачальників продукції [10].

На сьогодні відповідно до ст. 2 Закону України «Про особливості здійснення закупівель в окремих сферах господарської діяльності» [12] суб'єкти, що здійснюють діяльність у сфері «надання послуг з користування інфраструктурою залізничного транспорту загального користування» закупівлю робіт та послуг здійснюють на конкурсній основі відповідно до Закону України «Про здійснення державних закупівель» [13]. В той же час у цьому законі [12] відповідно до абзацу 5 п. 1 ч. 1 ст. 4 існує виключення, відповідно до якого, «підприємствам, установам в межах єдиного виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту загального користування та господарськими товариствами, 100 відсотків акцій (часток, паїв) яких належить державі, метою діяльності яких є забезпечення перевізного процесу» надається право здійснення закупівель без застосування процедур, визначених Законом України «Про здійснення державних закупівель» [12, 9]. Тобто, загалом існує неоднаковість застосування умов щодо закупівлі товарів, робіт, послуг залізничними підприємствами. Додатково до цього відповідно до Закону України «Про природні монополії» [11] та «Зведеного переліку суб'єктів природних монополій» (станом на 22.01.2016) ПАТ «Укрзалізниця» та її підприємства є суб'єктами природних монополій у 4 сферах [14], а сфера, яка підпадає під конкурсні закупівлі є значно обмеженою у порівнянні з цим, що також створює неоднаковість і диспропорцію застосування умов щодо закупівлі товарів, робіт, послуг тощо.

Ще однією умовою лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту є активна конкуренція та створення підстав для її розвитку. У зв'язку з цим, очевидно, існуватимуть проблеми, пов'язані з домінуючим впливом діючого основного гравця залізничного транспорту на ринок та конкуренцію. Такий вплив на ринок є особливим видом порушення роботи ринкового механізму, яким у багатьох країнах займаються регулюючі та антимонопольні органи. Ось чому в багатьох країнах існують органи, які регулюють конкуренцію як в цілому, так і специфічний регулюючий орган у залізничній галузі. Важливим є застосування адвокатування конкуренції, оскільки це дозволяє попередньо встановлювати правила для чіткого визначення умов, які сприятимуть конкуренції, замість застосування постфактум каральних заходів до поведінки, спрямованої на обмеження конкуренції, чи проведення перебудови галузі. Як показує практика ринків, що перебувають у стані природної монополії, навіть після введення конкуренції на таких ринках, домінуючі гравці продовжують домінувати на своїх ринках, оскільки окремі види діяльності залишаються у стані природної монополії. Тому запровадження дієвої та активної конкуренції на ринках природних монополій у багатьох країнах світу проходить важче і з більшими ускладненнями, ніж на інших ринках. Важливим є контроль з боку антимонополь-

ного органу за зловживаннями домінуючих гравців залізничного транспорту, створення та запровадження процедур виділення і використання специфічних активів на недискримінаційній основі, об'єктивно та прозоро.

Таким чином, ми визначили наступні умови лібералізації ціноутворення в потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту: збільшення інвестицій, впровадження інновацій, застосування конкурсних процедур при здійсненні діяльності, активна конкуренція.

Висновки та пропозиції. Визначення умов лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту дозволяє використовувати результати такого дослідження при розробці та дизайні програм для реалізації кроків різних політик, починаючи від галузевих (промислова та ін.), закінчуючи конкурентною (антимонопольно-конкурентною) політикою, як виду економічної політики держави, а також надає можливість проводити більш ґрунтовні дослідження щодо методології встановлення тарифів на послуги залізничних підприємств, сприяє розробці науково-методичних підходів до подальшої активізації конкуренції у потенційно конкурентних секторах залізничного транспорту. У сукупності це розширює можливості щодо демонополізації ринку вантажних залізничних перевезень та є необхідним при дослідженні принципів лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Колесникова Н. М. Адаптивно-гармонізаційний механізм ціноутворення на залізничному транспорті: формування, функціонування та розвиток : Монографія. – К. : КУЕТТ, 2006. – 564 с.
2. Pittman R. Competition in Freight Railways: 'Above-the-Rail' Operators in Central Europe and Russia [Text] / R. Pittman, O. Diaconu, E. Şip, A. Tomová, J. Wronka // Journal of Competition Law and Economics. – Vol. 3, 2007, 4. – PP. 673-687.
3. Колесникова Н., Садюк А. Сутність та зміст лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту / Збірник наукових праць ДЕДУТ. Серія «Економіка і управління». – К. : 2015. – Вип. 34. – С. 121-130.
4. Садюк А. В. Сучасні концепції та аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту / Журнал «Економічний форум». – Л. : ЛНТУ, 2016. – № 4. – С. 171-177.
5. Конт-Спонвиль, Андре. Философский словарь / Пер. с фр. Е. В. Головиной. – М.: Этерна, 2012. – 752 с.
6. Уильямсон О. И. Экономические институты капитализма: фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация. – СПб. : Лениздат; CEV Press, 1996. – 702 с.
7. Базилевич В. Д., Филюк, Г. М. Природні монополії. – Київ : Знання, 2006. – 367 с.
8. Віскузі К. та ін. Економічна теорія регулювання та антимонопольна політика: Пер. з англ. / В. Кіп Віскузі, Джон М. Вернон, Джозеф Ф. Гарингтон (мол.). ; [Наук. ред. та авт. Передм. О. Кілієвич]. – К. : Вид-во Соломії Павличко «Основи», 2004. – 1047 с.
9. Willig, R. D. Baumol, W. J. Using Competition as a Guide / Regulation: AEI Journal on Government and Society. – 1987. – No 1. – P. 28-35.
10. Авдашева С. Экономический анализ конструкции «группа лиц» в контексте антимонопольного регулирования. Развитие конкуренции в отраслях с естественномонопольным компонентом : основания, варианты, ограничения / С. Авдашева, А. Шаститко. – Москва : РЕЦЭП, 2005. – 149 с.
11. Про природні монополії : Закон України від 20 квітня 2000 року №1682-III // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>. – Назва з екрану. (Дата звернення: 10.11.2016).
12. Про особливості здійснення закупівель в окремих сферах господарської діяльності : Закон України від 24.05.2012 № 4851-VI // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4851-17> – Назва з екрану. (Дата звернення: 4.03.2016).
13. Про здійснення державних закупівель : Закон України від 10.04.2014 № 1197-VII // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1197-18> (Дата звернення: 4.03.2016).

14. *Zvedeniy perelik sub'ektiv prirodnykh monopolii stanom na 22.01.2016 r.*: Rozporядzhennya Antymonopol'nogo komitetu Ukrainy № 874-r vid 28.11.2012 r. [Elektronnyy resurs]. – Rezhim dostupu: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=113896&schema=main> (Data zvernennya 16.10.2016).

REFERENCES

1. *Kolesnykova N.M.* Adaptivno-harmonizatsiyni mekhanizm tsinoutvorennia na zaliznychnomu transporti: formuvannia, funktsionuvannia ta rozvytok [Tekst] : Monohrafiia. – K. : KUETT, 2006. – 564 p.
2. *Pittman R.* Competition in Freight Railways: 'Above-the-Rail' Operators in Central Europe and Russia [Text] / R. Pittman, O. Diaconu, E. Šip, A. Tomová, J. Wronka // Journal of Competition Law and Economics. – Vol. 3, 2007, 4. – PP. 673-687.
3. *Kolesnykova N., Sadiuk A.* Sutnist' ta zmist liberalizatsii tsinoutvorennia u potentsiyno konkurentnykh sektorakh diial'nosti pidpriemstv zaliznychnoho transpor / Zbirnyk naukovykh prats' DETUT. Seriiia «Ekonomika i upravlinnia». – K. : 2015. – Vyp. 34. – S. 121-130.
4. *Sadiuk, A. V.* Suchasni kontseptsii ta aspekty rehuliuвання diial'nosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu / Zhurnal «Ekonomichnyj forum». – L. : LNTU, 2016. – № 4. – S. 171-177.
5. *Kont-Sponyyl', Andre.* Fylosofskyj slovar' / Per. s fr. E. V. Holovynoj. – M.: Eterna, 2012. – 752 s.
6. *Uyl'iamson, O. Y.* Ekonomycheskye ynstytuty kapytalyzma: fyrmy, rynky, «otnoshencheskaia» kontraktatsiia. – Spb. : Lenyzzdat; CEV Press, 1996. – 702 c.
7. *Bazylevych, V. D., Fyliuk, H. M.* Pryrodni monopolii. – Kyiv : Znannia, 2006. – 367 s.
8. *Viskuzi K. ta in.* Ekonomichna teoriia rehuliuвання ta antymonopol'na polityka: Per. z anhli. / V. Kip Viskuzi, Dzhon M. Vernon, Dzhozef F. Haryngton (mol.). : [Nauk. red. ta avt. Peredm. O. Kiliievych] – K. : Vyd-vo Solomii Pavlychko «Osnovy», 2004. – 1047 s.
9. *Willig, R. D. Baumol, W. J.* Using Competition as a Guide / Regulation: AEI Journal on Government and Society. –1987. – No 1. – P. 28-35.
10. *Avdasheva, S.* Ekonomycheskyj analiz konstruksyyi «hruppa lyts» v kontekste antymonopol'noho rehulirovaniia. Razvytye konkurentsyy v otrasliakh s estestvennomonopol'nym komponentom : osnovanyia, varyanty, ohranychenyia / S. Avdasheva, A. Shastytko. – Moskva : RETsEP, 2005. – 149 s.
11. *Pro pryrodni monopolii* : Zakon Ukrainy vid 20 kvitnia 2000 roku №1682-III // [Electronic resource]. – Retrieved from: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>. (In Ukr., Accessed: 10.11.2016).
12. *Pro osoblyvosti zdijsnennia zakupivel' v okremykh sferakh hospodars'koi diial'nosti* : Zakon Ukrainy vid 24.05.2012 № 4851-VI // [Electronic resource]. – Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4851-17>. (In Ukr., Accessed: 4.03.2016).
13. *Pro zdijsnennia derzhavnykh zakupivel'* : Zakon Ukrainy vid 10.04.2014 № 1197-VII // [Electronic resource]. – Retrieved from: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1197-18>. (In Ukr., Accessed: 4.03.2016).
14. *Zvedenyj perelik sub'ektiv pryrodnykh monopolij stanom na 14.11.2016 r.*: Rozporiadzhennia Antymonopol'noho komitetu Ukrainy № 874-r vid 28.11.2012 r. [Electronic resource]. – Retrieved from: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=113896&schema=main> (In Ukr., Accessed: 4.11.2016).

УДК 656. 072:330.36

*Вікторія Творонович, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Катерина Зеніч
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ВОКЗАЛІ

У статті висвітлено загальну характеристику основних чинників, що впливають на обсяги та структуру пасажирських перевезень у сучасних умовах соціально-орієнтованої економіки.

Взаємини людей із транспортними структурами виникають під час переміщення товарів, готової продукції і задоволення потреб населення в переміщенні. Вони належать до виробничих відносин і підпорядковані дії економічних законів, сутність яких відповідає цим відносинам.

Здійснюючи перевезення пасажирів, пасажирський транспорт позитивно впливає на роботу та розвиток усіх галузей економіки завдяки підвищенню економічної активності і якості суспільного виробництва, що залежить від безперервності і ритмічності транспортного обслуговування населення. За критерієм якості, зазвичай пасажир вибирає транспорт. Різним видам транспорту характерна різна якість обслуговування пасажирів, яка залежить від ступеня розвитку інфраструктури та впровадження інноваційних технологій.

Ключові слова: чинник, обсяг, структура, якість.

*Виктория Творонович, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта»)*

*Екатерина Зенич
(магістр, Государственный экономико-технологический университет транспорта»)*

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ВОКЗАЛЕ

В статье освещена общая характеристика основных факторов, влияющих на объемы и структуру пассажирских перевозок в современных условиях социально-ориентированной экономики.

© Творонович В., Зеніч К., 2016

Взаимоотношения людей с транспортными структурами возникают во время перемещения товаров, готовой продукции и удовлетворения потребностей населения в перемещении. Они принадлежат к производственным отношениям и подчинены действиям экономических законов, сущность которых соответствует этим отношениям.

Осуществляя перевозки пассажиров, пассажирский транспорт положительно влияет на работу и развитие всех отраслей экономики благодаря повышению экономической активности и качества общественного производства, зависит от бесперебойности и ритмичности транспортного обслуживания населения. По критерию качества, обычно пассажиры осуществляют выбор транспорта. Различным видам транспорта характерно различное качество обслуживания пассажиров, которое зависит от степени развития инфраструктуры и внедрения инновационных технологий.

Ключевые слова: фактор, объем, структура, качество.

*Victoria Tvoronovych, PhD, associate professor
(associate professor of the Department «Economics and Entrepreneurship»,
State Economy and Technology University of Transport);*

*Kateryna Zenych
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

ECONOMIC FUNDAMENTALS IMPROVING PASSENGER SERVICE ON RAILWAY STATION

In the article the general description of the main factors affecting the volume and structure of passenger traffic in the current conditions of socially oriented economy.

The relationship of people with transport structures occur during the movement of goods, finished products and meet the needs of population displacement. They belong to industrial relations and are subject to the action of economic laws, which corresponds to the essence of this relationship.

Carrying passengers, passenger transportation positive effect on employment and development of all sectors of the economy through increased economic activity and quality of social production, depending on the rhythm and continuity of transport services. In terms of quality, choice is usually carried passengers transport. Different modes of transport characterized by different quality of service for passengers, depending on the degree of infrastructure development and introduction of innovative technologies.

Keywords: factor, volume, structure, quality.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування є важливою умовою для безпеки нації і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

На даний час залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва та населення у перевезеннях. Проте стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

В економічних обставинах вимоги пасажирів щодо якості транспортного обслуговування зростають. Саме тому виникає необхідність удосконалення пасажирських перевезень у нових економічних умовах антикризового господарювання та реформування залізничного транспорту, яке сприяє підвищенню якості обслуговування пасажирів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання удосконалення перевезення залізничним транспортом пасажирів розглядалися у працях багатьох учених і спеціалістів: Макаренко М. В [5], Гудкова В. П. [3], Пилипенко О. В., Творонович В. І., Познякова О. В. У їхніх роботах розглядаються закономірності функціонування пасажирського залізничного транспорту та встановлюється суспільно-економічне значення системи пасажирських перевезень, вивчається транспортна рухливість населення та її особливості, вивчаються особливості та методи прогнозування обсягів пасажиропотоків на транспорті загального користування, критерії ефективності роботи системи пасажирського транспорту та якості пасажирських перевезень підприємства. Розкривають такі важливі питання, як проблеми підвищення ефективності пасажирських перевезень та причини їх збитковості, методи планування експлуатаційних витрат і формування собівартості пасажирських перевезень, доходи і тарифи у перевезеннях, економіку пасажирського поїзда.

Метою даної статті є: дослідження шляхів розвитку пасажирських перевезень для покращення якості обслуговування пасажирів. Проаналізувати основні проблеми пасажирських перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт відіграє значну роль для економіки країни. Пріоритетними особливостями є те, що цей вид транспорту обслуговує виробничі галузі національного господарського комплексу держави і задовольняє потреби населення в перевезеннях незалежно від погоди, практично у всіх кліматичних умовах та в будь-яку пору року.

Перевезення пасажирів мають важливе як соціальне, так і економічне значення; на долю залізниць припадає майже половина загального пасажирообороту країни. Для покращення якості обслуговування постійно вивчається попит населення на перевезення та обслуговування. На кожному вокзалі ведуть облік відправлених пасажирів по основних напрямках у поїздах свого формування та обігу в транзитних поїздах.

Сучасний рівень обслуговування ґрунтується на застосуванні сучасних транспортних, митних та інформаційних технологій, на максимальній реалізації можливостей кожного виду транспорту, що забезпечить інтеграцію України в європейську та міжнародну транспортну систему. Збитковість пасажирських перевезень залізницями вимагає нових підходів до їх організації. Покращення фінансового стану лише за рахунок підвищення тарифів на вартість проїзду в потягах, а також традиційних видів послуг з обслуговування пасажирів безпосередньо на вокзалах не дають істотного зростання доходів. Працівники пасажирських станцій і вокзалів повинні забезпечувати здійснення високого рівня культури а також якісні обслуговування, застосовування раціональних графіків роботи підрозділів, скорочення часу обслуговування пасажирів на вокзалах, задоволення потреб пасажирів у профільних і непрофільних послугах.

Показники роботи вокзалів повинні відображати високу якість послуг, враховувати передовий вітчизняний та закордонний досвід.

Основними принципами обслуговування пасажирів на вокзалах є:

- визначення показників якісної роботи та обслуговування пасажирів;
- забезпечення позавідомчих умов соціального захисту прав пасажирів;
- підвищення культури обслуговування пасажирів за рахунок оптимальної ув'язки інтересів перевізника (працівників залізниці) та споживача (пасажирів), на основі застосування матеріальної зацікавленості;

- встановлення додаткових норм, правил і вимог до якості обслуговування та перевезення пасажирів.

Якість і вартість транспортного обслуговування виробництва й населення в ринкових умовах визначають положення та ефективність роботи кожного виду транспорту на ринку в умовах конкуренції різних видів транспорту. За критерієм якості, як правило, здійснюється вибір виду транспорту. Якість перевезень характеризує ступінь суспільної корисності продукції і послуг транспорту. Якісні показники роботи транспорту найбільш повно характеризують ефективність його роботи. Кожний вид транспорту має свої особливості та загальні показники якості транспортного обслуговування пасажирів.

Найважливішими загальними показниками якості пасажирських перевезень на транспорті є такі:

- регулярне перевезення і зручність розкладу руху транспортних засобів;
- швидкість перевезень пасажирів, яка обумовлює час, який пасажир витрачає на поїздку, характеризується виконанням графіків та розкладів руху транспортних засобів;

- безпека проїзду пасажирів;
- умови транспортування пасажирів, культура їх обслуговування на вокзалах (зали очікування, каси продажу квитків, кімнати відпочинку), в поїздах (комфорт, сервіс, санітарні умови, повага з боку персоналу, організація харчування, культура).

Розвиток перевезень пасажирів – це комплекс дій з досягнення беззбиткового та з часом ефективного функціонування, який включає велику кількість взаємопов'язаних і мінливих факторів і результатів їх впливу. Саме такі фактори, принципи діяльності вимагають ретельного дослідження та узгодження, що можливе за умови реалізації дієвого механізму, рис 1.

Механізм розвитку залізничних пасажирських перевезень сприяє упорядкуванню завдань щодо вдосконалення пасажирських перевезень за рахунок проведення маркетингових заходів, розширення можливостей. Фінансово-економічний механізм, створений в умовах командно-адміністративної економіки, який є сукупністю щодо автономних елементів, багато з яких мають слабкий взаємозв'язок та взаємозалежність. Дія кожного з них забезпечує виконання елементарної операції в процесі управління залізничним транспортом. Складові фінансово-економічного механізму підприємств, які забезпечують пасажирські перевезення, є ланками цілісної системи управління вітчизняними залізницями.

Сучасний стан залізничної галузі та аналіз перспектив її розвитку свідчать про необхідність здійснення неординарних заходів, спрямованих на вирішення взаємопов'язаних задач: виживання і подальшого розвитку залізничного транспорту та його адаптації до умов ринкової економіки. Задача удосконалення системи пошуку нових шляхів для залучення на свій вид транспорту клієнтів набуває все більшої актуальності. Визначення оптимальних режимів обслуговування пасажирів на вокзалах та в поїздах є однією з основних проблем, від вирішення якої значною мірою залежить підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на ринку пасажирських перевезень.

Основними принципами роботи щодо підвищення якості обслуговування пасажирів є:

- робота з поліпшення якості послуг має проводитися в усіх транспортних підрозділах і на всіх рівнях;

- виробники рухомого складу і транспортних технічних засобів мають розвивати партнерські відносини з транспортом у справі забезпечення якості перевезень;

- робота полягає не лише в здійсненні контролю за якістю перевезень, а має проводитися з удосконаленням тих елементів транспортного процесу, від яких залежить якість;

- за неякісні перевезення відповідальність мають нести всі працівники, причетні до таких перевезень;
- робота з підвищення якості обслуговування пасажирів має проводитися постійно всіма працівниками транспортного комплексу.

Стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

До проблем, які слід розв'язати для забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту, також належать: перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних; низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень; недостатня прозорість фінансової діяльності галузі; недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, та невідповідність його організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни.

Проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті сприятиме прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності.

Українські залізниці на ринку транспортних послуг, дадуть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси залізниць та споживачів їх послуг.

Основною метою є реформування залізничного транспорту для задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення їх якості та зменшення вартості транспортної складової в ціні продукції.

Реформування на залізниці передбачає: забезпечення прозорості фінансової діяльності; створення доступних умов до користування послугами об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та додатковими послугами; удосконалення системи управління; створення сприятливих умов для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази залізниць; інтеграцію залізничного транспорту України у європейську та світову транспортну систему, створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики; підвищення ефективності діяльності галузі шляхом забезпечення безпеки функціонування; доступність ринку послуг залізниць для всіх суб'єктів господарювання.

Висновки та пропозиції. Підвищення доходності пасажирського комплексу можливе за рахунок розробки заходів, спрямованих на оптимізацію господарської діяльності, оптимізацію роботи збиткових маршрутів та підвищення конкурентоспроможності послуг щодо перевезення. Потрібно розробити стратегії розвитку транспортної системи, які включали б такі аспекти: підвищити ефективність ресурсів транспорту; своєчасне надання інформації про використання транспортних засобів на місцевому, регіональному і міжнародному ринку; проводити дослідження мобільності транспорту; розробляти основні стандарти використання транспортних засобів і транспортної інфраструктури, стимулювати вдосконалення мобільності транспорту. Розвиток пасажирських перевезень є складним поетапним довготривалим процесом реалізації засад переходу залізниці на міжнародні стандарти ведення управлінської та господарської діяльності. При цьому необхідно враховувати сукупність зовнішніх і внутрішніх факторів, що впливають на розвиток пасажирського сектора. Сукупність дій цих факторів забезпечує цілісність і єдність економічного розвитку пасажирських перевезень і поступове становлення беззбиткового механізму пасажирського залізничного транспорту та економіки держави в цілому. Подальші дослідження доцільно проводити у світлі обґрунтування форм і методів гнучкого ціноутворення на

пасажирські перевезення, встановлення засад ліквідації перехресного субсидіювання, а також поступового впровадження принципів комерціалізації у функціонування пасажирського сектора.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бакалінський О.В.* Маркетингове забезпечення впровадження перспективних видів залізничного рухомого складу. Монографія / О. В. Бакалінський. – К.: ДЕДУТ, 2012. – 268 с.
2. *Бакалінський О.В.* Пілотне дослідження завад пересуванню людей приміщеннями вокзалів станції Київ-Пасажирський / О.В. Бакалінський // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2014. – № 45. – С. 26-29.
3. *Гудкова В. П.* Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: монографія / К.: ДЕДУТ, 2013. – 290
4. *Константинов Д.В.* Формування актуальних напрямів розвитку пасажирських приміських перевезень залізницями України / Д.В. Константинов, С.М. Вартаць // Збірник наукових праць УкрДАЗТ, 2013. – Вип. 140. – С. 17-22.
5. *Макаренко М. В.* Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України. Монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.
6. *Пічкур Т.В., Фомина М.В.* Природоохоронні аспекти реформування залізничного транспорту // Матеріали Третьей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» ЭКУЖТ 2008, 23-27 июня 2008 года, г. Судак. – К.: ДЕДУТ, 2008. – С. 18-20.
7. *Дейнека О.Г., Череватенко О.М.* Економічні складові розвитку відносин власності на залізничному транспорті // Матеріали Третьей Международной научно-практической конференции «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» ЭКУЖТ 2008, 23-27 июня 2008 года, г. Судак. – К.: ДЕДУТ, 2008. – с. 18-20.
8. *Бараш Ю.С.* Проблеми пасажирських перевезень у міждержавному сполученні / Ю.С. Бараш, Н.О. Гайдук, Х.В. Дребот // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2010. – № 6. – С. 242-249.
9. *Магістраль.* Новини залізниць. На вокзалах Донецької залізниці працюють 22 POS-термінали для оплати проїзних документів оформлених через Internet [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magistraluz.com.ua/news/na-vokzalah-doneckoi-zalznici-pracujut-22-pos-terminali-dljaoplati-proiznih-dokumentiv-oformlenih-cherez-internet.html>

REFERENCES

1. *Bakalinskyy A.V.* Marketing software implementation promising railway rolling stock. Monograph / EV Bakalinskyy. – K.: DETUT, 2012. – 268 p.
2. *Bakalinskyy A.V.* The pilot study noise movement of people premises railway station Kyiv-Passenger / OV Bakalinskyy // Bulletin of Economics and Transport Industry, 2014. – № 45. – P. 26-29.
3. *Gudkova V.P.* methodology ensure the efficient functioning of enterprises of passenger: monograph / K.: DETUT, 2013. – 290 p.
4. *Konstantinov D.* Formation actual directions of development of passenger rail commuter traffic Ukraine / DV Konstantinov, SM Vartal // Proceedings of UkrDAZT 2013 – Vol. 140 – P. 17-22.
5. *Makarenko M.V.* Fundamentals of economic management in railway transport Ukraine. Monograph. – K.: KUETT, 2003. – 478 p.
6. *Pichkur T.V., Fomina M.V.* Environmental aspects of the reform zaliznychnohotransportu // Materials Mezhdunarodnoy the third scientific conference «Problems of economy and management at railroad transport en» ЭКУЗНТ 2008 23-27 yunyа, 2008, Mr Pike. – K.: DETUT, 2008. – p. 18-20.
7. *Dejneka A.G., Cherevatenko A.M.* The economic component of property relations in railway transport // Materials Mezhdunarodnoy the third scientific conference «Problems of economy and management at railroad transport en» ЭКУЗНТ 2008, 23-27 June, 2008, Mr Pike. – : DETUT, 2008. – p. 18-20.
8. *Barash Yu.* Problems passenger transport in interstate traffic / JS Barash, NO Hayduk, Kh.V. Drebot // Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, 2010. – № 6. – P. 242-249.
9. *Highway.* News railways. In Donetsk railway stations are 22 POS-terminals to pay for travel documents issued by Internet [electronic resource]. – Access mode: <http://www.magistraluz.com.ua/news/na-vokzalah-doneckoi-zalznici-pracujut-22-pos-terminali-dljaoplati-proiznih-dokumentiv-oformlenih-cherez-internet.html>.

УДК 331.2

*Олександр Ярим-Агаєв, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Юлія Прокопчук
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ЕКОНОМІЧНІ ЗАХОДИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ОПЛАТИ ПРАЦІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті розглянуто особливості управління трудовими ресурсами та оплата праці на підприємстві залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання. Для досягнення мети необхідно вирішити такі завдання: розкрити теоретичні основи оцінки системи оплати праці в умовах ринкових відносин; висвітлити форми і системи оплати праці та принципи її організації.

Робоча сила займає важливе місце у виробничій діяльності, вона створює додаткову вартість. Правильна організація оплати праці не лише створює ефективні стимули до праці, підвищення її якості, продуктивності та підвищення на цій основі ефективності виробництва, а й безпосередньо впливає на соціально-економічний розвиток країни та значною мірою визначає рівень життя населення.

В управлінському обліку витрати на оплату праці представлені як частка витрат виробництва. Ефективність діяльності безпосередньо залежить від діючої системи оплати праці. Заробітна плата як соціально-економічна категорія є основним джерелом грошових доходів працівників, тому її величина значною мірою характеризує рівень добробуту всіх членів суспільства.

В роботі надано пропозиції щодо вдосконалення організації обліку праці та заробітної плати, а також системи матеріального стимулювання працівників.

Ключові слова: система оплати праці, трудові ресурси, удосконалення.

*Александр Ярим-Агаев, к.э.н., доц.
(профессор каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта»)*

*Юлия Прокопчук
(магістр, Государственный экономико-технологический университет транспорта»)*

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕРЫ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ТРУДА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье рассмотрены особенности управления персоналом и оплата труда на предприятиях железнодорожного транспорта в современных условиях управления.

© Ярим-Агаєв О., Прокопчук Ю., 2016

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи: раскрыть теоретические основы оценки системы оплаты труда в условиях рыночных отношений; осветить формы и системы оплаты труда и принципы ее организации.

Рабочая сила занимает важное место в производственной деятельности она создает дополнительную стоимость. Правильная организация оплаты труда не только создает эффективные стимулы к труду, повышение его качества, производительности и повышения на этой основе эффективности производства, но и непосредственно влияет на социально-экономическое развитие страны и в значительной мере определяет уровень жизни населения.

В управленческом учете затраты на оплату труда представлены как доля расходов производства. Эффективность деятельности напрямую зависит от действующей системы оплаты труда. Зарботная плата как социально-экономическая категория является основным источником денежных доходов работников, поэтому ее величина в значительной мере характеризует уровень благосостояния всех членов общества.

В работе даны предложения по усовершенствованию организации учета труда и зарботной платы, а также системы материального стимулирования работников.

Ключевые слова: система оплаты труда, трудовые ресурсы, усовершенствование.

*Aleksandr Yarym-Aghaev, PhD, associate professor
(associate professor of Department «Economics and Entrepreneurship»,
State Economy and Technology University of Transport)*

*Yulia Prokopchuk
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

ECONOMIC MEASURES FOR IMPROVING OF THE WAGE SYSTEM FOR RAILWAY INTERPRISES

The article deals with the peculiarities of human resources and pay for railway undertakings in the current economic conditions.

To achieve the goal should be to solve the following problem: reveal the theoretical basis of assessment of remuneration at market conditions; highlight the forms and pay system and principles of its organization. Proper organization of remuneration of labour not only creates efficient incentives to work, improving its quality, productivity and on its basis improving the production efficiency, but also directly affect the socio-economic development of the country and largely determines the standard of living of the population.

The workforce plays an important role in the production of added value it creates. In managerial accounting labor costs are a fraction of the cost of production. The efficiency depends on the current wage system. Wages as a socio-economic category is the main source of cash income workers, so its value largely characterizes the level of welfare of all members of society.

The paper provided suggestions for improvement of accounting and wages and a system of material incentives for workers

Keywords: wage system, human resources, improvement.

Постановка проблеми. На даний момент існує багато невирішених питань у галузі заробітної плати. Основна проблема – це невідповідність між розміром оплати та трудовими зусиллями працівника, а також від результату його праці у тих підрозділах залізничних підприємств, де це можливо. Крім того, важливим складовим реформування залізничного транспорту є удосконалення заробітної плати.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розгляд проблем організації оплати праці на підприємстві в системі управлінського обліку наведено в роботах Ф. Бутинця [3], С. Голова [2], К. Друрі [4], Т. Карпової [5]. Попри значну кількість наукових праць сам розвиток удосконалення організації оплати праці в системі управлінського обліку потребує подальшого дослідження.

Метою статті – є аналітична оцінка діючої на підприємстві системи оплати праці, методи мотивації та стимулювання, а також визначення шляхів її вдосконалення на залізничному транспорті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основне значення системи оплати праці полягає в тому, щоб заохочувати працівників компанії, направивши їх на досягнення стратегічних завдань, що стоять перед нею, іншими словами, з'єднати матеріальні інтереси працівників із стратегічними завданнями організації.

Як правова категорія заробітна плата розкриває права та обов'язки сторін трудового договору щодо оплати праці робітників. З цього виходить, що заробітна плата є насамперед однією з основних умов трудового договору (ст. 21 КЗпП). Заробітна плата є, в першу чергу, оплатою праці, і саме цим вона відрізняється від різних доплат, допомог, гарантійних та компенсаційних виплат. Це спричинено тим, що робітник отримує заробітну плату після закінчення свого трудового процесу, її величина не залежить від тривалості робочого дня, а індивідуальні відмінності в заробітній платі зумовлені неоднаковою інтенсивністю праці робітників.

Заробітна плата є визначальним засобом стимулювання заохочення працівників у результаті своєї роботи, її продуктивності, покращення її асортименту та якості, а також збільшення обсягів виробництва.

Важлива роль заробітної плати в механізмі функціонування ринкової економіки зумовлена тим, що вона має виконувати такі основні функції: відтворювальну, стимулюючу, оптимізаційну, регульовальну, соціальну. Функції заробітної плати та механізм їх реалізації показано на рис. 1.

Заробітна плата – це винагорода або заробіток, обчислений, як правило, у грошовому виразі, який за трудовим договором власник або уповноважений ним орган виплачує працівникові за виконану роботу. Це загальновизнане визначення зарплати, що подано в законі України «Про оплату праці» [2].

Функція заробітної плати – це її призначення, роль, складова сфери практичної діяльності в узгодженні і реалізації інтересів головних суб'єктів соціально-трудоких відносин – найманих працівників і роботодавців [1].

Основне завдання організації заробітної плати полягає в тому, щоб зробити її залежною від колективу, від самої якості роботи кожного працюючого, і в результаті покращити стимулюючу функцію внеску працівників.

Організація оплати праці допускає:

- характеристику форм і систем оплати праці працюючих;
- розроблення критеріїв і визначення розмірів доплат за окремі здобутки працівників і фахівців підприємства;
- розроблення системи посадових окладів службовців і фахівців;
- обґрунтовування показників і системи преміювання співробітників.

Справа щодо організації оплати праці посідає одне із перших місць в соціально-економічній політиці держави. В умовах ринкової економіки практичне відтворення заходів щодо вдосконалення організації оплати праці має бути засноване на дотри-

манні певних її принципів, які необхідно ґрунтувати на таких економічних законах, як: законі про відшкодування витрат на відтворення робочої сили і законі вартості.

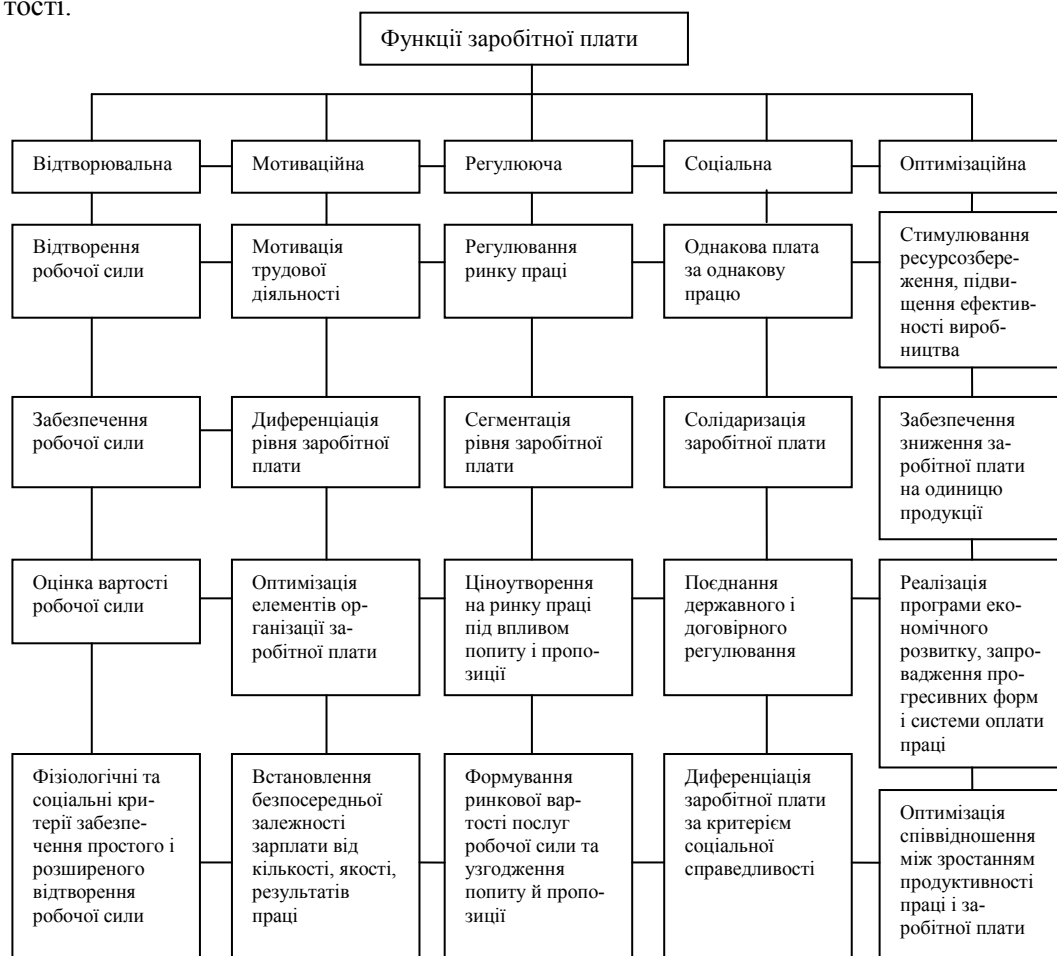


Рис. 1. Функції заробітної плати та механізм їх реалізації

Оплату праці працюючих визначають їхнім індивідуальним трудовим внеском з урахуванням виконаної ними роботи на підприємстві, і без обмежень в максимальних розмірах. Форма, система і розмір оплати праці робітників встановлюються підприємствам самостійно й обумовлюється в колективному договорі.

Конкретний розмір тарифних ставок і посадових окладів встановлюється колективним договором у межах наявних коштів на оплату праці, але не нижче від встановленого державою мінімального розміру заробітної плати (ст. 94, 96 і 97 Кодексу законів про працю (КЗпП) України).

У відповідності з постановою Кабінету Міністрів України від 02.12.93 р. № 974 «Про заходи у зв'язку з підвищенням мінімального розміру заробітної плати» і «Галузевими тарифними угодами між Міністерством інфраструктури України, Державною адміністрацією залізничного транспорту України та галузевою профспілкою залізничників і транспортних будівельників, Вільною профспілкою машиністів» для вирішення проблем, які стояли перед залізничним транспортом України, задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях і захисту інтересів залізничників, наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України

від 21.12.93 р. № 85 – затверджене Положення про умови оплати раці працівників залізничного транспорту України [6].

Упродовж певного періоду організаційних змін на залізницях було виявлене велике зниження обсягів перевезення та інших видів господарської діяльності під час одночасного збереження розмірів основних засобів обслуговування, яких потребує відповідно утримання працівників. В період масового перевезення вантажу та багажу за більшістю виробничих груп склалась чисельність працівників, без орієнтації на ефективність використання трудових ресурсів, тому у нових економічних обставинах з'являється потреба у застосуванні більш кваліфікованої праці, підвищення стимулювання та мотивації працівників, удосконалення залежності оплати праці на обсяг виконаної роботи.

З часом в умовах ринкової економіки зростає вартість трудових ресурсів та розмір середньої заробітної плати, посилюється заохочення працівників і підвищуються розміри інших форм підтримки, розширюються компенсаційні пакети та соціальні пільги для працівників певної сфери, що сприяє встановленню завдання переходу від розрахунків чисельності штатних робітників, зайнятих на обслуговуванні технічних засобів у підрозділах до обліку трудових витрат на одиницю експлуатаційного показника, пов'язаного з обсягами перевезення початково-кінцевих операцій допоміжної діяльності.

Стан економічного зростання в країні погіршує низький рівень оплати праці, який спостерігається в останні роки, занижує трудовий потенціал, слугує розвитку тіньових процесів і переходу працівників за кордон. Порядок оплати праці у сучасних умовах подано, як багатофакторну модель, у цілому по підприємству вона складається з суми індивідуальних оплат праці кожного працівника.

Система преміювання виконує функції зацікавленості працівників у досягненні вищих результатів праці, є ґрунтовним мотиваційним механізмом на підприємстві. Залежно від методів мотивації премію можна поділити за двома напрямками:

- створення преміальних заходів, щодо забезпечення високої якості продукції при обов'язковому зростанні кількісних показників у роботі;
- надання додаткових пільг, відповідно до потреб робітника.

Це дасть можливість, з одного боку, зацікавити працівників у ефективній праці, з іншого – дозволить роботодавцю завжди прогнозувати фонд оплати праці. Системи преміювання повинні розроблятися залежно від цілей підприємства, що забезпечить ефективність їх застосування.

У проєкті Державної програми реформування залізниці значна увага віддається складу працюючих і покращенню матеріальної та нематеріальної мотивації робітників у процесі удосконалення економічної сфери діяльності. Одне з головних місць у проєкті приділено певним заходам по покращенню нематеріального стимулювання корпоративної культури та соціального захисту працюючих на залізниці, як основні заходи поступового покращення методів мотивації робітників. Тому, однією з позачергових задач реформування та удосконалення системи управління підприємствами залізничного транспорту є покращення рівня соціальної захищеності працівників галузі. Удосконалення організації оплати праці підвищує її продуктивність, мотивацію та безпосередньо впливає на результат виконаної роботи. Зміни в оплаті праці повинні відбуватись на основі нормування роботи, в цьому й полягає проблема удосконалення. Державна підтримка та надійна законодавча база з урахуванням сучасного темпу економічного життя та інших актуальних проблем є ефективним удосконаленням елементів оплати праці. Для підвищення рівня мотивації та удосконалення оплати праці в сучасних умовах господарювання необхідно: посилення введення нових форм організації праці; розроблення гнучкої єдиної тарифної сітки; підтримка своєчасної та стабільне виплачення заробітної плати; про-

ведення індексації з урахуванням інфляції; розроблення гнучкої системи колективного і індивідуального преміювання за наслідками роботи в певний період; створення прийнятних умов для кар'єрного росту добре працюючим працівникам, підвищення тарифного розряду в посаду та переведення на престижніше місце роботи. Щоб заробітна плата завжди була стимулом до найбільш ефективної праці, необхідно постійно вдосконалювати форми матеріальних винагород, застосовувати нові системи оплати праці, які відповідають сучасному рівню розвитку продуктивних сил.

Висновки та пропозиції.Однією з головних проблем організації заробітної плати є пошук певних дій щодо зацікавленості працюючих, який забезпечить взаємозв'язок заробітної плати з трудовим внеском. Кожна організація має свої особливості, спираючись на які можна розробити та вдосконалити систему оплати праці. Але при дослідженні цієї системи варто вирішити два основних завдання. Перше, це кожна система повинна спрямовуватись на те, щоб працівники досягали таких показників діяльності, які принесуть задовільний виробничий результат. А друге, це будь-яка система оплати праці повинна надавати працівникам можливість до самореалізації та допомагати в робочому процесі.

Удосконалення системи оплати праці повинно відбуватися в результаті оцінки величини робочої сили, в основі якої лежить вартість життєвих благ і послуг, необхідних для нормального життя працівника і членів його сім'ї. Сам процес удосконалення оплати праці є важливим складовим на підприємстві, тому необхідно приділити увагу цьому питанню, в пошуках нових джерел для збільшення фонду оплати праці. Для цього потрібно збільшити додаткову оплату за рахунок премій, різних заохочень, це буде стимулювати працівників до кращого кінцевого результату своєї праці, а отже, і поліпшення фінансового стану підприємства в цілому.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Корягін О.* Автоматизація в поміч: системи оплати праці та нормування [Текст] / О. Корягін // Праця і закон: [науково-економічний та суспільно-політичний журнал; Ч 5 (113)] / – К., 2009.- с. 40.
2. *Голов С.В.* Управлінський облік. Підручник [Текст] / С.Ф. Голов. – 3-те вид. – К.: Лібра, 2006. – 704 с.
3. *Бутинець Ф.Ф.* Економічний аналіз. Навчальний посібник для студентів вищих навчальних заходів спеціальності «Облік і аудит» [Текст] / Ф.Ф. Бутинець. – Житомир: ПП «Рута», 2003. – 680 с.
4. *Друри К.* Введение в управленческий производственный учет [Текст] / К.Друри. – М.: Энергоиздат, 1998. – 268.
5. *Карпова Т.П.* Управленческий учет [Текст] / Т.П.Карпова. – М.: ЮНИТИ, 2002, – 350с.
6. *Закон України* від 22.12.2012 року № 4282-VI «Про Державний бюджет України на 2012» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua.

REFERENCES

1. *Koryahin A.* Automation helpers: the remuneration system and regulation [Text] / A. Koryahin // Labour law and [R-economic and socio-political magazine; 5 M (113)] / – Kyiv, 2009.- p. 40.
2. *Golov S.V.* Management Accounting. Tutorial [Text] / S/V/ Golov. – 3rd ed. – K.: Libra, 2006. – 704 p.
3. *Butynets F.F.* Economic Analysis. Textbook for students of higher educational activities specialty «Accounting and Auditing» [Text] / F.F. Butynets. – Exactly: PE «Ruta», 2003. – 680 p.
4. *Drury K.* Introduction to upravlencheskyu proyzvodstvennyy ucht [Text] / K.Drury. – M.: Energoizdat, 1998. – 268.
5. *Karpova T.P.* Upravlencheskyu ucht [Text] / T.P.Karpova. – M.: UNITY 2002 – 350p.
6. *Pro derzhavnyi byudzhnet: zakon Ukrainy* [of 22.12.2012, № 4282- electronic resource]. – Access: zakon.rada.gov.ua.

УДК 330.131.7:656.6

*Ігор Аверічев, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Управління та економіка водного транспорту»,
Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра
Конашевича-Сагайдачного)*

**МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ
МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ
ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ**

Метою статті є обґрунтування методичних підходів щодо формування та функціонування механізму забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту.

У статті проаналізовані методичні підходи щодо формування та функціонування механізму забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту. Сформовано механізм забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту, який є сукупністю взаємопов'язаних об'єктів та суб'єктів управління економічною безпекою, методів та інструментів підтримання належного рівня економічної безпеки, функцій управління, що у цілому дозволяє досягти визначеного рівня економічної безпеки в інтервалі від критичного до абсолютного.

Управління формуванням та реалізацією механізму забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту ґрунтується на послідовності процесів, що поетапно розкривають характер впливів середовища підприємства водного транспорту, взаємодію підсистем економічної безпеки, застосування методичного інструментарію при зниженні ресурсомісткості та нарощуванні ефективності й профіля економічною безпеки.

У результаті досліджень запропоновано, що механізм забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту сформований за системно-орієнтованим підходом функціонує на основі профільно-орієнтованого методичного підходу для отримання позитивних результатів господарської діяльності у вигляді утворення додаткових операційних доходів та мінімізації перспективних витрат.

Ключові слова: економічна безпека, методичні підходи, механізм забезпечення економічної безпеки, водний транспорт.

© Аверічев І., 2016

*Игорь Аверичев, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Управление и экономика водного транспорта»,
Киевская государственная академия водного транспорта им. гетьмана
Петра Конашевича-Сагайдачного)*

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЮ МЕХАНИЗМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Целью статьи является обоснование методических подходов к формированию и функционированию механизма обеспечения экономической безопасности предприятий водного транспорта.

В статье проанализированы методические подходы к формированию и функционированию механизма обеспечения экономической безопасности предприятий водного транспорта. Сформирован механизм обеспечения экономической безопасности предприятий водного транспорта, представляет собой совокупность взаимосвязанных объектов и субъектов управления экономической безопасностью, методов и инструментов поддержания надлежащего уровня экономической безопасности, функций управления, в целом позволяет достичь определенного уровня экономической безопасности в интервале критического к абсолютному.

Управление формированием и реализацией механизма обеспечения экономической безопасности на предприятиях водного транспорта основывается на последовательности процессов, поэтапно раскрывают характер воздействий среды предприятия водного транспорта, взаимодействие подсистем экономической безопасности, применение методического инструментария при снижении ресурсоемкости и наращивании эффективности и профиля экономической безопасности.

В результате исследований предложено, что механизм обеспечения экономической безопасности предприятий водного транспорта сформирован за системно-ориентированным подходом функционирует на основе профильно-ориентированного методического подхода для получения положительных результатов хозяйственной деятельности в виде образования дополнительных операционных доходов и минимизации перспективных расходов.

Ключевые слова: экономическая безопасность, методические подходы, механизм обеспечения экономической безопасности, водный транспорт.

*Igor Averitchev, Ph.D., associate professor
(associate professor of the Department «Management and Economics water transport», Kyiv State Academy of Water Transport behalf Hetman Petro Konashevich Sagaydachniy)*

METHODICAL APPROACHES TO FORMATION AND FUNCTIONING OF ECONOMIC SECURITY ENTERPRISES WATER TRANSPORT

The article is a study of methodological approaches to the formation and functioning of the economic security of enterprises of water transport.

In the article the methodological approaches to the formation and functioning of the economic security of enterprises of water transport. Formed mechanism to ensure the economic security of enterprises of water transport, which is a collection of related objects and of management of economic security, methods and tools to maintain an adequate level of economic security, management features that generally achieves a certain level of economic security in the interval the critical absolute.

Management of formation and implementation mechanism to ensure economic security for enterprises of water transport based on the sequence of processes that gradually reveal the impact medium enterprises Water transport subsystems interaction of economic security, the use of methodological tools while reducing resource input and increasing efficiency and economic security profile.

The studies suggested that the mechanism of economic security companies formed by water transport system-oriented approach operates on the basis profiled-oriented methodological approach for positive business results in the form of the formation of additional revenue and minimize operating costs perspective.

Keywords: economical security, methodological approaches, mechanism of economic security, water transport.

Постановка проблеми. З огляду на активізацію євроінтеграційних та міжнародних процесів в Україні слід підняти на новий рівень обговорення проблеми реформування сектору безпеки нашої держави. Для ефективності забезпечення економічної безпеки на сучасному етапі діяльність підприємств потребує нових методичних підходів щодо формування та функціонування механізму забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту, що дає можливість утворення додаткових операційних доходів та мінімізації перспективних витрат.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати досліджень системи та механізму забезпечення економічної безпеки підприємств відображені в наукових працях учених: О. Арєф'євої, С. Арєф'єва, О. Бондаренко, Ю. Герасимчука, К. Гелбрейта, М. Дженсена, С. Демінського, А. Землянкіна, О. Козаченко, О. Ляшенко, Дж. Мінза, М. Міллера, І. Репіної, І. Тарасенко, А. Чорної, В. Пономарьова, А. Штангрета, А. Нікітіної та інших.

Метою статті є обґрунтування методичних підходів щодо формування та функціонування механізму забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту.

Викладення основного матеріалу дослідження. Для визначення механізму забезпечення економічної безпеки, та не враховуючи особливостей діяльності на підприємствах водного транспорту, необхідно розробити системну концепцію формування механізму, створити комплекс методологічних підходів та методичних рішень, які необхідні для впровадження концепції в практику управління підприємством. Таким чином, механізм забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту може бути представлений як цілісна організаційно-економічна система забезпечення економічної безпеки, що є складовою в загальній структурі господарського механізму підприємства (рис. 1).

Механізм забезпечення ЕБПВТ – це інтегрована сукупність елементів інституційного та операційного впливів на підвищення результативності господарської діяльності через утворення безпечних умов її здійснення. Він містить організацій-

но-інституціональну та методико-інструментарну складові і призначений виконувати функції попередження загроз ЕБ та економічного захисту.

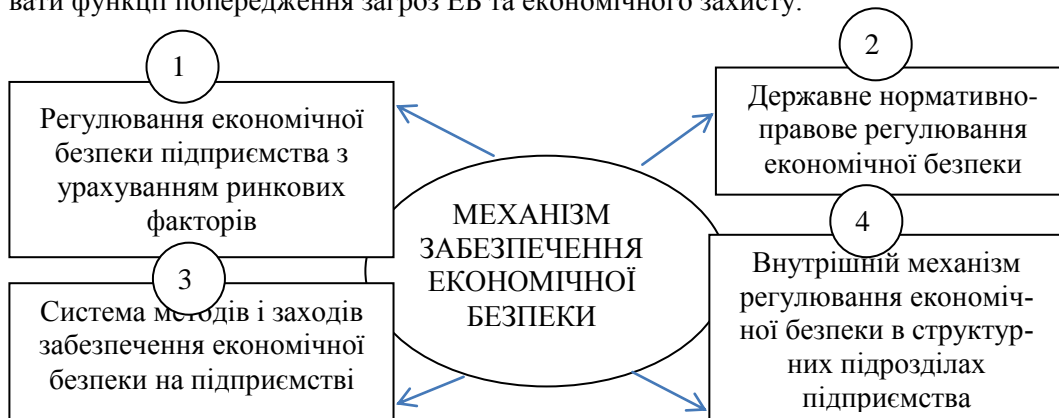


Рис. 1. Основні елементи механізму забезпечення економічної безпеки підприємства

З вище означеного можна зробити висновок, що механізм забезпечення економічної безпеки підприємства повинен мати такі характеристики: за природою інтересів і характером завдань він є організаційно-економічним; за рівнем функціонування – реалізується на рівні підприємства; за способом здійснення цілей є механізмом змішаного управління, який об'єднує в собі самоуправління та управління ринковими структурами, також на нього впливають державні органи; за способом реалізації є інструментом реалізації забезпечення економічної безпеки у динаміці; до складу механізму управління економічною безпекою підприємства входять внутрішня складова (управління ЕБ підприємства і внутрішні фактори впливу на нього) та зовнішня складова регулювання (зовнішні фактори впливу на ЕБ).

У відповідності до розглянутих характеристик механізм забезпечення економічної безпеки підприємства представляє собою сукупність органічно взаємопов'язаних та взаємодіючих елементів, узгоджене функціонування яких підпорядковано здійсненню і підвищенню ефективності ЕБ, спрямованого на вирішення завдань, визначених зовні із врахуванням потреб підприємства. З економічної точки зору, при формуванні механізму забезпечення економічної безпеки, потрібно враховувати не лише загрози та їх вплив на підприємство водного транспорту, а й головну мету функціонування будь-якого підприємства – отримання прибутку. Таким чином, при управлінні економічною безпекою необхідно узгоджувати і ресурсомісткість, і ефективність, і рівень безпеки.

Крім того, визначальним аспектом забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту виступає постійний контроль та організація процесу її створення на всіх етапах. Дана вимога зумовлено фактором часу, оскільки виробництво і споживання транспортної послуги збігаються в часі.

Формування механізму забезпечення ЕБПВТ запропоновано здійснювати за системно-орєнтованим підходом (рис. 1), сутність якого полягає у послідовній взаємодії підсистем управління підприємством у напрямі створення ефективної системи забезпечення ЕБ. Побудова механізму за наведеним підходом визначає у якості

пріоритетів його подальшої дії досягнення ефектів у вигляді додаткових операційних доходів підприємств ВТ. Вказаний підхід передбачає поєднання інструментарію забезпечення ефективності активів ЕБ з урахуванням їх ресурсомісткості і підсистеми управління, а також дозволяє здійснювати управління економічною безпекою підприємств водного транспорту та спрямований на досягнення такого стану економічної системи, за якого будь-які загрози вчасно виявлятимуться та ліквідуватимуться з мінімальними витратами (рис. 1).

При формалізації механізму забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту важливо визначити напрями взаємодії основних елементів та окреслити їх основні управлінські функції.

Управління формуванням та реалізацією механізму забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту ґрунтується на послідовності процесів, що поетапно розкривають характер впливів середовища підприємства ВТ, взаємодію підсистем економічної безпеки, застосування методичного інструментарію при зниженні ресурсомісткості та нарощуванні ефективності й профіля економічною безпеки.

Організаційна структура підприємств водного транспорту включає три основні складові: судноплавні компанії, берегові об'єкти, порти та їх інфраструктуру.

Підсистема інструментарію забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту об'єднує сукупність інструментів і важелів, які використовуються в процесі дії методів цього механізму. Для досягнення ефективності забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту використовуються методи організаційно-управлінського, соціально-правового, техніко-технологічного та економічного впливу.

Важелі забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту охоплюють: стимули, санкції, цільові показники, технічні умови функціонування, податкову, цінову, інвестиційну, інноваційну, дивідендну політику. В даному дослідженні основна увага зосереджена на економічних важелях, які безпосередньо пов'язані з відстежуванням та ліквідацією загроз. Також економічні методи спрямовуються на відстежування та підвищення ефективності функціонування кожної із складових при забезпеченні водотранспортної безпеки.

До основних функцій управління процесом забезпечення економічної безпеки на підприємствах водного транспорту віднесено:

- планування, яке поетапно включає: прогнозування впливу та динаміки зміни факторів і загроз, проектування витрат ресурсів та їх розподілу, встановлення заданого рівня профілю економічної безпеки;
- координацію, основне завдання якої полягає у взаємоузгодженні впливу та взаємодії складових безпеки в єдиній економічній системі безпеки на підприємствах водного транспорту; визначенні компонентів і механізмів їх залучення до економічної безпеки;
- управління та організацію, які поділено відповідно до часового принципу на стратегічне, тактичне та операційне;
- аналіз і контроль, що спрямовані на оцінку загроз, їх впливу на діяльність підприємства водного транспорту, дослідження ресурсомісткості і ефективності, оцінці втрат; коригування отриманих результатів та проектуванні зміни вхідних ресурсів для підвищення ефективності управління системою економічної безпеки;
- мотивація, яка ґрунтується на встановленні цілей забезпечення економічної безпеки та спрямовується на їх реалізацію.

Висновки та пропозиції. Таким чином, механізм забезпечення ЕБПВТ сформований за системно-орієнтованим підходом функціонує на основі профільно-орієнтованого методичного підходу для отримання позитивних результатів господарської діяльності у вигляді утворення додаткових операційних доходів та мінімізації перспективних витрат.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Ареф'єва О.В.* Планування економічної безпеки підприємств / Ареф'єва О.В., Кузенко Т.Б. // – К.: Видавництво Європейського університету, 2005. – 170 с.
2. *Козаченко Г.В., Пономарев В.П., Ляшенко О.Н.* Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: Монографія. – К.: Лібра, 2003. – 280 с.
3. *Нікітіна А.В.* Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.00.04 / А.В. Нікітіна. – Харків, 2015. – 20 с.
4. *Аверічев І.М.* Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту: дисертація. – К.: КДАВТ, 2016 р.

REFERENCES

1. *Aref'eva A.V.* Planning the economic security of enterprises / Arefyeva O.V. Kuzenko T.B. // - K. : Publisher European University, 2005. – 170 p.
2. *Kozachenko GV Ponomarev VP Lyashenko AN* The economic security of the enterprise: the nature and mechanism to ensure Monograph. – K: Libra, 2003. – 280 p.
3. *Nikitina A.V.* Management of economic security trucking companies: Author. Dis. on competition sciences. degree candidate. Econ. Sciences: 08.00.04 / AV Nikitin. – Kharkiv, 2015. – 20 p.
4. *Averichev I.M.* MehanIzmzabezpechennyaekonomIchnoYibezpekipIdpriEmstvvodnogotransportu: disertatsIya. – K.: KDAVT, 2016 r.

УДК 658.7.07

*Ігор Аверічев, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Управління та економіка водного транспорту», Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)*

*Микола Кулик
(магістр, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)*

ЗАСТОСУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ПІДХОДУ ДО УПРАВЛІННЯ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНИМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ ПІДПРИЄМСТВА

Будь-яке підприємство є відкритою системою, котра активно взаємодіє з оточуючим середовищем функціонування. Тому одним із ключових напрямів підвищення конкурентоздатності підприємств є організація ефективної міжорганізаційної логістичної координації у сфері постачання необхідних їм ресурсів.

В цих умовах особливого значення набувають стратегічні механізми управління постачанням, що вимагають інтеграції усіх сфер діяльності підприємства у вирішенні великої кількості завдань матеріально-технічного забезпечення та координації дій з різними постачальниками.

Саме створення надійних, взаємовигідних та довгострокових зв'язків із постачальниками надає підприємствам впевненість у виконанні своїх виробничих планів, можливість стабільного розвитку та підвищує їх конкурентоздатність.

Метою статті є розробка обґрунтованих наукових і практичних рекомендацій щодо вдосконалення матеріально-технічного забезпечення підприємства та системи управління ним.

Трансформація виробничих відносин, зміна організаційно-правових форм і характеру взаємозв'язків господарюючих суб'єктів в економічній системі є головними детермінантами процесу матеріально-технічного забезпечення підприємств. Радикальні зміни, які обумовлені ринковими перетвореннями в економіці призвели до перетворення матеріально-технічного забезпечення у децентралізовану саморегульовану систему, що спирається на попит, пропозицію, ціну, конкуренцію. В процесі дослідження були вирішені наступні завдання: пошук ефективних рішень в системі організації та управління матеріально-технічного забезпечення; розробка напрямів удосконалення матеріально-технічного забезпечення на основі інноваційних технологій логістики.

Характер цих змін, що виникли при формулюванні задач управління матеріально-технічним забезпеченням, обумовлює необхідність застосування нових підходів до їх вирішення.

Тому особлива увага була приділена розв'язанню проблем управління і раціональної організації матеріально-технічного забезпечення підприємства.

© Аверічев І., Кулик М., 2016

Важливою складовою пошуку ефективних рішень у галузі матеріально-технічного забезпечення було визначено прийняття раціональних логістичних рішень.

Ключові слова: матеріально-технічне забезпечення, логістична система, логістичний підхід, матеріально-технічні ресурси, логістичне управління, стратегічне управління.

Игорь Аверичев, к.э.н., доц.

*(доцент каф. «Управление и экономика водного транспорта»,
Киевская государственная академия водного транспорта им. гетьмана
Петра Конашевича-Сагайдачного)*

Николай Кулик

*(магистр, Киевская государственная академия водного транспорта
имени гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного)*

ПРИМЕНЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА К УПРАВЛЕНИЮ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ПРЕДПРИЯТИЯ

Любое предприятие является открытой системой, которая активно взаимодействует с окружающей средой функционирования. Поэтому одним из ключевых направлений повышения конкурентоспособности предприятий является организация эффективной межорганизационной логистической координации в сфере поставок необходимых им ресурсов.

В этих условиях особое значение приобретают стратегические механизмы управления снабжением, требующих интеграции всех сфер деятельности предприятия в решении большого количества задач материально-технического обеспечения и координации действий с различными поставщиками.

Именно создание надежных, взаимовыгодных и долгосрочных связей с поставщиками представляет предприятиям уверенность в выполнении своих производственных планов, возможность стабильного развития и повышает их конкурентоспособность.

Целью статьи является разработка обоснованных научных и практических рекомендаций по совершенствованию материально-технического обеспечения предприятия и системы управления им.

Трансформация производственных отношений, изменение организационно-правовых форм и характера взаимосвязей хозяйствующих субъектов в экономической системе являются главными детерминантами процесса материально-технического обеспечения предприятий. Радикальные изменения, которые обусловлены рыночными преобразованиями в экономике, привели к превращению материально-технического обеспечения в децентрализованную саморегулируемую систему, которая опирается на спрос, предложение, цену, конкуренцию.

В процессе исследования были решены следующие задачи: поиск эффективных решений в системе организации и управления материально-технического обеспечения; разработка направлений совершенствования материально-технического обеспечения на основе инновационных технологий логистики.

Характер этих изменений, возникших при формулировке задач управления материально-техническим обеспечением, обуславливает необходимость применения новых подходов к их решению.

Поэтому особое внимание было уделено решению проблем управления и рациональной организации материально-технического обеспечения предприятия. Важной составляющей поиска эффективных решений в области материально-технического обеспечения были определены принятия рациональных логистических решений.

Ключевые слова: материально-техническое обеспечение, логистическая система, логистический подход, материально-технические ресурсы, логистическое управление, стратегическое управление.

*Igor Averitchev, Ph.D., associate professor
(associate professor of the Department «Management and Economics water transport», Kyiv State Academy of Water Transport behalf Hetman Petro Konashevich Sagaydachniy)*

*Nikolai Kulik
(master, Kyiv State Academy of Water Transport behalf hetman Petro Konashevich Sagaydachniy)*

THE USE OF LOGISTICS APPROACH TO MANAGING LOGISTICS COMPANIES

Any enterprise is an open system which interacts with the environment of operation. So one of the key ways to increase the competitiveness of enterprises is the efficient inter-organizational logistics coordination in the delivery of resources they need.

These conditions are particularly important strategic supply management mechanisms that require the integration of all areas of the company in solving problems of a large number of logistics and coordination with different suppliers.

The creation of a reliable, mutually beneficial and long-term relationships with suppliers gives businesses confidence in the performance of their production plans, the possibility of sustainable development and increase their competitiveness.

The article is to develop a reasonable scientific and practical recommendations to improve the logistics system and enterprise management.

Transformation of industrial relations, changes in organizational forms and nature of the relationships of business entities in the economic system are the main determinants of the process of logistics enterprises. Radical changes caused by market transformations in the economy led to the transformation of logistics in decentralized self-regulatory system, based on the demand, supply, price competition. The study had been resolved following tasks: search for effective solutions in the organization and management of logistics; development directions of improvement of logistics based on innovative technology logistics.

The nature of the changes that have arisen in the formulation of management tasks logistics will require new approaches to their solution.

Therefore, special attention was paid to the solution of problems of management and rational organization of the logistics company. An important part of finding effective solutions in the field of logistics have been determined taking rational logistics solutions.

Keywords: logistical support, logistics system, logistics approach, material and technical resources, logistics management, strategic management.

Постановка проблеми. В умовах переходу до ринкових відносин єдині системи нормативів удосконалювання матеріально-технічної бази втрачають своє колишнє значення. Кожний суб'єкт господарювання самостійно оцінює конкретну ситуацію й приймає рішення. Як свідчить світовий досвід, лідерство в конкурентній боротьбі здобуває сьогодні той, хто компетентний в області логістики, володіє її методами. Найбільше важливо зараз правильно й швидко провадити розподіл матеріальних потоків між постачальниками й споживачами.

У цей час логістика розглядається як напрямок господарської діяльності, що міститься в управлінні матеріалопотоками в сферах виробництва й обігу, а також як міждисциплінарний науковий напрямок, безпосередньо пов'язаний з пошуком нових можливостей підвищення ефективності матеріальних потоків.

Матеріально-технічне забезпечення (МТЗ) є найважливішою областю управління будь-яким підприємством, особливо в умовах розгалужених логістичних мереж постачання ресурсів. Через нестабільність роботи каналів доставки основних матеріально-технічних ресурсів (МТР) забезпечення виробництва протягом всього року здійснюється в основному за рахунок запасів. У цих умовах планування об'ємів, способів доставки і місця зберігання МТР є ключовим елементом системи оптимізації виробничих витрат [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем управління МТЗ промислових підприємств за сучасних умов розвитку економіки, в тому числі на логістичних засадах, присвячені роботи таких вітчизняних і зарубіжних вчених, як Арроу До., Уайт О. У., Уайтин Г., Фирон Х., Хедли Дж., Хэнссмен Ф., Шрайбфедер Дж., Є. Крикавський, О. Крушельницька, Н. Краснокутська, О. Кузьмін, Г. Тарасюк, Л. Шваб та ін.

У цих роботах розглянуті методологічні основи і принципи управління економічними системами як у рамках окремих проєктів, так і підприємств в цілому, запропоновані економічні механізми управління МТЗ. Проте практичний аспект застосування методів логістики як ефективного наукового інструментарію управління формуванням і рухом матеріальних потоків потребує подальшого удосконалення.

Мета статті. Метою статті є пошук ефективних рішень в системі організації та управління МТЗ підприємства та розробка напрямів його удосконалення з використанням логістичних методів.

Викладення основного матеріалу дослідження. Одним з найважливіших чинників підвищення ефективності виробництва на підприємстві є забезпечення його МТР та основними засобами в необхідній кількості для безперебійної роботи підприємства. Ринкові відносини передбачають конкурентну боротьбу, в якій переможе той, хто найбільш повніше використовує всі види наявних ресурсів. МТЗ виконує велику роль у підвищенні ефективності виробництва. Воно виступає в якості опосередкованого зв'язку між виробництвом та виробничим споживанням

продукції та його діяльність з розширенням масштабів виробництва неперервно зростає [2]. В процесі свого функціонування підприємству потрібен цілий комплекс матеріально-технічних засобів. Процес забезпечення підприємства МТР направлений на своєчасне постачання необхідних ресурсів в необхідній кількості на склади підприємства або ж одразу на робочі місця, в залежності від робочих планів.

Логістика – наука про планування, управління, контроль і регулювання руху матеріальних і інформаційних потоків у просторі й у часі від їхнього первинного джерела до кінцевого споживача. Впровадження логістичних підходів в управлінні рухом товарів придбало більшу актуальність на сучасному етапі розвитку української економіки. Це пов'язане з інтенсифікацією й розширенням товарно-грошових відносин, з динамічним збільшенням горизонтальних господарських зв'язків між підприємствами й організаціями сполучених галузей. Зросли можливості для поліпшення їхньої взаємодії на основі розширення господарської самостійності й ініціативи посередницьких структур і транспортних підприємств, удосконалювання їхніх договірних відносин і взаємного економічного стимулювання [3].

На основі логістичних підходів економічні методи повинні одержати втілення в практиці виробничих структур – у виготовлювачів і виробничих споживачів, а також у системі комерційно-посередницьких організацій і підприємств. За допомогою цих методів забезпечується економічна зацікавленість господарюючих суб'єктів у підвищенні ефективності кінцевих результатів господарської діяльності за рахунок економії й прибутку від логістичних операцій і послуг. Одним із початкових пунктів у дослідженні підходів до управління системою МТЗ є визначення її мети і головних завдань. У загальному вигляді метою управління є перенесення в майбутнє бажаного стану об'єкта управління. На сучасному етапі розвитку науки й технологій виробництва вчені все частіше приділяють увагу перегляду підходів до організації управління системою МТЗ підприємств різних галузей.

Так, у роботі [4] наведено порівняння традиційного та оперативного методів постачання, яке було взято за основу та доопрацьоване здобувачем для виділення головних відмінностей між класичним та логістичним управлінням системою МТЗ (табл. 1). Головна відмінність між наведеними підходами полягає [5]:

- у визначенні кінцевої мети виконання процесів МТЗ (при традиційному – досягнення власної головної мети діяльності, при логістичному – задоволення вимог клієнта-замовника, перетворення його на постійного клієнта);
- розрахунках витрат (при традиційному – економія на кожному етапі окремо, при логістичному – мінімізація загальних витрат);
- відносинах із постачальниками (при традиційному постачальник – випадковий, при логістичному – партнер).

Роль і масштаб участі фахівців із закупівельної і виробничої логістики в управлінні підприємством визначається, з одного боку, рівнем значущості системи менеджменту матеріальних ресурсів для цього господарюючого суб'єкта, а з іншого боку характером матеріалозабезпечення підприємства і його матеріаловитратних підрозділів і робочих місць.

В якості чинників, що визначають значущість логістичного менеджменту в системі управління матеріальними ресурсами, можна виділити [6]:

- об'єми і вартість матеріальних ресурсів, що притягаються підприємством для господарської діяльності;
- широту номенклатури використовуваних матеріальних ресурсів;
- міра транспортованості матеріальних ресурсів для підприємства.

Таблиця 1. Порівняння класичного та логістичного управління системою матеріально-технічного забезпечення

Процес МТЗ	Класичне управління	Логістичне управління
<i>Визначення потреби в матеріально-технічних ресурсах та розміри партії</i>	Закупівля більшими партіями з меншою частотою постачання	Закупівля партіями, відповідними оптимальному розміру замовлення з урахуванням потреби та мінімальних витрат
<i>Вибір постачальника: головні критерії оцінки</i>	Багато постачальників з метою уникнення зривів постачання: якість (допускається незначний відсоток браку), ціна, умови та організація постачання	Довгострокові партнерські відносини з постачальником: відсутність браку, максимально висока якість, надійність джерела постачання
<i>Вибір форми контракту: акценти під час проведення переговорів</i>	Короткострокова форма з можливістю розриву через підвищення ціни на МТР: мінімальна ціна,	Партнерська довгострокова форма з можливістю корегування умов за конкретних обставин: довготрокові відносини, висока надійність
<i>Вибір способу транспортування</i>	Забезпечення низької ціни на транспорт та надійність постачання, спланованого постачальником	Частота, обсяги і графік поставок, економічно обґрунтовані замовником МТР виходячи із забезпечення мінімальних сукупних витрат
<i>Контроль</i>	Виконується замовником МТР	Зведено до мінімуму за рахунок ефективного управління ланцюгом постачання
<i>Оформлення документів</i>	Значні витрати часу на узгодження та оформлення зміни розміру потреби чи дати постачання	Зведено до мінімуму за рахунок ефективного управління інформаційними потоками та налагоджуваними партнерськими відносинами
<i>Умови пакування</i>	Пакування зручне для відправника чи перевізника (відсутня чітка характеристика МТР, що міститься в упаковці)	Використання стандартної тари незначних розмірів (ефективне використання транспортного засобу), яка містить точну кількість МТР та їх характеристику

В міру підвищення технічного рівня підприємства та зростання продуктивності праці збільшується питома вага витрачання МТР у собівартості продукції виробництва. Значення МТЗ, як функції підприємства чи галузі науковці розглядають за двома підходами: тактичним (оперативним) та стратегічним, коротка характеристика яких наведена в табл. 2 [7].

Забезпечення МТР в тактичному плані означає виконання щоденних операцій, традиційно пов'язаних із закупівлями і спрямованих на подолання проблем, спричинених відсутністю необхідного предмета забезпечення, тобто МТР. Відсутність необхідної кількості матеріально-технічних ресурсів, які відповідають стандартам якості, несвоєчасне їх постачання можуть спричинити незадоволення кінцевого споживача продукції чи послуги. Показником чіткої організації МТЗ є відсутність претензій від підприємств – одержувачів матеріальних ресурсів.

Аналіз наявних в науковій літературі підходів до питань управління системою МТЗ показав, що дана система розглядається науковцями як у розрізі класичного менеджменту, так і з позиції логістики. Проте практично відсутні наукові праці, у

яких управління МТЗ вивчається як окрема відносно виробництва мікрологістична система [8].

Таблиця 2. Підходи до управління МТЗ

Тактичний	Стратегічний
Щоденні операції, традиційно пов'язані із закупівлями та спрямовані на уникнення дефіциту й відсутності необхідного продукту – матеріально-технічних ресурсів	Сам процес управління закупівлями, зв'язки та взаємодія з іншими структурними підрозділами/службами галузі, постачальниками МТР, потребами та запитами кінцевого споживача, планування та розробка нових схем та методів закупівель тощо
Працівники підприємств зазнають різних незручностей у випадку невідповідності забезпечення їх мінімальним очікуванням	Потенціал стратегічної сфери закупівель дуже великий, його розвиток та використання залежить як від знань про нього у керівництва організації, так і від спроможності ефективно розподіляти фінансові ресурси
Відсутність МТР необхідної кількості та якості, їх несвоєчасна доставка можуть створити проблему в кінцевого споживача	

Управління МТЗ підприємства передбачає виконання всіх функцій, притаманних управлінню як виду діяльності:

- постановка завдання – включає проведення моніторингу наявних ресурсів та сировинного ринку потенційних ресурсів, планування потреби у ресурсах, оцінку матеріаломісткості виробництва та його матеріальних потреб;

- реалізація поставленого завдання – постановка, аналіз та оцінювання альтернативних варіантів матеріально-технічного забезпечення, формування остаточного рішення про розвиток сировинної бази підприємства, організацію постачання ресурсів, управління запасами МТР;

- контроль за ефективністю формування та використання МТР в усіх ланках виробничої системи [9].

З іншого боку зона функціонального обслуговування логістикою сфери МТЗ визначається вирішенням завдань, пов'язаних з придбанням і доставкою МТР у місця споживання в необхідній кількості та потрібної якості, в обумовлений термін за оптимальних фінансових витрат з урахуванням того, що в ринковій економіці матеріально-технічні постачання організуються як бізнес-процес за умови взаємодії виробників з постачальниками в конкурентному середовищі. Логістична діяльність ґрунтується на трьох основах: техніка як сукупність усіх технічних засобів та обладнання, що супроводжують матеріальні ресурси; інформація як сукупність усієї статичної та динамічної інформації про рух матеріальних та нематеріальних потоків у системах; економіка підприємства. Принципи логістичного підходу вимагають інтеграції МТЗ, виробництва, транспорту, збуту і передачі інформації про пересування товарно-матеріальних цінностей у єдину систему, що повинно підвищити ефективність роботи у кожній із цих сфер і міжгалузеву ефективність.

Отже, доцільним і обґрунтованим є розгляд системи МТЗ як логістичної системи, призначеної для планування, здійснення та контролювання процесу постачання продукції виробничо-технічного призначення від виробників до споживачів з ме-

тою скорочення часових, фінансових, людських та матеріальних витрат, а також підвищення прозорості процесів ресурсного забезпечення підприємств [10].

Однією з найважливіших функцій логістики є ефективна організація МТЗ споживачів. В умовах «ринку покупця» до даного процесу з боку споживачів пред'являються високі вимоги, які полягають не тільки в прагненні задовольнити потреби виробництва в МТР, а й в отриманні зручного логістичного сервісу при мінімальному рівні витрат. Природньо, що від раціональної організації МТЗ залежать результати виробничо-господарської діяльності будь-якого підприємства, причому тим більшою мірою, чим вища питома вага покупних виробів та напівфабрикатів у вартості кінцевої продукції підприємства. Раціональна організація МТЗ визначає рівень використання засобів виробництва, зростання продуктивності праці, зменшення собівартості продукції, підвищення прибутку та рентабельності [9].

Аналіз ключових аспектів управління системою МТЗ підприємств на практиці показав, що для загального постачальницького ланцюга підвищення ефективності може бути досягнуто через виключення дублювання операцій та непродуктивних витрат часу і ресурсів, тобто через впровадження організаційних змін, необхідних для реалізації наскрізного управління матеріальними потоками на підставі концепції зниження загальних витрат [10].

Отже, слід вдатись до логістичного підходу в управління МТЗ з метою інтеграції постачальників та споживачів, розвитку сильних корпоративних зв'язків, орієнтуючись на стратегічні потреби як самого підприємства так і його ділових партнерів. Саме тому система МТЗ потребує інтегрованого логістичного управління, яке полягає не лише в адаптації підприємства до вимог сучасного ринку, тобто швидкого виконання замовлень споживачів і точного дотримання строків постачання (логістичний підхід), а й у випереджаючому розвитку і ефективному використанні стратегічного ресурсного потенціалу конкретного підприємства, підвищенні його конкурентоспроможності (стратегічний підхід).

Висновки та пропозиції. МТЗ відіграє провідну роль у підвищенні ефективності виробництва. Воно виступає в якості опосередкованого зв'язку між виробництвом та виробничим споживанням продукції виробничо-технічного призначення і його значення з розширенням масштабів виробництва постійно зростає.

Ефективне управління МТЗ на сьогодні є необхідною умовою раціональної організації виробничої системи, чинником визначення технічної та економічної життєздатності будь-якого підприємства [1]. В умовах переходу вітчизняної економіки до ринкових принципів господарювання змінився зміст багатьох економічних дефініцій, ускладнилися задачі і функції, якими вони наділялися. Враховуючи характер змін, що виникли при формулюванні задач управління МТЗ, постає необхідність застосування нових підходів до їх вирішення.

Саме застосування логістичного підходу дозволяє врахувати ці моменти та узгодити взаємодію всіх учасників виробничих взаємовідносин на засадах партнерства з врахуванням вимог раціональної організації МТЗ підприємства та дозволяють ефективно здійснювати виробничу діяльність навіть в умовах високої нестабільності економіки та підвищеного ризику господарських операцій.

Для реалізації цього завдання доречно розглядати систему МТЗ як відкриту, адаптивну, інтегровану логістичну систему підприємства, яка забезпечує оптимальне поєднання використання внутрішніх ресурсів підприємства з ресурсами зовнішніх джерел постачання.

ЛІТЕРАТУРА

1. Крушельницька О. В. Управління матеріальними ресурсами [Текст]: навч. посібник / О. В. Крушельницька / – К. : Кондор, 2003. – 162 с.
2. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений [Текст]. – 2-е изд. – М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1999. – 228 с.
3. Мате Э. Материально-техническое обеспечение деятельности предприятия [Текст] / Э. Мате, Д. Диксе / пер. с франц. (общ. ред. В. С. Загашвили). – М.: Прогресс, 1993. – 160 с.
4. Дж. Гатторн. Управление цепями поставок: Справочник издательства Gower, Пер. с 5-го англ. изд. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 670 с.
5. Тридід О.М. Логістичний менеджмент :навч. посіб. – Х. : ІНЖЕК, 2005. – 224 с.
6. Сергеев В.И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов [Текст]. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
7. Харрисон А. Управління логістикою: Розробка стратегій логістичних операцій : пер. з англ. / Алан Харрисон, Ремко Ван Хоук. – Дніпропетровськ : Баланс Бізнес Букс, 2007. – 368 с.
8. Крикавський Є.В. Логістика: компендіум і практикум : навч. посіб. / Є.В. Крикавський, Н.І. Чухрай, Н.В. Чернописька. – К. : Кондор, 2006. – 340 с.
9. Бортнік С.М. Удосконалення управління матеріально-технічним забезпеченням підприємства на засадах сорсингу і логістики / С.М. Бортнік // Вісник Волинського інституту економіки та менеджменту. Збірник наукових праць. – Луцьк – 2014. – Випуск 8. – С. 61-74.
10. Карпенко О.А. Дослідження переваг логістичного підходу при організації систем матеріально-технічного забезпечення підприємств / О.А. Карпенко, С.О. Ковальчук, Є.О. Єфімова // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – 2012 – №4 – С 82-85.
11. Чейз Ричард Б., Эквилайн Николас Дж., Якобс Роберт Ф. Производственный и операционный менеджмент: Пер. с англ.. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2003. – 704 с.

REFERENCES

1. Krushelnitska O. V. Upravlinnya materialnimi resursami [Tekst]: navch. posibnik / O.V.Krushelnitska / – К. : Kondor, 2003. – 162 s.
2. Gadjinskiy A.M. Logistika: Uchebnik dlya vyisshih i srednih spetsialnyih uchebnyih zavedeniy [Tekst]. – 2-e izd. – М.: Informatsionno- vnedrencheskiy tsentr «Marketing», 1999. – 228 s.
3. Mate E. Materialno-tehnicheskoe obespechenie deyatel'nosti predpriyatiya [Tekst] / E. Mate, D. Dikse / per. s frants. (obsch. red. V. S. Zagashvili). – М.: Progress, 1993. – 160 s.
4. Dj. Gattorn. Upravlenie tsepyami postavok: Spravochnik izdatelstva Gower, Per. s 5-go angl. izd. – М.: INFRA-M, 2008. – 670 s.
5. Tridid O.M. Logistichniy menedjment :navch. posib. – H. : INJEK, 2005. – 224 s.
6. Sergeev V.I. Korporativnaya logistika. 300 otvetov na voprosyi professionalov [Tekst]. – М.: INFRA-M, 2005. – 976 s.
7. Harrison A. Upravlinnya logistikoyu: Rozrobka strategiy logistichnih operatsiy : per. z angl. / Alan Harrison, Remko Van Houk. – Dnipropetrovsk : Balans Biznes Buks, 2007. – 368 s.
8. Krikavskiy E.V. Logistika: kompendium i praktikum : navch. posib. / E.V. Krikavskiy, N.I. CHuhray, N.V. CHornopiska. – К. : Kondor, 2006. – 340 s.
9. Bortnik S.M. Udoskonalennya upravlinnya materialno-tehnichnim zabezpechennyam pidpriemstva na zasadah sorsingu i logistiki / S.M. Bortnik // Visnik Volinskogo institutu ekonomiki ta menedjmentu. Zbirnik naukovih prats. – Lutsk – 2014. – Vipusk 8. – S. 61-74.
10. Karpenko O.A. Doslidjennya perevag logistichnogo pidhodu pri organizatsii sistem materialno-tehnichnogo zabezpechennya pidpriemstv / O.A. Karpenko, S.O. Kovalchuk, E.O. Efimova // Upravlinnya proektami, sistemniy analiz i logistika. – 2012 – №4 – S 82-85.
11. CHEyz Richard B., Ekvilayn Nikolas Dj., YAkobs Robert F. Proizvodstvenniy i operatsionniy menedjment: Per. s angl.. – М.: Izdatelskiy dom «Vilyams», 2003. – 704 s.

УДК 658.2

Анастасія Божок, к.е.н.

(доцент каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Артем Семак

(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ ЯК НАПРЯМ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

У статті досліджуються шляхи вирішення проблеми підвищення ефективності використання основних засобів у сучасних конкурентних умовах розвитку національної економіки. Проаналізовано економічну сутність поняття «основні засоби» та методологічні підходи до покращення їх використання. Визначено, що ключову роль відіграє якість проведеного аналізу їх функціонування та виявлення факторів впливу.

Встановлено, що покращення показників ефективності використання основних засобів виражається у досягненні більших результатів при відповідному рівні розвитку продуктивних сил порівняно з меншими витратами праці та іншими витратами на створення продукту.

Представлені чотири групи факторів, які прямо або опосередковано впливають на ефективність використання основних засобів. Також зазначається, що модернізація основних засобів розкриває потенційні можливості для економічного зростання за умови, якщо забезпечуватиметься максимальне завантаження впровадженої техніки. Наведено інформацію про технічний стан основних засобів України за сферами економіки.

Наведені заходи, які сприятимуть збільшенню часу роботи обладнання у календарному періоді, покращенню інтенсивності його використання. Запропоновано покращувати ефективність використання основних виробничих засобів підприємства шляхом оптимізації та удосконалення їх відтворювальної та технологічної структури.

Ключові слова: основні виробничі засоби, конкурентоспроможність, ефективність, фондовіддача, модернізація, технічний стан.

© Божок А., Семак А., 2016

Анастасія Божок, к.э.н.

(доцент каф. «Економика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Артем Семак

(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ КАК НАПРАВЛЕНИЕ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

В статье исследуются пути решения проблемы повышения эффективности использования основных средств в современных конкурентных условиях развития национальной экономики. Проанализирована экономическая сущность понятия «основные средства» и методологические подходы к улучшению их использования. Определено, что ключевую роль играет качество проведенного анализа их функционирования и выявления факторов влияния.

Установлено, что улучшение показателей эффективности использования основных средств выражается в достижении больших результатов при соответствующем уровне развития производительных сил по сравнению с меньшими затратами труда и другими затратами на создание продукта.

Представлены четыре группы факторов, которые прямо или косвенно влияют на эффективность использования основных средств. Также отмечается, что модернизация основных средств раскрывает потенциальные возможности для экономического роста при условии, если будет обеспечиваться максимальная загрузка внедренной техники. Приведены сведения о техническом состоянии основных средств Украины по сферам экономики.

Приведены мероприятия, которые будут способствовать увеличению времени работы оборудования в календарном периоде, улучшению интенсивности его использования. Предложено улучшать эффективность использования основных производственных фондов предприятия путем оптимизации и совершенствования их воспроизводственной и технологической структуры.

Ключевые слова: основные производственные фонды, конкурентоспособность, эффективность, фондоотдача, модернизация, техническое состояние.

Anastasiia Bozhok, Ph.D.

(associate Professor of Department «Economics and Entrepreneurship», State Economy and Technology University of Transport)

Artem Semak

(master, State Economy and Technology University of Transport)

PRODUCTIVITY OF FIXED ASSETS AS IMPROVING LINE OF NATIONAL ECONOMIES COMPETITIVENESS

The ways to solve the problem for improving fixed assets using in modern conditions of national economies development are investigated in the article. Essence of the concept fixed assets and methodological approaches to improving of their use were analyzed. The quality of analyze of their functioning and identifying the influence factors are play the key role. Improvement in the efficiency of fixed assets use is consist in achieve a greater results with less costs of labor.

There are four groups of factors were presented, which directly or indirectly affecting on the efficiency of using fixed assets. It is also noted that the modernization of fixed assets can give a potential opportunity for economic growth on condition if will be providing the maximum charge of embedded technology. Provides information about the technical condition of fixed assets of Ukraine by industries.

The activities which will help to increase time of operation in a calendar period and improvement of intensity of its use were presented in this article. The ways for productivity improve of the enterprises' fixed assets through the application of optimization and improving of their reproductive and technological structure were proposed.

Keywords: main fixed assets, competitiveness, efficiency, capital productivity, modernization, technical condition.

Постановка проблеми. Загальновідомо, що в сучасних умовах розвитку національної економіки перед підприємствами більшості галузей народного господарства постають проблеми підвищення ефективності використання основних засобів. Зазначене є одним із ключових факторів, який впливає на місце підприємства у промисловому виробництві, рівень його конкурентоспроможності на національному та міжнародному ринках, а також на загальну ефективність діяльності. Проблеми високої вартості та тривалий період окупності устаткування обумовлюють необхідність пошуку резервів підвищення ефективності використання основних засобів. Вирішення цієї проблеми означає краще виконання виробничої програми підприємства, більш ефективне використання ресурсів та зниження потреби в них, а також економію витрат і підвищення рівня рентабельності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми покращення використання основних засобів та виробничих потужностей підприємств досліджуються багатьма вченими. Зокрема, Покропивний С.Ф., Мацибора В.І. та Збарський В.К. вважають, що відмінною рисою ефективного використання основних засобів підприємства є збільшення обсягу виробленої продукції. Забезпечення високих темпів розвитку виробництва та підвищення його ефективності можливе лише за умови інтенсивного відтворення й раціонального використання основних засобів [1; 2].

Ковальчук І.В. зазначає, що в процесі господарювання система менеджменту на підприємстві має бути спрямована на забезпечення ефективності управління основними фондами, тому що через обмежені фінансові можливості підприємства та неможливість залучення додаткових ресурсів, вирішити проблему максимізації прибутку можливо лише завдяки підвищенню ефективності використання наявних ресурсів [3].

Череп А.В. зазначає, що в сучасних умовах господарювання постійно постають проблеми нестачі фінансових ресурсів, що унеможлиблює інвестування у розвиток виробництва, потребує постійної оптимізації та мінімізації витрат, у тому числі скорочення витрат на ремонти та обслуговування основних засобів, що при великих виробничих програмах потребує постійного моніторингу й оцінювання їх використання [4].

Упродовж багатьох останніх років більшість зарубіжних підприємств для забезпечення економічного зростання приділяє виняткову увагу управлінню технічним розвитком основних виробничих засобів, що дає змогу реалізувати конкурентні переваги.

Мета даної статті полягає у дослідженні економічної сутності основних засобів та шляхів підвищення ефективності їх використання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Діяльність більшості підприємств національного господарства спрямована на отримання прибутку за рахунок задоволення потреб споживачів. При цьому основні засоби виступають основною складовою як виробничого, так і економічного потенціалу підприємства.

В економічній літературі представлено багато визначень терміна «основні засоби». У Податковому кодексі України основні засоби визначаються як матеріальні активи, у тому числі запаси корисних копалин, наданих у користування ділянок надр (крім вартості землі, незавершених капітальних інвестицій, автомобільних доріг загального користування, бібліотечних і архівних засобів, матеріальних активів, вартість яких не перевищує 2500 гривень, невиробничих основних засобів і нематеріальних активів), що призначаються платником податку для використання у господарській діяльності платника податку, вартість яких перевищує 2500 гривень і поступово зменшується у зв'язку з фізичним або моральним зносом та очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких з дати введення в експлуатацію становить понад один рік (або операційний цикл, якщо він довший за рік) [5].

Отже, економічна сутність основних засобів проявляється у перенесенні їх вартості частинами на виготовлену продукцію в процесі зносу. Іншими словами, основні засоби перебувають у постійному кругообігу.

У визначенні напрямків підвищення ефективності використання основних засобів ключову роль відіграє якість проведеного аналізу їх використання. Аналіз має передбачати виконання досліджень за такими аспектами:

1) відповідність величини, структури та технічного рівня основних засобів підприємства потребам виробництва, відповідність вимогам міжнародних та національних стандартів до продукції;

2) визначення таких загальновідомих показників ефективності використання основних засобів як фондівіддача, фондомісткість, аналіз часу роботи обладнання, а також моральний та фізичний стан основних засобів, особливо їх активної частини з метою виявлення позитивних і негативних чинників впливу;

4) визначення ступеня використання основних засобів з метою усунення різного роду простоїв; розрахунок впливу кількісних та якісних показників використання основних засобів на фінансово-економічні показники діяльності підприємства;

5) витрат на утримання та експлуатацію устаткування та ефективності здійснених інвестицій в основні засоби.

Покращення показників ефективності використання основних фондів виражається у досягненні більших результатів при відповідному рівні розвитку продуктивних сил порівняно з меншими витратами праці та іншими витратами на створення продукту.

Виокремлюють такі групи факторів, які прямо або опосередковано впливають на ефективність використання основних фондів:

1) економічні – обсяг виробництва та реалізації продукції, показники прибутку та рентабельності, якісний склад персоналу та ін.;

2) технічні – структура та склад основних виробничих засобів, технологій, які застосовуються, науково-технічний прогрес;

3) організаційні – рівень організації виробництва, системи мотивації, тривалість робочого дня, змінність роботи, ритмічність виробництва;

4) соціальні – рівень оплати праці, забезпеченість спеціальним харчуванням, спеодягом та ін.

Модернізація основних засобів розкриває потенційні можливості для економічного зростання за умови, якщо буде забезпечено максимальне завантаження впроваджені техніки. Також забезпечуватиметься високий технічний рівень виробництва, якість продукції та конкурентоспроможність підприємства. При цьому слід зазначити, що прискорення темпів зростання науково-технічного прогресу скорочує терміни служби машин і обладнання, обумовлює необхідність оновлення техніки. Удосконалення технічного стану основних засобів досягається при модернізації діючого, введенні нового обладнання, ліквідації та вибуття застарілого обладнання та зайвого електрообладнання. Аналіз технічного стану основних засобів проводиться у такій послідовності: виявляються терміни придатності, потім визначається зміна даних показників за періодами та виявляються причини цих коливань.

У табл. 1. представлена інформація про технічний стан основних засобів України за сферами економіки.

Таким чином, першочергового інвестування в основні засоби потребують такі сфери як наука, промисловість, транспорт і телекомунікації. Фінансове забезпечення та механізми його реалізації мають бути закладені в загальнодержавних програмах науково-технічного прогресу. При цьому, варто зазначити, що запровадження інновацій створює реальні та потенційні можливості підвищення ефективності використання основних виробничих засобів з точки зору енергетичного, матеріального й екологічного ефектів. Однак діяльність підприємств (особливо державного фінансування) на інноваційній основі пов'язана з певними бар'єрами, зокрема державні стратегії фінансування НДДКР зазвичай орієнтовані на довгостроковість, що викликає протиріччя у науково-технічній, інноваційній та промисловій політиках. Підвищення екстенсивного та інтенсивного використання діючих засобів, обладнання та споруд створює великі можливості для збільшення обсягу послуг і підвищення фондівддачі.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 1. Основні засоби України за 2015 рік [6]

Вид економічної діяльності	Ступінь зносу основних засобів, %	Темп зростання (зниження) основних засобів, %
Сільське господарство, лісове господарство та рибне господарство	38,9	107
Промисловість	76,9	100
Металургійне виробництво, виробництво готових металевих виробів, крім машин та устаткування	41,2	101,9
Будівництво	53	102
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	51,7	100,4
Інформація та телекомунікації	57,9	107,3
Професійна, наукова та технічна діяльність	57,3	101,6
Наукові дослідження та розробки	63,4	100,9
Освіта	45,6	101,2
Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	32,2	100,9

Збільшенню часу роботи обладнання у календарному періоді сприятимуть:

- ретельний догляд за обладнанням, його своєчасний і якісний ремонт, вимірювання, суворе дотримання технологічного процесу і правил технічної експлуатації, що дозволяє скоротити і ліквідувати технічні зупинки, простої, пошкодження;
- своєчасне усунення невідповідностей між окремими видами основних засобів, виробничими ділянками мережі й цехами, що також дає можливість запобігати перерв у роботі устаткування.

Більш інтенсивне використання обладнання досягається шляхом:

- скорочення витрат часу на підготовчо-завершальні та допоміжні операції (підготовку робочого місця, оформлення документації, встановлення з'єднання по каналу);
- підвищення кваліфікації працівників;
- згладжування нерівномірності навантаження, а також раціональною розстановкою обладнання з урахуванням даної нерівномірності;
- забезпечення стійкої і рівномірної роботи за графіком.

До інтенсивних резервів також відносять підвищення коефіцієнтів використання встановленого устаткування, поліпшення використання виробничих площ.

Удосконалення організації виробничих процесів і впровадження наукової організації праці є важливими резервами поліпшення використання діючих засобів. У сучасних умовах підприємства мають право здавати в оренду або продавати зайве і непотрібне устаткування, виручка від реалізації якого може направлятися для придбання нового обладнання.

Підвищення ефективності використання основних виробничих засобів передбачає удосконалення:

- 1) відтворювальної структури;
- 2) технологічної структури;
- 3) оптимізація структури.

Удосконалення відтворювальної структури основних засобів має бути спрямоване на прискорення їхнього оновлення, скорочення циклу їх відтворення, перехід від екстенсивного типу відтворення, коли основна маса засобів спрямовується на їх

приріст, орієнтований на створення нових робочих місць і залучення у виробництво додаткових трудових ресурсів, до інтенсивної форми, для якої характерна переважна заміна вибулих засобів. Вирішення цієї проблеми також передбачає підвищення частки засобів, введених у результаті технічного переозброєння і реконструкції діючих підприємств замість нового будівництва. Технічне переозброєння і реконструкція забезпечують найбільшу віддачу з кожної гривні вкладених коштів і в найкоротші терміни порівняно з новим будівництвом, підтримуючи певний технічний рівень засобів на діючих підприємствах і вивільняючи кваліфіковані кадри для нових підприємств. Капітальні вкладення, що направляються на реконструкцію і технічне переозброєння, окупаються швидше, ніж при новому будівництві.

Удосконалення технологічної структури основних виробничих засобів передбачає збільшення частки активних засобів, і, в першу чергу, робочих машин і обладнання. Для цього необхідно спрямовувати більше коштів на реконструкцію і технічне переозброєння діючих підприємств, впроваджувати засоби механізації та автоматизації виробництва, малогабаритні прилади та пристрої, що дозволить розмістити на тих же виробничих площах більшу кількість устаткування.

Оптимізація структури основних засобів передбачає таке співвідношення між їх окремими складовими в загальній вартості або така частка активних засобів, при яких досягається найвища фондівіддача при високій якості роботи [7]. Таким чином, будь-яке підприємство для підвищення фондівіддачі має проводити комплексний факторний аналіз ефективності використання основних засобів для того, щоб виявити найважливіші показники, які визначають її рівень та динаміку, а також оцінити ступінь впливу окремих чинників на результат. Про дослідження шляхів підвищення фондівіддачі слід враховувати, що на її рівень впливають такі групи факторів – об'єктивні та регульовані. Об'єктивними факторами можуть бути НТП та соціальний стимул і мотиви, які сприяють поліпшенню якості продукції, а також наявність основних засобів, що не беруть безпосередньої участі у виробництві. Регульованими факторами є ступінь залучення і використання обладнання, галузева, видова та відтворювальна структури основних виробничих, забезпечення пропорційності та збалансованості ресурсів виробництва.

Висновки і пропозиції. Процес інтеграції України до Європейського союзу потребує підвищення конкурентоспроможності національної економіки, яка залежить від рівня активності впровадження науково-технічних розробок та інновацій у виробництво. Вирішення цієї проблеми має забезпечуватись державною підтримкою у фінансуванні наукової діяльності, інвестиціями у розвиток виробничих засобів та їх модернізацію. Дослідження показали, що при формуванні структури основних виробничих засобів для забезпечення зростання показника фондівіддачі необхідно оцінити, як певна структура впливатиме на ефективність їх використання. Крім того, розраховані показники мають відображати ступінь завантаження основних засобів за часом та потужністю. Це надасть можливість виявити чинники, які вплинули на динаміку їх продуктивності. Ефективність використання основних виробничих засобів підприємства, буде тим вище, чим менше будуть їх простой в ремонтах. Як показують більшість проведених досліджень та розрахунків термінів окупності, зазвичай набагато ефективнішим є придбання нових засобів праці, ніж витрачання коштів та понесення додаткових втрат на ремонт застарілого устаткування. Зазначене вказує на необхідність їх оновлення та модернізації ремонтно-технічної бази підприємств, а також виявлення факторів, що впливають на скорочення ви-

трат, викликаних порушенням працездатності основних виробничих засобів підприємства.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Покропивний С.Ф.* Економіка підприємства : підручник / за ред. С.Ф. Покропивного. – К.: КНЕУ, 2006. – 528 с.
2. *Мацибора В.І.* Економіка підприємства : навч. посіб. для вузів / В.І. Мацибора, В.К. Збарський, Т.В. Мацибора. – К. : Каравела, 2008. – 312 с.
3. *Ковальчук І.В.* Економіка підприємства : навч. посіб. / І.В. Ковальчук. – К. : Знання, 2008. – 680 с.
4. *Череп А.В.* Ефективність використання основних фондів підприємства / [Електронний ресурс] / А.В. Череп, А.А. Клименко. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Dtr_ep/2009_6/files/ekon_06_09_43_Cherep_Klimenko.pdf
5. *Податковий кодекс України* від 02.12.2010№2755-VI(з останніми змінами та доповненнями). Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
6. *Основні засоби України за 2015 рік*: Статистичний бюлетень / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publosn_zas_u.htm.
7. *Горелик М.А.* Основы экономики телекоммуникаций (связи) / М.А. Горелик, Е.А. Голубицкая, Т.А. Кузовкова, А.Ю. Липатов, Б.С. Иванова, О.В. Попова. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://scicenter.online/kommunikatsii/puti-uluchsheniya-ispolzovaniya-osnovnyih-64832.html>.

REFERENCES

1. *Pokropynyi S.F.* Ekonomika pidpriemstva : pidruchnyk / za red. S.F. Pokropyvnoho. – K. : KNEU, 2006. – 528 s.
2. *Matsybora V.I.* Ekonomika pidpriemstva : navch. posib. dlia vuziv / V.I. Matsybora, V.K. Zbarskyi, T.V. Matsybora. – K. : Karavela, 2008. – 312 s.
3. *Kovalchuk I.V.* Ekonomika pidpriemstva : navch. posib. / I.V. Kovalchuk. – K. : Znannia, 2008. – 680 s.
4. *Cherep A.V.* Efektyvnist vykorystannia osnovnykh fondiv pidpriemstva / [Elektronnyi resurs] / A.V. Cherep, A.A. Klymenko. – Rezhym dostupu: http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/Dtr_ep/2009_6/files/ekon_06_09_43_Cherep_Klimenko.pdf
5. *Podatkovyi kodeks Ukrainy* vid 02.12.2010№2755-VI(z ostannimy zminamy ta dopovnenniamy). Rezhym dostupu: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
6. *Osnovni zasoby Ukrainy za 2015 rik*: Statystychnyi biuleten / [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publosn_zas_u.htm.
7. *Horelyk M.A.* Osnovuekonomyky telekommunikatsyi (sviazy) / M.A. Horelyk, E.A. Holubyskaia, T.A. Kuzovkova.

УДК 338:504

Ярослава Вишемірська
(старший викладач, Академія муніципального управління)

ВИКОРИСТАННЯ ХМАРНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ДОСЛІДЖЕННЯХ ЕКОЛОГІЧНОГО СПРЯМУВАННЯ

Розглянуто функціонал хмарних технологій корпорації Google для проведення анкетування респондентів у соціальних мережах та визначено переваги і недоліки відкритого хмарного сервісу Форми (Forms) з пакета Google Disk. Проведено соціально-економічне дослідження екологічного спрямування на основі анкетування респондентів у соціальних мережах Facebook, Google+, Twitter з використанням базових питань організації Global Footprint. Базові питання анкетування щодо якості життя українців та споживання ними природних ресурсів було розділено на окремі сторінки багатосторінкової Форми Google за шістьма категоріями: Житло, Використання енергії, Транспорт, Харчування, Використання води і паперу, Побутові відходи. За результатами опитування на основі методології організації Global Footprint проведено обчислення персонального значення індексу «Екологічний слід» для респондентів з України у 2016 році, проаналізовано усереднене значення цього індексу та його окремих складових. Проведене дослідження показало, що хмарні сервіси корпорації Google є актуальним засобом оперативного, зручного збору та опрацювання даних у соціологічних опитуваннях соціально-економічних досліджень.

Ключові слова: хмарні технології, он-лайн опитування, екологічний слід, якість життя.

Ярослава Вышемирская
(старший преподаватель, Академия муниципального управления)

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБЛАЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ

Рассмотрен функционал облачных технологий корпорации Google для проведения анкетирования респондентов в социальных сетях; определены преимущества и недостатки открытого облачного сервиса Формы (Forms) из пакета Google Disk. Проведено социально-экономическое исследование экологического характера на основе анкетирования респондентов социальных сетей Facebook, Google+, Twitter с использованием базовых вопросов организации Global Footprint.

© Вишемірська Я., 2016

Базовые вопросы анкетирования относительно качества жизни украинцев и использования ими природных ресурсов были разделены на шесть страниц многостраничной Формы Google, соответствующих таким категориям: Жилье, Использование энергии, Транспорт, Питание, Использование воды и бумаги, Бытовые отходы. По результатам опроса на основе методологии организации Global Footprint было проведено вычисление персонального значения индекса «Экологический след» для респондентов из Украины в 2016 году, проанализировано усредненное значение этого индекса и его отдельных составляющих. Проведенное исследование показало, что облачные сервисы корпорации Google являются актуальным средством оперативного, удобного сбора и обработки данных в социологических опросах социально-экономических исследований.

Ключевые слова: облачные технологии, он-лайн опрос, экологический след, качество жизни.

Yaroslava Vyshemirska

(senior lecturer, Academy of Municipal Administration)

THE USE OF CLOUD TECHNOLOGIES IN SOCIO-ECONOMIC STUDIES OF ECOLOGICAL DIRECTION

We considered functionality of Google Cloud Services for survey respondents in social networks and identified the advantages and disadvantages of open cloud service Forms from package Google Disk. The socio-economic study of ecological direction was based on survey of the respondents of social networks Facebook, Google+, Twitter with using basic issues of Global Footprint. The basic questions of questionnaire regarding quality of life of Ukrainian and consumption of natural resources were divided into six pages of multipage Google Form by categories: Housing, Energy, Transportation, Power, Water and Paper Use, Waste. According to the survey, which was based on the methodology of calculating the Global Footprint, we calculated personal index of «ecological footprint» for respondents from Ukraine in 2016, and analyzed the average value of the index and its components. The study showed that Google Cloud Services are rapid, convenient tools for collection and processing of data of surveys of socio-economic research.

Keywords: cloud technologies, on-line surveys, ecological footprint, quality of life.

Постановка проблеми. Якість життя, або рівень життя, – це характеристика суспільного соціально-економічного добробуту населення. Якість життя населення [6, 7, 9] залежить як від способу виробництва (який характеризується відносинами власності, рівнем розвитку матеріальної бази суспільства, сфери послуг та суспільною продуктивністю праці), так і від способу життя (який визначається загальними проявами життєдіяльності людини, а саме величиною потреб у різних життєвих благах та можливістю їх задоволення, виходячи з пропозиції товарів та послуг на ринку та реальних доходів населення). Отже, на якість життя населення впливає низка економічних, соціальних, політичних, культурних, інноваційних, екологічних та інших факторів.

В основі довгострокового добробуту кожної нації лежать екологічні активи. Проте на сьогоднішній день моделі економічного зростання і споживання населенням природних ресурсів завдають значного навантаження на екосистеми нашої планети, яке проявляється у зниженні продуктивності орних земель, нестачі води,

зменшенні лісових площ, втраті біорізноманіття, зменшенні рибних запасів, зміні клімату. У 1992 році канадським науковцем Вільямом Різом було введено термін «Ecological Footprint», тобто «екологічний слід». У 2003 році у Швейцарії розпочала роботу некомерційна наукова організація Global Footprint [8], завданням якої визначено розробку та використання індексу *EF* (Ecological Footprint), як інструменту обліку операцій з ресурсами, який вимірює, скільки природних ресурсів є в наявності, скільки ресурсів використовується населенням Землі, а також хто що і в якій кількості споживає.

Екологічний слід *EF* – це кількісний показник екологічного навантаження, який визначає площу, використану для забезпечення населення продуктами споживання і нейтралізації відходів промислового виробництва; цей показник вимірюється глобальними гектарами (гга).

Для розуміння і аналізу конкретного значення показника *EF* використовують також термін «біоемність» (або «продуктивна площа території/акваторії») – це кількісний показник, який визначає наявну здатну до відновлення природних ресурсів площу; також вимірюється глобальними гектарами (гга). Перевищення значення «екологічного сліду» над значенням «біоемності» демонструє надлишкове споживання ресурсів, яке сповільнює або унеможлиблює природне відновлення ресурсів. Отже, визначення та аналіз показників екологічного сліду та біоемності є актуальним напрямком соціально-економічних досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методологія розрахунку екологічного сліду перебуває у стадії розробки. Розрізняють такі підходи [2, 8] для обчислення *EF*: складний (compound approach) і компонентний (component approach).

У компонентному підході для розрахунку споживання ресурсів використовується аналіз потоків товарів і способу життя людей (а «bottom-up» approach).

У складному підході для розрахунку споживання ресурсів використовуються дані національної статистики торгового обороту і енергетичний баланс (а «top down» approach). Для визначення *EF* необхідно розрахувати значення шести його складових: рослинницький слід *Cl*; слід пасовищ *Gl*; рибогосподарський слід *Fg*; лісгосподарський слід *F*; енергетичний слід *E*; слід інфраструктури *I*. Наприклад, рослинницький слід – це площа (виражена в гга), яку використано для виробництва сільськогосподарської продукції рослинництва: злаків, плодів, овочів, коренеплодів, горіхів, чаю, кави, цукру, олії, тютюну, а також кормів для вирощування свійських тварин. Застосування методики складного підходу до розрахунку *EF* наведено в роботі [2].

Організація Global Footprint у щорічних звітах наводить значення екологічного сліду як для населення Землі загалом, так і для кожної держави окремо; також впроваджуються спеціальні програми розрахунку екологічного сліду для окремого регіону, міста чи особи.

За даними організації Global Footprint, у 2015 році людство використовувало природні ресурси у кількості, еквівалентній 1,6 планет. Простими словами, це означає, що планета Земля потребує одного року і шести місяців для відновлення ресурсів, використаних людством за рік. На рис. 1 показано зростання світового екологічного сліду впродовж 1960-2015 років та прогноз динаміки цього показника на 15 наступних років до 2030 року за двома сценаріями: зростання – якщо господарська діяльність та споживацьке ставлення земель до природних ресурсів не зміниться, і спадання – якщо людство зменшить викиди вуглекислого газу принаймні на 30 %.

За рівнем екологічного сліду у світовому рейтингу 2012 року Україна посіла 67 місце серед 150 країн; рейтинг складено за спаданням значення екологічного сліду. На рис. 2 показано значення *EF* для України [8] в період з 1992 по 2012 рік. У 2012 році значення *EF* для України становило 2,8 гга на особу, а біоємність – 2,3 гга на особу. Отже, Україна перевищувала допустиме значення *EF* у 1,22 раза (на 22%). Останній відносний показник читають таким чином: Україна в 2012 році використовувала 1,22 планети Земля. Рисунок 2 також демонструє той факт, що з 1992 по 2012 рік значення екологічного сліду України завжди переважало значення біоємності, що свідчить про скорочення природних ресурсів держави протягом тривалого часу, яке у перспективі унеможливить їхнє відновлення.

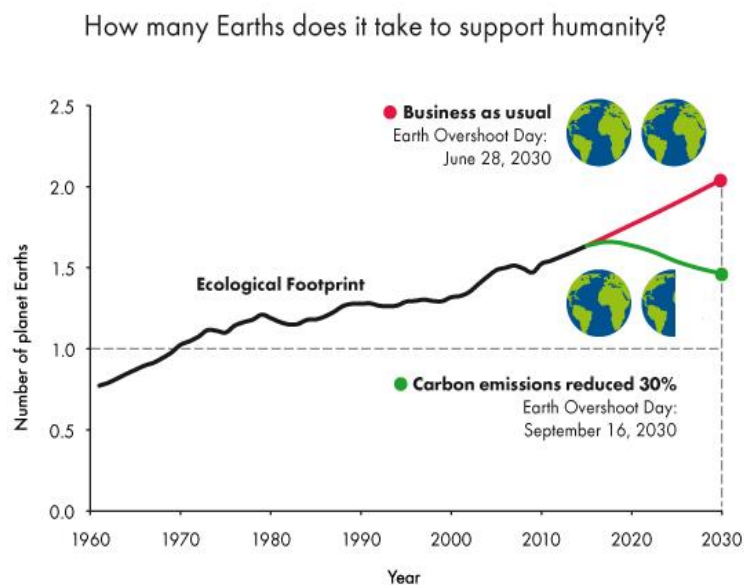


Рис. 1. Значення світового показника «екологічний слід»

Зважаючи на те, що чисельність населення України з 1992 по 2012 рік суттєво скоротилась (на 6423 тис. осіб – з 52056,6 тис. до 45633,6 тис.) [1], а споживання ресурсів фактично не зменшилось, можна зробити висновок, що персональний екологічний слід українців зростає.

Тому одним із завдань державної екологічної політики [3] має бути створення належних умов для екологічного виховання громадян, яке виражається у достатньому рівні екологічної культури та екологічної свідомості, формування яких починається з раннього дитинства і продовжується все життя. Сьогодні в усіх розвинутих країнах світу екологічна культура стає невід’ємною частиною функціональної грамотності населення.

З метою визначення персонального екологічного сліду на сайті організації Global Footprint пропонується он-лайн калькулятор, який представляє собою електронне анкетування респондента стосовно його звичного способу життя та ставлення до навколишнього природного середовища. Анкета складається із шести тематичних розділів: Житло, Використання енергії, Транспорт, Харчування, Використання води і паперу, Побутові відходи. В кожному розділі є декілька питань,

відповідаючи на які респондент отримує певну кількість балів, сума яких відповідає персональному екологічному сліду респондента. Анкетування може допомогти респонденту визначити ті сфери власного життя, які варто змінити для покращення персонального екологічного сліду.

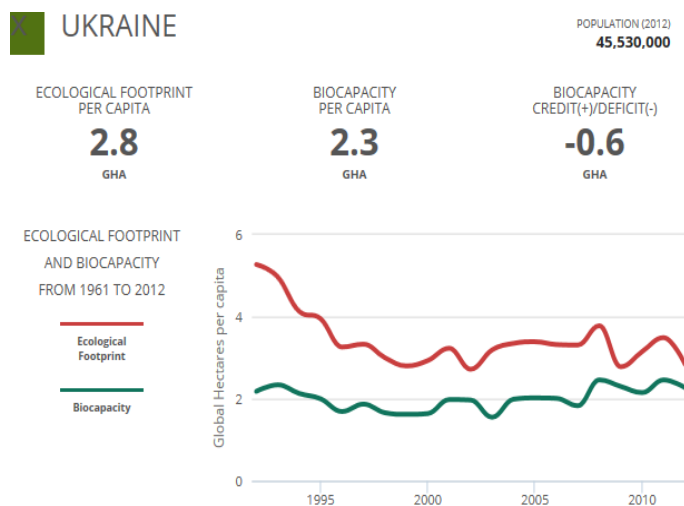


Рис. 2. Екологічний слід та біосмність України

Недоліком он-лайн калькулятора організації Global Footprint є обмеженість переліку країн, для яких цей сервіс функціонує. На сьогодні цей сервіс для України є недоступним (рис. 3).



Рис. 3. Он-лайн калькулятор персонального екологічного сліду організації Global Footprint

Мета статті. Розглянемо функціонал хмарних сервісів корпорації Google для проведення анкетування та проведемо опитування екологічного спрямування з використанням базових питань он-лайн калькулятора організації Global Footprint.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для проведення анкетування використаємо хмарний сервіс Форми (Forms) з пакету Google Disk. Засобами цього додатку можна створювати анкети, голосування і форми для збору даних [4, 5]. Для збору даних передбачено побудову як односторінкової, так і багатосторінкової форми з можливістю поставити респонденту питання, відповіді на які мають обов'язковий (або

необов'язковий) характер. Макет форми складається з питання, пояснювання до питання і може додатково містити зображення або відео. У формі дозволяється використовувати такі типи питань: основні (текст, один зі списку, декілька зі списку) та розширені (шкала, сітка, дата, час). Залежно від типу питання респонденту пропонується дати відповідь за допомогою текстового поля, перемикачів чи інших інтерактивних елементів. З метою збору даних побудовану форму можна відправити на електронну адресу респондента, вбудувати на сайт або розмістити у соціальних мережах Google+, Twitter, Facebook. Зібрані за допомогою форми дані зберігаються в таблиці на Google Disk. Прийом даних від респондентів може бути припинено за бажанням власника акаунту системи Google, з якого поширюється форма.

На рис. 4 подано зовнішній вигляд створеної форми опитування, а на рис. 5, 6 – деякі графічні результати.

Форма анкети складається із семи сторінок: вступної та шести тематичних, які відповідають розділам Житло, Використання енергії, Транспорт, Харчування, Використання води і паперу, Побутові відходи.

В опитуванні взяли участь 55 респондентів з України.

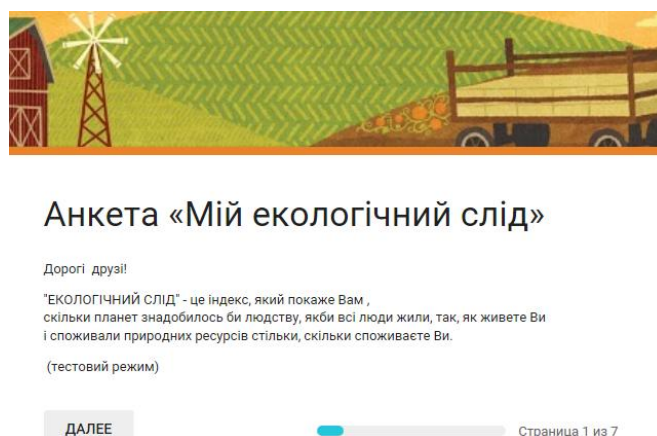


Рис. 4. Вигляд форми опитування «Мій екологічний слід»

Який з варіантів найбільше відповідає Вашому житлу? (55 ответов)



Рис. 5. Відповідь на питання з тематичного розділу Житло

Який вид енергії використовується для опалення Вашого будинку?
(54 ответа)

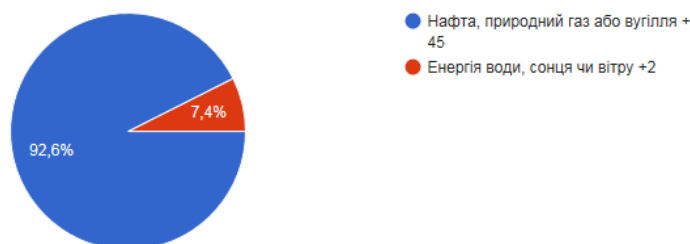


Рис. 6. Відповідь на питання з тематичного розділу Енергія

Висновки та пропозиції. Проведене дослідження виявило недоліки у функціоналі хмарного сервісу Форми (Forms) з пакету Google Disk. Зокрема, цей сервіс не дає можливості встановити цінність (у балах) кожного варіанту відповіді респондента, і, як наслідок, у даному опитуванні не вдалось організувати автоматизоване обчислення персонального екологічного сліду та автоматизовану розсилку результатів опитування на електронні адреси респондентів.

Проте дослідження наочно продемонструвало і позитивні характеристики хмарного сервісу Форми (Forms), серед яких: можливість застосування різних типів питань, розміщення форми у популярних соціальних мережах, збір даних у таблицю Excel на Google Disk з можливістю їхнього подальшого опрацювання, графічне представлення результатів опитування.

Графічний аналіз даних показав, що переважна кількість респондентів (користувачів соціальних мереж) дбають про своє здоров'я. Зокрема, 96,3% респондентів купують свіжі продукти (хліб, фрукти, овочі, рибу, м'ясо) місцевого виробництва, і самі готують страви; 64,3% – дістаються до роботи пішки або велосипедом.

Значна кількість респондентів намагається економити енергоресурси: 48,1% опитаних облаштовують опалення будинків так, що можуть його регулювати в залежності від погоди; 79,6% завжди гасять світло, залишаючи будинок.

Опитування показало, що значна кількість громадян знає та розуміє значення екологічних видів енергії (сонця, вітру, води) для збереження природного довкілля, проте в силу незалежних від них обставин більшість респондентів (92,6%) використовують для опалення своїх будинків енергію нафти, газу, вугілля.

Опитування також виявило зацікавленість респондентів в оцінці їхнього персонального екологічного сліду: більшість з них (60%) залишала у формі свою електронну адресу, щоб отримати результат.

Усереднене значення екологічного сліду респондентів становило 3,23 гга на особу. Якщо за розрахункове значення біоемності взяти число 2,1 гга на особу, то це означає, що українці перевищували допустиме значення *EF* у 1,54 раза (на 54%).

Проведене дослідження показало, що хмарні сервіси є актуальним засобом оперативного, зручного збору та опрацювання даних у соціологічних опитуваннях соціально-економічних досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Державна служба статистики України* [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/ds/nas_rik/nas_u/nas_rik_u.html
2. *Мозговая О.С.* Применение концепции «экологический след» для расчета резервов экологической емкости с целью определения рекреационной нагрузки в национальных парках Беларуси / О.С. Мозговая // Журнал международного права и международных отношений. – 2007. – №2. – С. 85 – 93.
3. *Національна екологічна політика України: загальні оцінки і ключові рекомендації* / ПРООН Україна. – К.: ТОВ «Компанія ВАІТЕ», 2007. – 34 с.
4. *Ратушняк Т. В.* Про застосування хмарних технологій та соціальних мереж до проведення моніторингу зовнішньої оцінки ефективності роботи органів виконавчої влади / Т. В. Ратушняк, О.В. Гладченко // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. – 2014. – № 2. – С. 171-177. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnudps_2014_2_17
5. *Ратушняк Т.В.* Використання хмарних технологій та соціальних мереж для проведення моніторингу зовнішньої оцінки ефективності роботи органів виконавчої влади [Електронний ресурс] / Т.В. Ратушняк // Електронне наукове фахове видання «Державне управління: удосконалення та розвиток». – 2014. – № 7. Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=736>
6. *Ратушняк Т.В.* Моніторинг якості життя населення [Електронний ресурс] / Т.В. Ратушняк // Електронне наукове фахове видання «Державне управління: удосконалення та розвиток». – 2014. – № 10. Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=767>
7. *Ратушняк Т.В.* Сучасні підходи до вимірювання якості життя / Т.В. Ратушняк, В.А. Одинець // Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право). – 2013. – № 3 (62). – С. 43 – 50.
8. *Global Footprint Network* [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.footprintnetwork.org>
9. *Odynets V.A.* Analysis of the level of wellbeing in Ukraine [Online] / V. A. Odynets, T. V. Ratushnyak // Economic Processes Management: International Scientific E-Journal. 2015. – № 4. Available: http://epm.fem.sumdu.edu.ua/download/2015_4/2015_4_4.pdf

REFERENCES

1. *Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy* [Online] – Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/ds/nas_rik/nas_u/nas_rik_u.html
2. *Mozgovaya O.S.* Prymenenye koncepcyy «ekologicheskyy sled» dlya rascheta rezervov ekologicheskoy emkosty s celyu opredeleniya rekreacyonnoy nagruzky v natsyonalnykh parkakh Belarusy // Zhurnal mezhdunarodnogo prava y mezhdunarodnykh otnosheniy. – 2007. – #2. – P. 85 – 93.
3. *Natsionalna ekologichna polityka Ukrainy: zagalni ocinky i klyuchovi rekomendaciyi* / PROON Ukrainy. – K.:TOV «Kompaniya VAITE», 2007. – 34 p.
4. *Ratushnyak T. V., Gladchenko O. V.* Pro zastosuvannya xmarnykh texnologij ta socialnykh merezh do provedennya monitoryngu zovnishnoyi ocinky efektyvnosti roboty organiv vykonavchoyi vlady // Zbirnyk naukovykh pracz Nacionalnogo universytetu derzhavnoyi podatkovoyi sluzhby Ukrainy. – 2014. – # 2. – P. 171-177. – Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnudps_2014_2_17
5. *Ratushnyak T.V.* Vykorystannya xmarnykh texnologij ta socialnykh merezh dlya provedennya monitoryngu zovnishnoyi ocinky efektyvnosti roboty organiv vykonavchoyi vlady [Online] // Elektronne naukove faxove vydannya «Derzhavne upravlinnya: udoskonalennya ta rozvytok». – 2014. – # 7. Available at: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=736>
6. *Ratushnyak T.V.* Monitoryng yakosti zhyttya naselennya [Online] / T.V. Ratushnyak // Elektronne naukove faxove vydannya «Derzhavne upravlinnya: udoskonalennya ta rozvytok». – 2014. – # 10. Available at: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=767>
7. *Odynecz V.A., Ratushnyak T.V.* Suchasni pidhody do vymiryuvannya yakosti zhyttya // Naukoviy visnyk Nacionalnogo universytetu DPS Ukrainy (ekonomika, pravo). – 2013. – # 3 (62). – P. 43 – 50.
8. *Global Footprint Network* [Online] – Available at: <http://www.footprintnetwork.org>
9. *Odynets V.A. Ratushnyak T. V.* Analysis of the level of wellbeing in Ukraine [Online] // Economic Processes Management: International Scientific E-Journal. 2015. – # 4. Available at: http://epm.fem.sumdu.edu.ua/download/2015_4/2015_4_4.pdf

УДК 334.027

*Вікторія Гудкова, д.е.н., доц.
(завідувач каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Ірина Батрак
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ СТИМУЛЮВАННЯ ПРАЦІВНИКІВ ПІДПРИЄМСТВА

В статті досліджуються шляхи вирішення проблеми мотивації працівників, а також засоби впливу на економічну поведінку людей за допомогою спонукання їх до виробничої праці. Зазначені такі основні елементи організації праці та управління персоналом як наймання і розміщення працівників, розподіл їх обов'язків, підготовка і перепідготовка кадрів, стимулювання праці, удосконалення її організації. Розглядаються стимули і мотиви працівників.

Визначені найбільш поширені проблеми мотивації працівників в організаціях. Досліджуються матеріальні і нематеріальні методи стимулювання працівників в організаціях.

Сформульовані правила ефективної мотивації персоналу: неочікувані, непередбачувані, нерегулярні премії, які мотивують набагато ефективніше, ніж очікувані. Представлені основні показники оцінювання кваліфікації робітників за такими категоріями як керівники, спеціалісти та інші робітники.

Зазначені соціально-економічні основи активізації зусиль персоналу підприємства, що спрямовані на підвищення результативності їх трудової діяльності – стимуляцію праці. Проаналізовано матеріальне та нематеріальне стимулювання працівників. Надані пропозиції щодо втілення матеріального стимулювання в діяльність підприємств.

Ключові слова: мотив, стимул, мотивація, матеріальна мотивація, нематеріальна мотивація.

© Гудкова В., Батрак І., 2016

*Виктория Гудкова, д.э.н., доц.
(заведующая каф. «Экономика и предпринимательство»,
Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Ирина Батрак
(магистр, Государственный экономико-технологический университет
транспорта)*

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЯ

В статье исследуются пути решения проблемы мотивации работников, а также средства воздействия на поведение людей посредством побуждения их к производственной работе. Указываются такие основные элементы организации труда и управления персоналом как наем и расстановка работников, распределение обязанностей, подготовка и переподготовка кадров, стимулирование труда, усовершенствование его организации. Рассматриваются стимулы и мотивы работников.

Определены наиболее распространенные проблемы мотивации работников в организациях. Исследуются материальные и нематериальные методы стимулирования работников в организациях.

Сформулированы правила эффективной мотивации персонала: неожиданные, непредсказуемые, нерегулярные премии, которые мотивируют гораздо эффективнее, чем ожидаемые. Представлены основные показатели оценки квалификации рабочих по таким категориям как руководители, специалисты и другие работники.

Указаны социально-экономические основы активизации усилий персонала предприятия, которые направлены на повышение результативности их трудовой деятельности – стимулирование труда. Проанализировано материальное и нематериальное стимулирование работников. Предложены направления по применению материального стимулирования в деятельность предприятий.

Ключевые слова: мотив, стимул, мотивация, материальная мотивация, нематериальная мотивация.

*Victoria Hudkova, D.Sc. (Economics), associate professor
(head of Department «Economics and Entrepreneurship», State Economy and
Technology University of Transport);*

*Irina Batrak
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

IMPROVING THE INCENTIVES OF EMPLOYEES

Solutions to employee motivation problem are examined in the article, as well as means aggravating on the economic people behavior by encouraging them to produc-

tive work. Identifies the basic elements of work organization and personnel management as recruitment and placement of workers, allocation of responsibilities, training and retraining, stimulation of labor, the improvement of its management. Examines the incentives and motivations of workers.

It identifies the most widespread problems of employees motivation in organizations. Explored the financial and intangible incentives of employees in organizations.

Formulated rules for effective motivation of the personnel: unexpected, unpredictable, irregular bonuses, which motivate much better than expected. Presents the basic indicators of worker skills estimation such categories as managers, professionals and other employees.

The socio-economic basis for increased personnel efforts were identified for improving of their work effectiveness – the stimulation of labor. Tangible and intangible incentives were analyzed. Direction for the realization of material stimulation in activity of the enterprises had proposed.

Keywords: motive, incentive, motivation, material motivation, immaterial motivation.

Постановка проблеми та актуальність теми. На сучасному етапі розвитку економіки істотно зростає значимість персоналу як ключового фактора забезпечення конкурентоспроможності сучасних організацій. Світова економічна криза негативно позначилася на ситуації на ринку праці, що виявилось як в істотному скороченні числа заявлених роботодавцями вакансій, так і в посиленні вимог до кандидатів на них. Організації починають усвідомлювати важливість соціальних аспектів та їх економічну невіддільність. Очевидно, що результати діяльності залежать від визнання винятковості людських ресурсів у виробничому процесі і вдосконалення методів управління та максимального використання трудового потенціалу працівників. Зазначені обставини актуалізують необхідність розробки ефективної системи стимулювання як фактора зростання результативності праці персоналу організації, що дозволяє ефективно використовувати кожного працівника виходячи з його можливостей і здібностей та є основою для прийняття ефективних рішень у всіх сферах соціально-економічної діяльності організацій.

З вищесказаного можна зробити висновок, що тема є досить актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам стимулювання присвятили свої наукові роботи такі відомі вчені, як К. Альдефер, В. Врум, Ф. Герцберг, Д. Мак-Грегор, Д. Мак-Клелланд, А. Маслоу, Е. Мейо, М. Мескон та ін. Серед вітчизняних науковців вагомий внесок у розвиток питань стимулювання праці робітників зробили А. Колот, В. Пономаренко, О. Пушкар, Л. Червинська та ін. Зважаючи на проведення багатьох досліджень мотиваційних процесів, узагальнення сучасних особливостей формування форм, методів і техніки стимулювання праці, які створюють у працівників відчуття відповідальності й успіху за виконану роботу, заслуговують окремої уваги.

Формулювання цілей статті. Метою статті є розгляд системи стимулювання працівників підприємства, аналіз і розробка заходів щодо її вдосконалення.

Виклад основного матеріалу. У сучасній практиці оцінки персоналу використовуються різні підходи, частина з яких заснована на застосуванні експертних і кількісних методів. При цьому більшість дослідників вважають, що експертний підхід, що має найбільш тривалий досвід використання, при всіх своїх перевагах відрізняється високою суб'єктивністю, залежністю результатів оцінки від особистісних якостей експерта (досвіду, кваліфікації, характеру, переконань, мотивацій).

За цих обставин кількісні методи розглядаються в якості альтернативного варіанту оцінки персоналу, що дозволяє знизити її суб'єктивність і залежність від минулого досвіду фахівця, що виконує оцінку за допомогою використання кількісної оцінки на основі умовних або натуральних величин (балів, рангів та ін.).

У зв'язку з цим проблема мотивації працівників на будь-якому підприємстві є дуже гострою і важливою для ефективної діяльності і повинна постійно перебувати в полі зору у керівництва. Основу ефективного управління в сучасних організаціях становлять засоби впливу на економічну поведінку людей за допомогою спонукання їх до виробничої праці [1].

Організація праці й управління персоналом – багатопланові процеси. Вони містять такі елементи, як наймання і розміщення працівників, розподіл їх обов'язків, підготовка і перепідготовка кадрів, стимулювання праці, удосконалення її організації. Основним елементом, за допомогою якого здійснюється процес стимулювання, є стимул. У науковій літературі існує велика кількість визначень поняття «стимул» [4, с. 33]. В економічній літературі під стимулами розуміють форми впливу на людину, її свідомість, що породжують у людини певні мотиви (прагнення, зацікавленість) до тих чи інших дій, у тому числі до досягнення певних результатів праці. Чим сильніші стимули, тим активніші мотиви, а отже, й діяльність людей. Отже, стимулювання – це процес впливу на людину за допомогою потребозначимого для неї зовнішнього предмета (об'єкта, умов, ситуації тощо), що спонукає людину до певних дій (перебування в комфортних умовах та ін.) [5, с. 64].

Автори Погорелова Т. А., Пузач Е. К. та Кутик Ю. С. зазначають, що у широкому сенсі, стимул – це така дія однієї людини на іншу, яка спонукає її до спрямованої дії, потрібного ініціатора впливу. Якщо стимул не викликає спонукання до певної дії, то його можна вважати не дієвим [9].

На практиці ж, однією з важливих проблем є система стимулювання персоналу компанії і її ефективність. Ось перелік найбільш поширених проблем мотивації працівників в організаціях:

- висока конфліктність;
- часта зміна і плинність кадрів;
- відсутність або слабка реалізація заохочення працівників за результат їх праці;
- протиріччя між персоналом і підприємцем;
- слабка перспектива просування по кар'єрних сходах, отже, зниження мотивації;
- відсутність можливостей для самореалізації.

Таким чином можна зазначити, що продуктивність працівників, знання ними своїх обов'язків і очікуваних від них результатів праці та наукова організація в цілому, безпосередньо пов'язане зі стимулюванням і мотивацією персоналу.

Лозовський О. М. та Шмундяк В. О. у своїй роботі виділяють дві основні системи стимулювання працівників, а саме: матеріальні та нематеріальні. Стимулювання у матеріальній формі передбачає запровадження високоефективних систем і форм заробітної плати, вдосконалення існуючої та введення нової тарифної системи, використання заохочувальних виплат і надбавок до заробітної плати, грошових виплат за виконання поставлених цілей, «участь у прибутках», продаж акцій за зниженими цінами. Нематеріальні методи спонукання передбачають надання компанією різних подарунків, знижок на придбання товарів, що виробляються нею, оплату медичної страховки, поліпшення умов та охорони праці тощо [2].

Загалом можна сформулювати низку правил ефективної мотивації персоналу: неочікувані, непередбачувані, нерегулярні премії, які мотивують набагато ефективніше ніж очікувані. Важливо зауважити, що між виконаною роботою та винагородою не має бути великий проміжок часу.

Типовими є такі стимули: підвищення на посаді, розширення повноважень, визнання, усна подяка керівника у присутності колег, можливість страхування здоров'я, оплата медичних послуг, позачергова оплачувана відпустка, гарантія збереження робочого місця, позики зі зниженою ставкою на навчання або придбання житла, оплата витрат на ремонт авто та ін. Також дієвим методом може бути застосування індивідуального пакета стимулів, орієнтованого на конкретного працівника.

1. Покарання як засіб мотивації працівників. Основна мета покарання – недопущення дій, які можуть нашкодити підприємству, бар'єр, який не дозволить людині повторити такі дії в майбутньому та стане прикладом для всього колективу. Матеріальне ж покарання припустиме тільки тоді, коли діями працівника заподіяний прямий матеріальний збиток, в іншому випадку буває достатньо розмови керівника з підлеглим.

2. Грошові виплати за виконання поставлених цілей.

3. Виплати до заробітної плати для стимулювання здорового способу життя.

4. Соціальна політика організації – також є дуже важливим інструментом економічного стимулювання. По-перше, на підприємстві реалізуються пільги та гарантії в рамках соціального захисту працівників, по-друге, організація надає своєму персоналу та членам їх сімей додаткові пільги, які відносяться до елементів матеріального стимулювання, за рахунок виділених на такі цілі коштів з фондів соціального розвитку підприємства [3]. Така політика сприяє скороченню плинності кадрів, залученню та збереженню кваліфікованої робочої сили.

Завдяки вітчизняному та закордонному досвіду проведення соціальної політики в організаціях можна скласти приблизний перелік виплат пільг і послуг соціального характеру, наданих у різних формах.

Серед стимулювання матеріальної грошової форми можна визначити такі: придбання працівниками акцій підприємства за зниженою ціною; оплата навчання працівників на різних курсах або в навчальних закладах; оплата і надання навчальних відпусток особам, що поєднують роботу з навчанням відповідно до трудового законодавства; надання на пільгових умовах місць у дитячих дошкільних установах та їх оплата; грошові винагороди у зв'язку з особистими урочистостями, круглими датами трудової діяльності; проведення корпоративних свят; дотації на харчування в їдальнях організації; прогресивні виплати за вислугу років; одноразова винагорода пенсіонерам коштів підприємства [6].

Щодо стимулювання матеріальної не грошової форми – це можуть бути: користування соціальними установами організації; придбання продукції виробленої підприємством за цінами нижчими за відпускні або безкоштовно; поліпшення соціальних умов праці; підвищення гнучкості графіка роботи; введення скороченого робочого тижня або дня; надання квитків на відвідування різних культурних заходів.

Шостак І.В. виділяє у своїй роботі нематеріальну форму стимулювання, а саме: забезпечення і утримання співробітників, підвищення лояльності, ефективності діяльності, що сприяє задоволенню соціальних потреб, потребу визнанні та повазі; формує почуття справедливості, підвищує довіру до керівництва і лояльність до підприємства [8].

Актуальними можуть бути нематеріальні стимули, які не стосуються будь-яких витрат роботодавця, особливо для підприємств з обмеженими матеріальними ресурсами. Серед них має місце винагорода – подяка (звання «кращий працівник місяця або року»), письмова подяка керівництва компанії, навіть комплімент можна розглядати як одну з форм заохочення. Напрямами активізації використання нематеріальних факторів для підвищення лояльності персоналу організації можуть стати: розвиток організаційної структури; підтримка психологічного клімату в колективі; формування та уважне ставлення до проблем співробітників, формування у них почуття захищеності; поширення серед співробітників ефективних систем оцінки діяльності. Налагоджений механізм нематеріальної мотивації персоналу позитивно вплине на ефективність праці, що, у свою чергу, позначиться на всіх процесах і результатах підприємства.

Згідно з опитуванням, проведеним Work.ua, більшість українських працівників вважає премії і бонуси кращим способом мотивації.

Згідно з опитуванням, 67,2% українців вважають грошові заохочення кращим способом мотивації, підтверджуючи думку кадрових експертів. За безкоштовне навчання і тренінги віддали свої голоси 8,9% опитаних. Похвалу від керівництва цінують 6,6% респондентів, персональні подарунки від компанії – 5,8%. Штрафи і покарання змушують краще працювати 4,7% українців, а корпоративні свята – 4,1%. Найменше цінуються додаткові вихідні – так відповіли лише 2,7% опитаних.

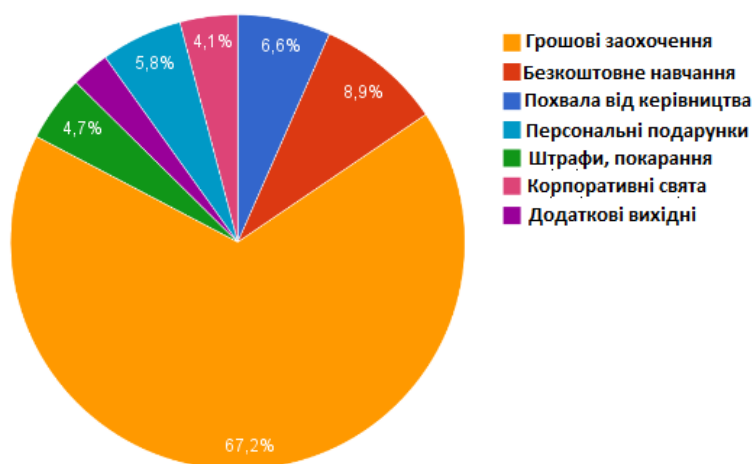


Рис. 1. Опитування працівників на тему «Яке стимулювання краще?»

Складено за джерелом: [7]

З вище сказаного доцільно стимулювати систему оплати праці, яка має відповідати співвідношенню складності роботи, рівню кваліфікації, врахування значимості виконуваної роботи для підприємства та строки його виконання. Як наслідок можна запропонувати систему оцінювання кваліфікації робітників за сукупністю кількісних і якісних показників, що наведені у табл. 1.

Для більш досконалої оцінки необхідно враховувати негативні прояви у роботі співробітників такі, як: зауваження стосовно якості виконаної роботи, недбалість, недобробовісне ставлення до завдання, тощо. Відповідно при виявленні негативних факторів премію чи інші бонусні виплати не нараховувати.

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 1. Показники для оцінювання кваліфікації робітників

№	Показники	Категорія робітників		
		Керівники	Спеціалісти	Інші робітники
1	Освіта	+	+	+
2	Стаж роботи за фахом	+	+	+
3	Професійна компетентність	+	+	+
3.1	Вміння оперативно приймати рішення	+		
3.2	Якість виконуваної роботи	+	+	+
3.3	Здатність адаптуватися до нової ситуації і застосовувати нові підходи до вирішення виникаючих проблем	+	+	
3.4	Своєчасність виконання посадових обов'язків, відповідальність за результати роботи	+	+	+
3.5	Інтенсивність праці (здатність в короткий термін справлятися з великими обсягами робіт)	+	+	+
3.6	Уміння працювати з документами	+	+	+
3.7	Здатність прогнозувати, планувати, організувати, координувати, а також контролювати і аналізувати роботу підлеглих	+		
3.8	Здатність за короткий термін освоювати нові технічні засоби, що забезпечують підвищення продуктивності праці і якості робіт	+	+	+
4	Виробнича етика, стиль спілкування	+	+	+
5	Здатність до творчості, підприємливість	+	+	+
6	Участь у комерційній діяльності	+	+	
7	Здатність до самооцінки	+	+	+

Висновки. Грамотне стимулювання співробітників, а преміювання безумовно є частиною стимулювання, дозволяє з невеликими витратами збільшувати ефективність підприємства, підвищуючи його прибутковість і допомагаючи йому в досягненні поставлених цілей. Співробітник, задоволений своєю роботою і, в першу чергу її заробітною платою, буде із задоволенням віддавати роботі більше сил і енергії, виконувати її більш якісно і відповідально, що завжди позитивно позначиться на продуктивності праці на підприємстві. Система преміювання розробляється безпосередньо для стимулювання ефективної праці і забезпечення єдності в оцінці трудового вкладу робітників, керівників, фахівців і службовців. Премію можна призначити чи ні і таким чином стимулювати трудову активність працівників, досягнення ними високих результатів.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Ходыревская В.Н., Желудкова И.Ю.* Мотивация как инструмент повышения эффективности трудового процесса при управлении человеческими ресурсами // Вестник Курской государственной сельскохозяйственной академии. – 2009. – № 1. – С. 3-7.
2. *Лозовський О.М., Шмундяк В.О.* Подальший розвиток системи стимулювання працівників в умовах нестабільної економіки // Журнал «Науковий Огляд». – 2012 Режим доступу: <http://intkonf.org/ken-lozovskiy-om-shmundyak-vo-podalshiy-rozvitok-sistemi-stimulyuvannya-pratsivnikiv-v-umovah-nestabilnoyi-ekonomiki/> Перевірено: 31.05.16
3. *Воронкова В.Г.* Управління людськими ресурсами: філософські засади: Навч. Посібник. – Київ, 2006. – с.139, с.157.
4. *Радько С.Г.* Теоретические основы управления трудовым потенциалом :Учеб.пособ. / Радько С.Г. – СПб. : «Просвещение», 2007. – 318 с.
5. *Шекшня С.В.* Управление персоналом современной организации / Шекшня С.В. – М. : Бинوم, 2006. – 290 с.
6. *Фаина Ф.* Наиболее эффективные методы мотивации персонала. Научно-практическое издание «Менеджмент и менеджер», № 1. – 2011. – Р. 39-41.
7. *Результати опитування: грошові заохочення – найефективніший спосіб мотивації персоналу* – 2013 Режим доступу: <http://www/work.ua/news/ukraine/490/> Перевірено: 31.05.16
8. *Шостак І. В.* Грейдування як сучасна система стимулювання праці різних категорій персоналу підприємств торгівлі. Науковий журнал «Бізнес інформ». – № 4. – 2015. – С. 315-320.
9. *Погорелова Т. А., Пузач Е.К., Кутик Ю.С.* Система мотивации и стимулирования труда персонала на предприятии. Вісник НТУ «ХП». – 2015. – № 25. – С. 43-46.

REFERENCES

1. *Khodyrovskaya V.N., Zheludkova I.Yu.* Motivatsiya kak instrument povysheniya effektivnosti trudovogo protsessa pri upravlenii chelovecheskimi resursami – // Vestnik Kurskoy gosudarstvennoy selskohozyaystvennoy akademii. – 2009. – №1. – P. 3-7.
2. *Lozovskyy O.M., Shmundyak V.O.* Podalshyy rozvytok systemy stymulyuvannya pratsivnykiv v umovakh nestabilnoyi ekonomiky // Zhurnal «Naukovyy Ohlyad». – 2012 Availableat: http://intkonf.org/ken-lozovskiy-om-shmundyak-vo-podalshiy-rozvitok-sistemi-stimulyuvannya-pratsivnikiv-v-umovah-nestabilnoyi-ekonomiki / Pervireno: 31.05.16
3. *Voronkova V.H.* Upravlinnyalyudskymyresursamy: filosofskizasady: Navch. Posibnyk.- Kyuiv, 2006. – 139 s.,157 s.
4. *Radko S.H.* Teoretycheskye osnovy upravlenyya trudovym potentsialom :Ucheb. posob. – / Rad'ko S.H. – SPb. : «Prosveshchenye», 2007. – 318 p.
5. *Shekshnya S.V.* Upravlenie personalom sovremennoy organizatsii – / Shekshnya S.V. – M. :Binom, 2006. – 290 s.
6. *Faina F.* Naibolee effektivnyie metody motivatsii personala. Nauchno-prakticheskoe izdanie «Menedzhment imenedzher» – №1. – 2011. – P.39-41.
7. *Rezultaty opytuvannya: groshovi zaوخochennya – najefektyvnishyj sposib motyvacyi personalu* – 2013 Availableat: <http://www/work.ua/news/ukraine/490/> Pervireno:31.05.16
8. *Shostak I. V.* Grejduvannya yak suchasna systema stymulyuvannya praci riznyh kategorij personalu pidpryyemstva torgivli Naukovyj zhurnal «Biznesinform» – №4 – 2015 – P.315-320.
9. *Pogorelova T. A., Puzach E.K., Kutyk Yu.S.* Systema motyvacy y stymulyrovannya truda personala na predpryyaty Visnyk NTU «ХП». 2015. – № 25 – P. 43-46.

УДК 338.001.36:338.314

*Вікторія Гудкова, д.е.н., доц.
(завідувач каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Вікторія Творонович, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Юлія Черевань
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОБҐРУНТУВАННЯ ЗАХОДІВ ПІДВИЩЕННЯ ПРИБУТКОВОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Прибуток є основною метою будь-якої виробничої та комерційної підприємницької діяльності. Він є основним показником розвитку підприємства, науково-технічного вдосконалення його матеріальної бази і продукції, всіх форм інвестування, характеризує доходність підприємства, окупність вкладених витрат і використаного майна. Також він демонструє ефективність роботи підприємства. Важлива роль цієї категорії визначається тим, що вона характеризує основну мету підприємницької діяльності виробничого підприємства, підсумовує його головний економічний результат. Тому питання підвищення рентабельності та збільшення прибутку є для багатьох підприємств основною проблемою та задачею.

Стаття присвячена основним показникам рентабельності, які найбільш точно відображають прибутковість, фінансовий стан підприємства та ефективність його виробництва. Розкривається економічна сутність, роль і значення прибутку та рентабельності для оцінки ефективності діяльності підприємств. Проаналізовані найбільш поширені тлумачення прибутку та рентабельності різних авторитетних науковців і розглянуті проблеми їх зростання. Обґрунтований тісний взаємозв'язок прибутковості з прибутком, оскільки будучи індикатором результатів господарсько-фінансової діяльності, у результаті оцінювання вона дає можливість обґрунтовувати напрями збільшення прибутку і забезпечувати виконання ним ключових соціально-економічних функцій. Проаналізовано шляхи та резерви, що сприяють підвищенню прибутковості підприємства з різних точок зору.

© Гудкова В., Творонович В., Черевань Ю., 2016

Розглянуто низку факторів, які впливають на ефективність діяльності підприємства та заходи, які можуть бути використані для подальшого збільшення прибутку. До того ж отримання прибутку повинне носити не одноразовий, а постійний характер, що можливо тільки на базі безперервного економічного зростання підприємства. Тому тема дослідження є достатньо актуальною на сьогоднішній день, оскільки розкриває основні напрями зростання прибутку підприємства шляхом виконання конкретних заходів, запропонованих у статті.

Ключові слова: прибуток, прибутковість, рентабельність, резерви, шляхи підвищення, ефективність, фактори впливу, підвищення, підприємство.

Викторія Гудкова, д.э.н., доц.
(заведующая каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Викторія Творонович, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Юлия Черевань
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ОБОСНОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПОВЫШЕНИЯ ПРИБЫЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ

Прибыль является основной целью любой производственной и коммерческой предпринимательской деятельности. Она является основным показателем развития предприятия, научно-технического совершенствования его материальной базы и продукции, всех форм и инвестиций, характеризует доходность предприятия, окупаемость вложенных затрат и использованного имущества. Также она демонстрирует эффективность работы предприятия. Важная роль этой категории определяется тем, что она характеризует основную цель предпринимательской деятельности производственного предприятия, подытоживает его главный экономический результат. Поэтому вопрос повышения рентабельности и увеличения прибыли является для многих предприятий основной проблемой и задачей.

Статья посвящена основным показателям рентабельности, которые наиболее точно отражают доходность, финансовое состояние предприятия и эффективность его производства. Раскрывается экономическая сущность, роль и значение прибыли и рентабельности для оценки эффективности деятельности предприятий. Проанализированы наиболее распространенные толкования прибыли и рентабельности различных авторитетных ученых и рассмо-

трены проблемы их роста. Обоснованна тесная взаимосвязь доходности с прибылью, поскольку, будучи индикатором результатов хозяйственно-финансовой деятельности, в результате оценивания она дает возможность обосновывать направления увеличения прибыли и обеспечивать выполнение им ключевых социально-экономических функций. Проанализированы пути и резервы, способствующие повышению прибыльности предприятия с различных точек зрения.

Рассмотрен ряд факторов, влияющих на эффективность деятельности предприятия и меры, которые могут быть использованы для дальнейшего увеличения прибыли. К тому же, получение прибыли должно носить не одноразовый, а постоянный характер, что возможно только на базе непрерывного экономического роста предприятия. Поэтому тема исследования достаточно актуальна на сегодняшний день, поскольку раскрывает основные направления роста прибыли предприятия путем выполнения конкретных мер, предложенных в статье.

Ключевые слова: прибыль, доходность, рентабельность, резервы, пути повышения эффективности, факторы влияния, повышение, предприятие.

*Victoriia Hudkova, D.Sc. (Economics), associate professor
(head of the Department «Economics and Entrepreneurship», State Economy and Technology University of Transport)*

*Victoria Tvoronovich, PhD, associate professor
(associate professor of Department «Economics and Entrepreneurship», State Economy and Technology University of Transport);*

*Yuliia Cherevan
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

JUSTIFICATION OF MEASURES INCREASE THE PROFITABILITY OF ENTERPRISES

Profit is the main aim of any industrial and commercial business activities. It is a key indicator of the company's development, scientific and technical development of its material base and production, and all forms of investment, enterprise characterizes profitability, return on investment costs and use of the property. It also demonstrates the effectiveness of the enterprise. The important role of this category is determined by the fact that it describes the main purpose of business production company, sums up its main economic result. Therefore, the issue of increasing profitability and increase profits for many businesses is the main problem and challenge. The article is devoted to the main indicators of profitability, which most accurately reflect the profitability, financial position and efficiency of its production. Disclosed economic nature, role and importance of revenue and profitability to evaluate the effectiveness of enterprises. Analyzed the most common interpretation of profit and profitability of various reputable scientists and the problems of growth. Grounded close relationship yield a

profit, as being an indicator of the results of economic and financial activities as a result of the evaluation it enables justify directions to increase profits and ensure the performance of key socio-economic functions. The ways to reserves that improve the profitability of different perspectives. A number of factors affect the performance of businesses and activities that can be used to further increase profits. In addition, profit should not wear one-time and permanent, which is possible only on the basis of sustained economic growth of the enterprise. Therefore, the research topic is quite relevant today, as reveals the main directions of growth of business profits by implementing concrete measures proposed in the article.

Keywords: income, yield, profitability, reserves, ways to improve the effectiveness, impact factors, boost enterprise.

Постановка проблеми та актуальність теми. Для реальної оцінки ефективності роботи підприємства замало знати тільки абсолютну величину одержаного прибутку. Потрібно володіти інформацією щодо його прибутковості (доходності, рентабельності), тобто вивчати відносні показники ефективності діяльності. Для цього необхідно одержані прибутки порівнювати із вкладеним капіталом, ресурсами та понесеними витратами. Тому доцільно здійснювати на підприємстві оцінку рентабельності його роботи.

Прибуток є першочерговим стимулом до створення нових чи розвитку вже діючих підприємств. Він є головною рушійною силою економіки, важливим спонукальним мотивом діяльності підприємців, певним гарантом прогресу соціально-економічної системи. Перспектива одержання прибутку схиляє керівників розшукувати більш ефективні способи використання та залучення ресурсів, створювати нові продукти, на які може виникнути попит, використовувати організаційні і технічні нововведення, що обіцяють підвищити ефективність виробництва. Працюючи прибутково, кожне підприємство робить свій внесок в економічний розвиток суспільства, слугує створенню і збільшенню суспільного багатства і росту добробуту населення. Тому на даний момент є дуже актуальною тема дослідження шляхів, способів та методів підвищення прибутковості підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Неабиякий внесок у вивчення питань дослідження підвищення прибутковості та рентабельності підприємств зробили С.Ф. Покропивний, О.В. Мазуренко, Л.В. Юрчишена, С.Д. Супрун, О.В. Короткевич, О.А. Зінченко, О.М. Бланк, І.А. Іщенко та інші. Попри величезну кількість розробок і значні досягнення в теорії та практиці підвищення прибутковості та рентабельності, варто зауважити, що проблеми мобілізації резервів збільшення прибутку виробничого підприємства саме у сучасних умовах вивчені недостатньо.

Формулювання цілей статті. Метою статті є розкриття економічної сутності, значення та ролі прибутковості для оцінки ефективності діяльності підприємств, дослідження підходів до оцінки рентабельності діяльності та сучасних механізмів забезпечення прибутковості функціонування підприємства, визначення шляхів та резервів підвищення прибутковості господарювання.

Виклад основного матеріалу. В сучасних умовах головною метою виробничого підприємства, незалежно від виду його діяльності та форми власності, є отримання максимального прибутку, що неможливо без ефективного управління ним. Для аналізу ефективності роботи підприємства використовують відповідні показники рентабельності та прибутковості, які є основними для визначення ефективності виробництва.

Прибутковість є відносним показником, який розкриває економічну ефективність діяльності підприємства, показує, наскільки активно воно працює, відображає ступінь ефективності використання трудових, грошових і матеріальних ресурсів (вимірюється у відсотках і коефіцієнтах).

Як найважливіший індикатор результативності підприємства, конкурентоспроможності та перспектив розвитку економічної діяльності прибутковість визначається прибутком і рентабельністю. Показник рентабельності прямо пов'язаний з одержанням прибутку, але його не можна уподібнювати з повною сумою одержаного прибутку. Від правильності та доречності управлінських рішень, які приймаються, залежить отримання чималого рівня прибутку та прибутковості.

Прибуток – це провідне джерело фінансування розвитку підприємства, забезпечення всіх форм інвестування, удосконалення його матеріально-технічної бази. Розмір прибутку визначає фінансовий стан підприємства та характеризує фінансові результати його роботи. Остаточний результат роботи підприємства оцінюється рівнем ефективності його господарської діяльності, тобто узагальненим обсягом одержаного прибутку в розрахунку на одиницю ресурсів [1].

Інакше кажучи, прибуток є кінцевим показником діяльності підприємства, який характеризує абсолютну ефективність його роботи. Формування прибутку є складним процесом на підприємстві, він залежить від можливостей пристосування до дії факторів екзогенного і ендогенного характеру. Саме тому важливою задачею кожного суб'єкта господарювання в умовах динамічного ринкового середовища є не лише отримання бажаного прибутку при найменших витратах за рахунок додержання суворого режиму економії, а й вибір найбільш оптимальних напрямів його використання у процесі постійного відтворення діяльності на інтенсивній основі.

Для аналізу ефективності роботи на підприємстві використовуються показники прибутковості та рентабельності. Вони є головними для визначення ефективності виробництва. Прибуток і рентабельність пов'язані між собою. Підвищення рентабельності показує збільшення отриманого прибутку на підприємстві, тобто при зростанні прибутку створюються умови для збільшення рентабельності.

Рентабельність – це відносний показник ефективності виробництва, який розраховується як відношення прибутку до витрат. Рентабельність виробництва є найефективнішим показником, який може визначити економічну картину підприємства. Цей показник здатний визначити як ефективність усього підприємства в цілому, так і ефективність його окремих напрямів виробництва [2, с. 192].

Для досягнення високої ефективності та одержання прибутку підприємству потрібно акцентувати увагу на виготовлення рентабельної продукції, також воно постійно має аналізувати рентабельність своїх виробів та зменшувати випуск нерентабельної продукції. Основні функції прибутку та рентабельності, пов'язані з ефективністю діяльності підприємства (рис. 1).

Л.В. Юрчишена пояснює рентабельність як індикатор, котрий розкриває ефективність фінансово-економічного механізму та прибутковість діяльності підприємства в умовах суворої ринкової конкуренції та світової економічної кризи. [4]. С.Д. Супрун тлумачить рентабельність як один з головних показників діяльності підприємства, який повніше, ніж прибуток, відтворює остаточні результати господарської діяльності господарюючого суб'єкта [5]. О.В. Короткевич стверджує, що рентабельність повніше, ніж прибуток, визначає вирішальні результати господарювання, оскільки прибуток характеризує ефективність роботи підприємства загалом, прибутковість різних напрямів діяльності, окупність витрат,

а показники рентабельності показують взаємний зв'язок ефекту з існуючими або використаними ресурсами [6]. А.О. Василенко розглядає рентабельність як стан діяльності, коли протягом деякого періоду грошові надходження підприємства компенсують понесені витрати, створюється і накопичується прибуток. [7].

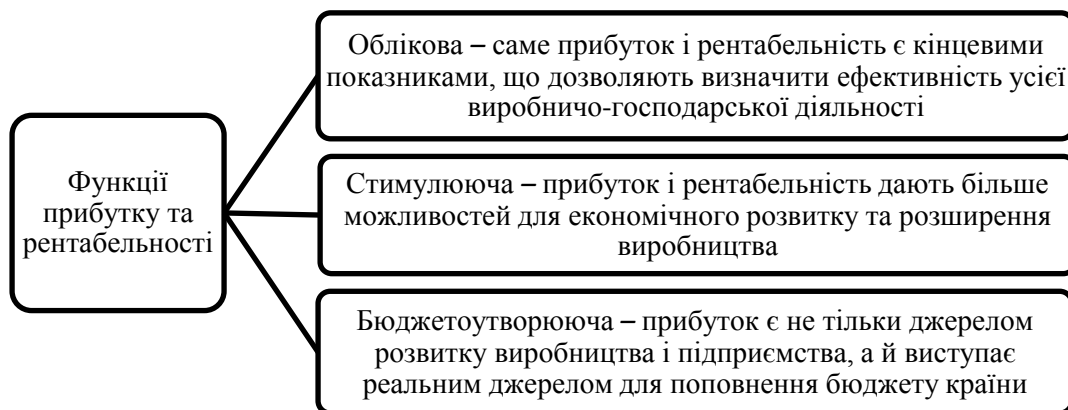


Рис. 1. Основні функції прибутку та рентабельності
Джерело: [3, с. 12]

Важливим є те, що при аналізі та оцінці прибутковості необхідно враховувати різні фактори, що на неї впливають. Вони поділяються на зовнішні (об'єктивні) та внутрішні (суб'єктивні).

Зовнішні фактори – це фактори, які не залежать від діяльності підприємства, вони не утворені на підприємстві, їх важко проконтролювати, але вони значною мірою впливають на прибуток. До факторів зовнішнього середовища відносять: економічну ситуацію в країні, рівень інфляції, характер і гостроту конкурентної боротьби, кон'юнктуру ринку, співвідношення між попитом і пропозицією на продукцію та послуги підприємств, тарифи на товари та послуги, що надаються іншими підприємствами, [9] систему оподаткування, державне регулювання цін на товари, які входять до споживчого кошика, нормативні документи галузі, в якій працює підприємство, умови та ставки кредитування, збільшення облікової ставки за користування кредитами [10] природні умови, транспортні умови, державне регулювання цін, тарифів, відсотків, податкових ставок і пільг, штрафних санкцій, конкуренція на ринку товарів, подорожчання послуг інших галузей народного господарства тощо [11].

Внутрішні фактори – це фактори, які залежать від діяльності підприємства, вони утворені безпосередньо в межах самого підприємства. Ці фактори можна проконтролювати та здійснити вплив на їх формування. До факторів внутрішнього середовища відносять: тип і категорію підприємства, розмір націнки на сировину, продукти та послуги, що встановлюються підприємствами, рівень технічної оснащеності підприємства, рівень механізації праці, прогресивність техніки та обладнання, що застосовуються на підприємствах, характер технологічних процесів та їх прогресивність, рівень продуктивності праці, обсяг і склад виробленої продукції, послуг і товарообігу [9] обсяги виробництва та реалізації продукції, структуру продукції, собівартість продукції, якість продукції, цінову політику, чисельність пра-

цівників, фонд оплати праці, обсяг діяльності підприємства, стан та ефективність використання ресурсів підприємства, рівень доходів, ефективність цінової та асортиментної політики, а також показники ефективності роботи обладнання та працівників тощо [11].

Внутрішні фактори поділяють на виробничі та невиробничі. Виробничі фактори характеризують наявність та використання засобів і предметів праці, трудових та фінансових ресурсів. Ці фактори, у свою чергу, поділяють на екстенсивні та інтенсивні. Екстенсивні фактори впливають на процес одержання прибутку через кількісні зміни: обсягу засобів та предметів праці, фінансових ресурсів, тривалості роботи обладнання, чисельності персоналу, фонду робочого часу тощо. Інтенсивні фактори впливають на процес одержання прибутку через якісні зміни: підвищення продуктивності обладнання та його якості, використання прогресивних видів матеріалів та вдосконалення технології їх обробки, прискорення оборотності оборотних коштів, підвищення кваліфікації та продуктивності праці персоналу, зниження трудомісткості та матеріаломісткості продукції, удосконалення організації праці та ефективніше використання фінансових ресурсів та інше [11]. До невиробничих факторів належать постачальницько-збутова та природоохоронна діяльність, соціальні умови праці та побуту тощо [13].

Показники рентабельності є відносними характеристиками фінансових результатів та ефективності діяльності підприємства. Вони є важливими характеристиками факторного середовища формування прибутку (та доходу) підприємства.

Рентабельність класифікується за такими основними показниками:

1. Рентабельність продукції, яка визначається відношенням прибутку від реалізації продукції до повної собівартості реалізованої продукції та характеризує найважливішу точку зору діяльності компанії – реалізацію основної продукції та оцінює частку собівартості в продажах.

2. Рентабельність продажу (англ. Return on sales (ROS)) визначається як відношення прибутку від реалізації до виручки від реалізації без податків, включених в ціну продукції, використовується в якості основного індикатора для оцінки фінансової ефективності підприємств, які мають відносно невеликі величини основних засобів і власного капіталу. Показник рентабельності продажів характеризує найважливіший аспект діяльності підприємства – реалізацію основної продукції. Якщо сума прибутку показує абсолютний ефект діяльності, то рентабельність характеризує міру цієї ефективності, тобто відносний рівень прибутковості підприємства або продукції, яка реалізовується [10].

3. Рентабельність активів (англ. Return on assets (ROA)) визначається як відношення прибутку підприємства (до або після оподаткування) до середньої величини активів за якийсь період, служить для визначення ефективності використання капіталу, оскільки дає загальну оцінку доходності вкладеного в виробництво капіталу, як власного так і взаємного. Рентабельність активів також можна представити як ефективність використання матеріальних і фінансових ресурсів: добуток рентабельності продажу і оборотності активів. Чим менше доля прибутку в ціні, тим більше повинна бути швидкість обороту, щоб рентабельність вкладень в підприємство була достатньою. І навпаки, чим нижче швидкість обороту, тим більше повинна бути частка прибутку в ціні товару.

4. Рентабельність поточних активів являє собою відношення чистого прибутку підприємства до середньої величини поточних активів (оборотних коштів) підпри-

ємства та характеризує величину прибутку, отриману з кожної гривні що вкладена у поточні активи.

5. Рентабельність власного акціонерного капіталу (англ. Return on equity (ROE)) визначається як відношення чистого прибутку до середньої величини власного капіталу підприємства за якийсь період. Цей показник займає особливе місце серед показників рентабельності і характеризує ефективність використання власних коштів акціонерів, величину прибутку, отриману на кожну гривню вкладень акціонерів в підприємство і залишаючи в розпорядку підприємства. Чим вище цей показник, тим більше прибутку приходить на одну акцію, тим вище потенційні дивіденди.

Для успішного розвитку будь-якого підприємства необхідно вивчати співвідношення об'єму виробництва (реалізації) продукції з витратами і прибутком, тому дуже важливим моментом у діяльності підприємства є виявлення та кількісне вимірювання впливу факторів на показники прибутковості підприємства, пошук резервів зростання рентабельності роботи підприємства та обґрунтування і розробка заходів щодо використання виявлених резервів. Резерви збільшення сум прибутку та рентабельності пов'язані з напрямками господарювання підприємства. Для керівників і відповідних спеціалістів, важливим є детальне значення масштабів дії, форм контролю та використання найбільш істотних внутрішніх і зовнішніх чинників ефективності на різних рівнях управління діяльністю підприємства [8].

На нинішньому етапі в Україні в умовах кризи спостерігається тенденція до серйозного зниження рівня рентабельності виробництва, що означає збитковість на багатьох підприємствах. Якщо підприємство досягає точки нульового прибутку, йому слід переглянути свою стратегію діяльності та розвитку. У ринковій економіці виживають і успішно функціонують лише ті підприємства, які порівнюють свої доходи з витратами і величиною вкладеного капіталу, які випускають конкурентоспроможну продукцію і не виробляють більше, ніж можна продати. Орієнтація діяльності тільки на виконання накреслених програм за будь-яку ціну – це шлях до банкрутства. Для успішного функціонування кожен суб'єкт господарювання повинен прагнути до підвищення ефективності своєї діяльності на основі раціонального використання ресурсного потенціалу, збільшення прибутковості виробництва, поліпшення якості реалізованої продукції [14].

Для того щоб постійно забезпечувати зростання прибутковості, необхідно шукати невикористані можливості її збільшення, тобто резерви зростання прибутку. Резерви виявляються на стадіях планування та безпосереднього виробництва і реалізації продукції.

У процесі виявлення резервів виділяють три етапи:

1. Аналітичний етап – виявлення і кількісна оцінка резервів.
2. Організаційний етап – розробка комплексу інженерно-технічних, організаційних, економічних та соціальних заходів, котрі повинні забезпечувати використання виявлених резервів.
3. Функціональний етап – практична реалізація заходів та контроль за їх виконанням [10].

Зростання прибутку та рентабельності має велике значення не тільки для подальшого розвитку підприємства, галузі, але й усього господарства України, оскільки являє собою джерело коштів для формування доходної частини державного (місцевого) бюджету [14].

Існує багато шляхів і методів збільшення прибутку і рентабельності, щоб зробити виробництво більш ефективним (табл. 1).

Для підвищення показника рентабельності, Л.В. Юрчишена пропонує зменшити транспортні витрати, налагодити систему збуту, підвищити продуктивність праці [4]. Підприємству необхідно скоротити витрати на виробництво та реалізацію продукції. Необхідність поліпшення ефективності управління, підвищення прибутковості праці, ефективності виробництва, конкурентоспроможності підприємства вимагає проведення реструктуризації підприємства. С.Д. Супрун вважає, що збільшенню прибутку та показників рентабельності сприятиме підвищення конкурентоспроможності власної продукції за рахунок зменшення частки пасивних фондів у загальній вартості основних засобів та зменшення адміністративно-управлінських витрат [5].

Таблиця 1. Шляхи збільшення прибутку і рентабельності продукції

Шляхи збільшення	
Прибутку	Рентабельності
1. Збільшення випуску продукції	1. Зниження собівартості продукції
2. Поліпшення якості продукції	2. Підвищення продуктивності праці.
3. Продаж зайвого устаткування та іншого майна або здача його в оренду	3. Скорочення невиробничих витрат
4. Зниження собівартості продукції за рахунок більш раціонального використання матеріальних ресурсів, виробничих потужностей і площ, робочої сили і робочого часу	4. Скорочення адміністративно-управлінського персоналу
5. Диверсифікація виробництва	5. Зниження втрат від браку та ін.
6. Розширення ринку продажу та ін.	

Джерело: [15]

На думку О.В. Короткевич, підприємство може збільшити свої доходи за рахунок підвищення обсягів реалізації продукції, і таким чином збільшити рентабельність основної діяльності. Для цього потрібно підвищувати інші фінансові доходи або проводити діяльність в результаті якої можливе отримання доходів від участі в капіталі. Також потрібно вживати ряд заходів, які будуть забезпечувати конкурентоспроможність продукції для освоєння європейських ринків [6].

Розглянемо деякі з напрямків більш детально у вигляді табл. 2.

Однак приведений перелік методів утворення резервів для збільшення прибутку, які є невід'ємною складовою для підвищення прибутковості їх діяльності, можна віднести до традиційних. На сьогоднішній день існують нові методи, основані на тому, що під підвищенням прибутковості підприємств мається на увазі збільшення вартості його капіталу, чого прибуток може і не забезпечувати.

Залежно від того, у якому стані перебуває підприємство, з точки зору фінансового забезпечення та положення на ринку, та залежно від його намірів щодо змін, можливо обрати та застосувати відповідний набір заходів підвищення прибутковості підприємства [10].

Таблиця 2. Визначення резервів збільшення прибутку

Найменування резерву	Формула розрахунку	Пояснення
1	2	3
1. Резерв підвищення прибутку за рахунок збільшення обсягів випуску та реалізації продукції.	$PZ_o = \sum_{i=1}^n P_i^1 \Delta N_i^1$	P_i^1 – планова сума прибутку на одиницю i -ї продукції; ΔN_i^1 – планова величина збільшення об'ємів реалізації i -го виду продукції; n – кількість видів продукції.
2. Резерв підвищення прибутку за рахунок зменшення прямих матеріальних витрат.	$PZ_{п.м.} = \sum_{i=1}^n Em_i^0 - Em_i^1 N_i$	Em_i^0 і Em_i^1 – прямі матеріальні витрати у складі собівартості i -го виду продукції до та після впровадження науково-технічних досягнень; N_i – обсяг випуску i -го виду продукції в натуральних одиницях.
3. Економія коштів на оплату праці за рахунок впровадження інновацій (зниження трудомісткості).	$PZ_{т.} = \sum_{i=1}^n Ee_i^0 - Ee_i^1 N_i$	Ee_i^0 та Ee_i^1 – витрати на оплату праці на i -ту одиницю продукції до та після впровадження інновацій; N_i – обсяг випуску i -го виду продукції.
4. Зниження умовно-постійних витрат, що можливо при збільшенні обсягів виробництва.	$PZ_{yn} = \frac{e^0 \times \gamma^0}{100\%} - A^0 T_N - 1$	e^0 – собівартість товарної продукції в базисному році; γ^0 – питома вага умовно-постійних витрат в собівартості товарної продукції в базисному році; A^0 – сума амортизаційних відрахувань в собівартості товарної продукції в базисному році; T_N – темп приросту об'ємів випуску товарної продукції в плановому році по відношенню до базисного року.

Джерело: складено автором на основі [10]

Висновок. Таким чином, можемо зробити висновок, що резерви збільшення прибутку є дуже різноманітними і виникають в різних напрямках діяльності підприємства. При цьому, пошук резервів збільшення прибутку передбачає дослідження та розробку стратегій управління такими сторонами діяльності підприємства, як реалізація продукції; формування та понесення витрат; величина та ставки податкових платежів підприємства; склад та оборотність його операційних активів; продуктивність праці персоналу; операційні ризики, пов'язані з діяльністю підприємства. Взагалі ж за результатами розгляду економічної сутності, напрямів

формування та пошуку резервів збільшення прибутку підприємства слід відмітити, що дана категорія є дуже різноманітною, багатоаспектною і вимагає до себе дуже значної уваги, так як саме прибуток є кінцевою метою функціонування підприємства і забезпечує його подальший розвиток.

Прибутковість підприємств виступає ключовим показником, який одночасно відображує результати фінансово-господарської діяльності та забезпечує ідентифікацію напрямів і резервів її підвищення у динаміці. Для того щоб постійно забезпечувати зростання прибутковості потрібно здійснювати пошук невикористаних можливостей її збільшення (резервів зростання прибутку). Їх виявлення має здійснюватись вже на стадіях планування та безпосереднього виробництва і реалізації продукції, а використання базуватись на чіткому контролі ефективності реалізації за принципами раціонального зворотного зв'язку, постійного моніторингу факторів середовища.

Значення аналізу рентабельності полягає в оптимізації процесу управління основною діяльністю підприємства шляхом наукового обґрунтування резервів підвищення її ефективності. Для покращення показників рентабельності як головних коефіцієнтів прибутковості господарської діяльності, потрібно, перш за все, розширювати обсяги виробництва та знижувати собівартість продукції; розширювати, орієнтуючись на ринок, асортимент та підвищувати якість продукції; впроваджувати заходи по підвищенню продуктивності праці своїх працівників; грамотно будувати договірні відносини з постачальниками і покупцями; вміти доцільно розміщувати отриманий раніше прибуток для досягнення оптимального ефекту та з максимальною віддачею використовувати потенціал, що є в розпорядженні підприємства (у тому числі фінансові ресурси).

Аналіз рентабельності підприємства дозволяє визначити ефективність вкладення коштів у підприємство та раціональність їхнього використання. Основні показники рентабельності підприємства: рентабельність продаж, рентабельність активів, рентабельність власного капіталу, рентабельність інвестицій, рентабельність продукції. Різноманітність показників рентабельності зумовлює, у свою чергу, різноманітність методик аналізу рентабельності і, відповідно, визначає альтернативність пошуку шляхів її підвищення. При аналізі шляхів підвищення рентабельності важливо розрізнити вплив зовнішніх та внутрішніх факторів. Такі показники, як ціна продукту і ресурсу, обсяг використовуваних ресурсів та обсяг виробництва продукції, прибутку від реалізації та рентабельності (доходності) продаж, перебувають між собою у тісному функціональному зв'язку.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Кривцицька О.Р.* Планування прибутку підприємства // *Фінанси України*. – 2005, № 6. – С. 12-16.
2. *Покропивний С.Ф.* Економіка підприємства : підручник / С.Ф. Покропивний. – [Вид. 3-є, перероб. та доп.]. – К. : КНЕУ, 2006. – 528 с.
3. *Марцин В.С.* Економіка торгівлі : підручник / В.С. Марцин. – К. : Знання, 2001. – 99 с.
4. *Юрчишена Л.В.* Найбільш ефективні шляхи підвищення прибутковості підприємства / Одеський економічний університет.
5. *Супрун С.Д.* Теоретичні аспекти визначення рентабельності / «Главбух» 2010 р.
6. *Короткевич О.В.* Рентабельність господарської діяльності підприємств: структура, рівень, динаміка / *Економіка підприємства* 2008.
7. *Василенко А.О.* Планування рентабельності виробництва / *Журнал-вісник Економіка України*. – 2007. – № 2.

8. Мелень О. В. Актуальні питання прибутковості підприємства та шляхи її збільшення [Електронний ресурс] / О. В. Мелень, Ю. Ю. Холондач // Вісник Нац. техн. ун-ту «ХПІ» : зб. наук. пр. Темат. вип. : Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Харків : НТУ «ХПІ». – 2015. – № 25 (1134). – С. 123 – 126. Режим доступу: <http://repository.kpi.kharkov.ua/handle/KhPI-Press/16076>.
9. Свірідова С.С., Пожар О.О. Оцінка факторів впливу на рентабельність підприємства / С.С. Свірідова. – «Молодий вчений». – 2014. – № 11 (14).
10. Кучерява А.С. Прибутковість підприємства та шляхи її підвищення [Електронний ресурс] / А.С. Кучерява // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2015. – №40. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/ppei_2015_40_8
11. Романова Т. В. Чинники, що впливають на збільшення прибутку підприємств України у сучасних умовах / Т. В. Романова // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – 2015. – №4 [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3976>
12. Мамонтова А. О. Підвищення прибутку підприємства комплексним методом / А. О. Мамонтова // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». Збірник наук. пр. Тематичний випуск: Технічний прогрес і ефективність виробництва. – 2009. – № 6 [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Наукова_періодика/vestnik/Технічний_прогрес_та_ефективність_виробництва/2009/6/9_Mamantova.pdf
13. Бердар М.М. Фінанси підприємств. Навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 352 с.
14. Шляга О.В., Шипуля Л.І. Прибуток та рентабельність як показники ефективності виробництва / О.В. Шляга, Л.І. Шипуля // 2014. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_8_075.pdf
15. Гавалешко С.В. Рентабельність підприємства та шляхи його підвищення [Електронний ресурс] / С.В. Гавалешко // Економікс. – 2012. – № 10. – Режим доступу : www.rusnauka.com/10_DN_2012/Economics/10_106158.doc.htm.

REFERENCES

1. Krivitska, O.R., Planning company profits // Finance of Ukraine. – 2005, № 6. – P. 12-16.
2. Pokropuvnyy S.F. Enterprise Economics: Textbook / SF Pokropuvnyy. – [Kind. 3rd, revised. and add.]. – Kyiv: Kyiv National Economic University, 2006. – 528 p.
3. Marcin V.S., Economy of Trade: textbook / VS Marcin. – K: Knowledge, 2001. – 99 p.
4. Yurchishena L.V. Naybilsh efektyvni Roads Ahead pidvischennya pributkovosti pidpriemstva / Metro Manila ekonomichny universitet.
5. Suprun S.D. Teoretichni aspektu viznachennya rentabelnosti / «Glavbukh», 2010.
6. Karatkevich O.V. Rentabelnist gospodarskoї diyalnosti pidpriemstv : structure, riven, dinamika . / Ekonomika pidpriemstva, 2008.
7. Vasilenko S.A. Planuvannya rentabelnosti virobnitstva / Journal – News Ekonomika Ukraine . – 2007. – №2.
8. Melen A.V., Holondach Y.Y. Current issues of profitability and ways to increase / Vestnik NTU «KPI» – 2015. – №25.
9. Sviridov S.S., Pozhar A.A. Assessment of impacts on profitability / SS Sviridov. – «The young scientist» – 2014. – №11 (14).
10. Curly A.S. The profitability of the company and ways to enhance [electronic resource] / AS Curly // Problems efficiency infrastructure. – 2015. – №40. – Access: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ppei_2015_40_8
11. Romanova, T. V. (2015), «Factors affecting the increase in profits of enterprises Ukraine in modern conditions», Efekty'vna ekonomika», [Online], vol. 4, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3976> (Accessed 04 Jan 2016).
12. Mamontova, A. O. (2009), Pidvyschennia prybutku pidpriemstva kompleksnym metodom [Increase of enterprise profit by a complex method], Zbirny'k nauk. pr. Tematy'chny'j vy'pusk: Texnichny'j progres i efekty'vnist' vy'robny'cztva, [Online], vol . 6, available at: http://www.kpi.kharkov.ua/archive/Naukova_periody'ka/vestnik/Texnichny'j_progres_та_efekty'vnist'_vy'robny'cztva/2009/6/9_Mamantova.pdf (Accessed 04 Jan 2016).
13. Berdar, M.M. (2010), Finansy pidpriemstv [Finance companies], Tsentr uchbovoi literatury, Kyiv, Ukraine.
14. Shlyaga O.V. Shipulja LI Profits and profitability as a performance production / AV Shlyago, LI Shipulja // 2014 [electronic resource]. – Access: http://www.zgia.zp.ua/gazeta/evzdia_8_075.pdf
15. Havaleshko S.V. The profitability of the company and ways to enhance [electronic resource] / S. Havaleshko // Economics. – 2012. – № 10. – Access: www.rusnauka.com/10_DN_2012/Economics/10_106158.doc.htm.

УДК: 657.6

*Ольга Лубенченко, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Облік і аудит», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Олександра Лаптева
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ МАЛОГО БІЗНЕСУ ТА ЇЇ ВДОСКОНАЛЕННЯ

Мале підприємство є невід'ємною складовою будь-якої ринкової системи господарювання, незалежно від рівня її розвитку. Одним із перспективних напрямів створення конкурентно-ринкового середовища є розвиток малого підприємництва. Цілком очевидно, що успіх ринкових перетворень великою мірою визначатиметься тим, як вдасться реалізувати потенціал малого підприємництва, цього динамічного сектору економіки. У статті визначено критерії віднесення суб'єктів господарювання до суб'єктів малого бізнесу згідно чинного законодавства. Виявлено, що організація бухгалтерського обліку суб'єктів малого бізнесу відрізняється від організації обліку інших підприємств. В даній праці розроблено наказ про облікову політику підприємства, розглянуто його основні елементи та певні вимоги до її формування, мету облікової політики, визначені обов'язки керівника, головного бухгалтера, строки проведення інвентаризації на підприємстві та складання річної фінансової звітності, вартісний критерій віднесення об'єктів до основних засобів, механізм суми резерву дебіторської заборгованості. Обраний метод амортизації основних засобів, визначено метод оцінки вибуття запасів, рівні суттєвості облікової інформації, строки зберігання архівних документів, вимоги, щодо їх зберігання. Розглянуті особливості організації обліку на підприємствах малого бізнесу.

Ключові слова: бухгалтерський облік, малий бізнес, суб'єкти малого підприємництва, спрощена система обліку, облікова політика, спрощений план рахунків.

© Лубенченко О., Лаптева О., 2016

*Ольга Лубенченко, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Учет и аудит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Александра Лаптева
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ МАЛОГО БИЗНЕСА И ЕЕ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ

Малое предприятие является неотъемлемой составляющей любой рыночной системы хозяйствования, независимо от уровня ее развития. Одним из перспективных направлений создания конкурентно-рыночной среды является развитие малого предпринимательства. Вполне очевидно, что успех рыночных преобразований во многом будет определяться тем, как удастся реализовать потенциал малого предпринимательства, этого динамичного сектора экономики. В статье определены критерии отнесения субъектов в хозяйствования к субъектам малого бизнеса. Установлено, что организация бухгалтерского учета субъектов малого бизнеса отличается от организации бухгалтерского учета других предприятий, такие отличия учитываются в приказе о учетной политике. В данной работе был разработан приказ об учетной политике предприятия, рассмотрены его основные элементы, и определенные требования к ее формированию, цель учетной политики, определены обязанности руководителя, главного бухгалтера, сроки проведения инвентаризации на предприятии и составления годовой финансовой отчетности, стоимостный критерий отнесения объектов к объектам основных средств, механизм суммы резерва дебиторской задолженности. Выбран метод амортизации основных средств, определен метод оценки выбытия запасов, уровень существенности учетной информации, сроки хранения архивных документов, требования, предъявляемые к их хранению. Рассмотрены особенности организации учета на предприятиях малого бизнеса.

Ключевые слова: бухгалтерский учет, малый бизнес, субъекты малого предпринимательства, упрощенная система учета, учетная политика, упрощенный план счетов.

*Olga Lubenchenko, Ph.D., associate professor
(associate professor of department «Accounting and auditing», State Economy and Technology University of Transport)*

*Oleksandra Laptieva
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

THE ARRANGEMENT OF ACCOUNTING AT THE SMALL BUSINESS ENTERPRISES AND ITS IMPROVEMENT

Small business is an essential component of any market economic system, regardless of its level of development. One of the promising areas create competitive market environment is the development of small business. It is clear that the success of

market reforms is largely determined by the way will be able to realize the potential of small business in this dynamic sector. There are defined the criteria what refer economic subjects to small business ones in this article. It was established that the book keeping arrangement of the small business subjects differs from the book keeping arrangement of the other enterprises ones; such differences are considered in the Order About Accounting Policy. In this work formulated the Order About Accounting Policy of the enterprise as the subject of small business and certain requirements for its formation, its principal particulars such as the accounting policy target, identified supervisory duties and general accountant ones, timing of inventory at the plant and preparation of annual financial statements value norm of the referring objects to the permanent assets, movement of the allowance receivables. Chosen the method of the amortization of the permanent assets; it was defined the method of the evaluation of retirement reserves, the materiality level of the accounting information, the period of storing the archival documents, and the claims on their keeping. The features of accounting to small businesses.

Keywords: small business, small enterprises subject, simplified accounting system, accounting policy, simplified chart of accounts.

Постановка проблеми. Суб'єкти малого підприємництва є складовою бізнесу в Україні і світі. Діяльність малих підприємств, як сегмента господарського механізму економіки України, регулюється низкою законів і підзаконних актів. За законодавством України суб'єкти малого підприємництва це:

- фізичні особи, зареєстровані у встановленому порядку як суб'єкти підприємницької діяльності;

- юридичні особи – суб'єкти підприємницької діяльності будь-якої організаційно-правової форми та форми власності, в яких середньооблікова чисельність працюючих за звітний період (календарний рік) не перевищує 50 осіб та обсяг річного доходу не перевищує суму еквівалентну 10 мільйонам євро [1].

Бухгалтерський облік є обов'язковим видом обліку, який ведеться підприємством. І суб'єкти малого підприємництва не є винятком. Бухгалтерський облік є базою для прийняття управлінських рішень менеджментом, власниками, тому процес його організації потребує подальших досліджень і вдосконалень.

Аналіз наукових досліджень та публікацій. Питанням організації та вдосконалення бухгалтерського обліку присвячені праці таких вітчизняних учених, як: Ю.Д. Малярєвського, Ю.С. Горайнової [2], І.О. Гури [3], Ф.Ф. Бутинця [4], Н.М. Ткаченка [5], М.Т. Білухи [6], В.П. Завгороднього [7]. З огляду на впровадження Міжнародних стандартів фінансової звітності (МСФЗ), процес дослідження бухгалтерського обліку є безперервним і необхідним.

Мета статті полягає у дослідженнях основних аспектів організації бухгалтерського обліку на підприємствах малого бізнесу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ознайомившись з даними про діяльність малих підприємств, можна сказати, що їхня кількість в Україні, порівняно з іншими розвиненими країнами, досі незначна, проте тенденції їх розвитку свідчать про можливість розширення сфери малого бізнесу. Сектор малого бізнесу України характеризується різноманітністю підприємств за формами власності та характером підприємницької діяльності.

Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» дав перелік основних дій та процедур щодо організації обліку на підприємстві, а саме:

- бухгалтерський облік на підприємстві ведеться безперервно з дня реєстрації підприємства до його ліквідації;
- питання організації бухгалтерського обліку на підприємстві належать до компетенції його власника (власників) або уповноваженого органу (посадової особи) відповідно до законодавства та установчих документів;
- відповідальність за організацію бухгалтерського обліку та забезпечення фіксування фактів здійснення всіх господарських операцій у первинних документах, збереження оброблених документів, реєстрів і звітності протягом встановленого терміну, але не менше трьох років, несе власник (власники) або уповноважений орган (посадова особа), який здійснює керівництво підприємством відповідно до законодавства і установчих документів.

Бухгалтерський облік на підприємстві ведеться безперервно з дня реєстрації підприємства до його ліквідації. Питання організації бухгалтерського обліку на підприємстві належать до компетенції його власника (власників) або уповноваженого органу (посадової особи) відповідально до законодавства та установчих документів. Такою посадовою особою зазвичай є директор. Відповідальність за організацію бухгалтерського обліку та забезпечення фіксування фактів здійснення всіх господарських операцій у первинних документах, збереження оброблених документів, реєстрів і звітності протягом встановленого терміну, але не менше трьох років, несе власник (власники) або уповноважений орган (посадова особа), який здійснює керівництво підприємством відповідно до законодавства та установчих документів.

Для забезпечення ведення бухгалтерського обліку підприємство самостійно обирає форми його організації. Форми організації бухгалтерського обліку представлені на рис. 1 [8].

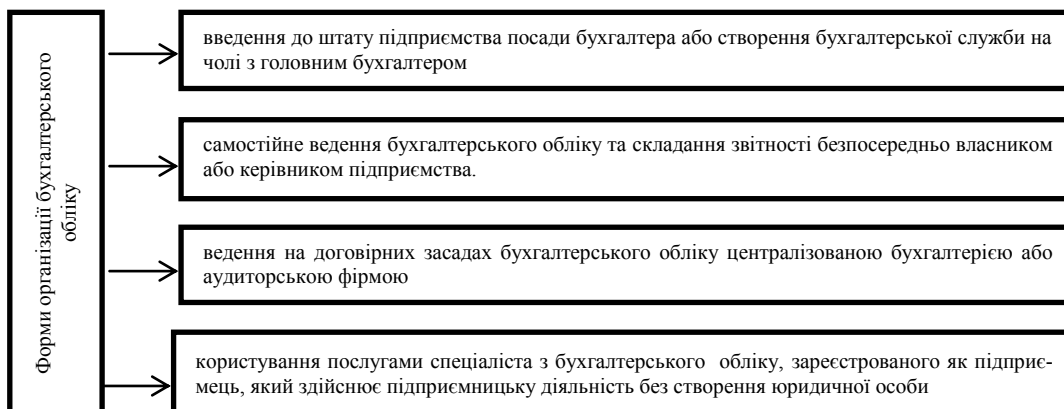


Рис. 1. Форми організації бухгалтерського обліку

Дії управлінського персоналу згідно до Закону «Про бухгалтерський облік в фінансову звітність в Україні» від 16.07.99 – 996–XIV, щодо організації бухгалтерського обліку представлено на рис. 2.

Першим кроком в створенні системи бухгалтерського обліку на підприємстві є певні вимоги до формування облікової політики, які, викладено у відповідному наказі. Перелік питань, на яких має бути зосереджено увагу облікового персоналу в наказі про облікову політику представлені на рис. 3[10].

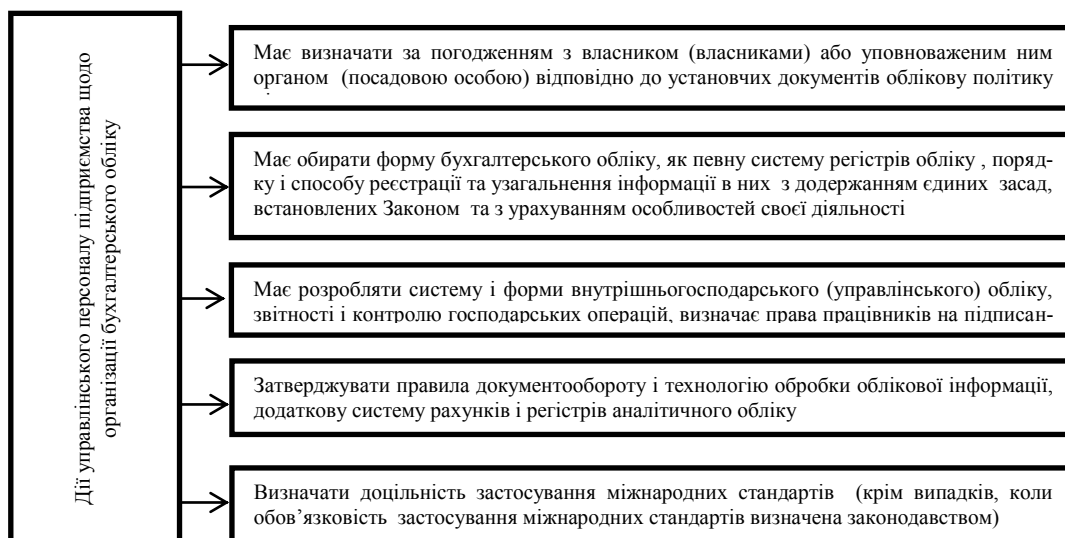


Рис. 2. Дії управлінського персоналу щодо організації ведення бухгалтерського обліку

На підставі Методичних рекомендацій щодо облікової політики підприємств, які затверджені наказом Міністерства фінансів України від 27.06.2013 р. № 635 розроблено наказ про облікову політику для ТОВ АФ «Бухгалтер – Лугань» – суб'єкта малого підприємництва, що звітує згідно Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 25 «Фінансовий звіт суб'єкта малого підприємництва [9, 10].

В наказі визначено :

- метою облікової політики є забезпечення одержання достовірної інформації про майновий і фінансовий стан підприємства, результати його діяльності, необхідні для всіх користувачів фінансової звітності з метою прийняття відповідних рішень;
- керівник підприємства зобов'язаний створити необхідні умови для правильного ведення бухгалтерського обліку, забезпечити неухильне виконання всіма підрозділами, службами та працівниками, причетними до бухгалтерського обліку, правомірних вимог бухгалтера щодо дотримання порядку оформлення та подання до обліку первинних документів.

Обов'язки головного бухгалтера представлені на рис. 4.

Головний бухгалтер розробляє робочий план рахунків для підприємства.

Розробляючи робочий план рахунків, головний бухгалтер має керуватися такими принципами:

- а) легітимності (відповідність нормативним документам з питань бухгалтерського обліку);
- б) повнота охоплення (суцільне охоплення операцій фінансово-господарської діяльності та їх відбиття у обліку);
- в) аналітичність (розкриття інформації у відповідних до потреб управління межах);
- г) зручність (логічність побудови).

В наказі про облікову політику визначено, що підприємство здійснює бухгалтерський облік результатів своєї роботи, веде статистичну звітність і подає її в установленому обсязі органам державної статистики, податковим та фінансовим органам.

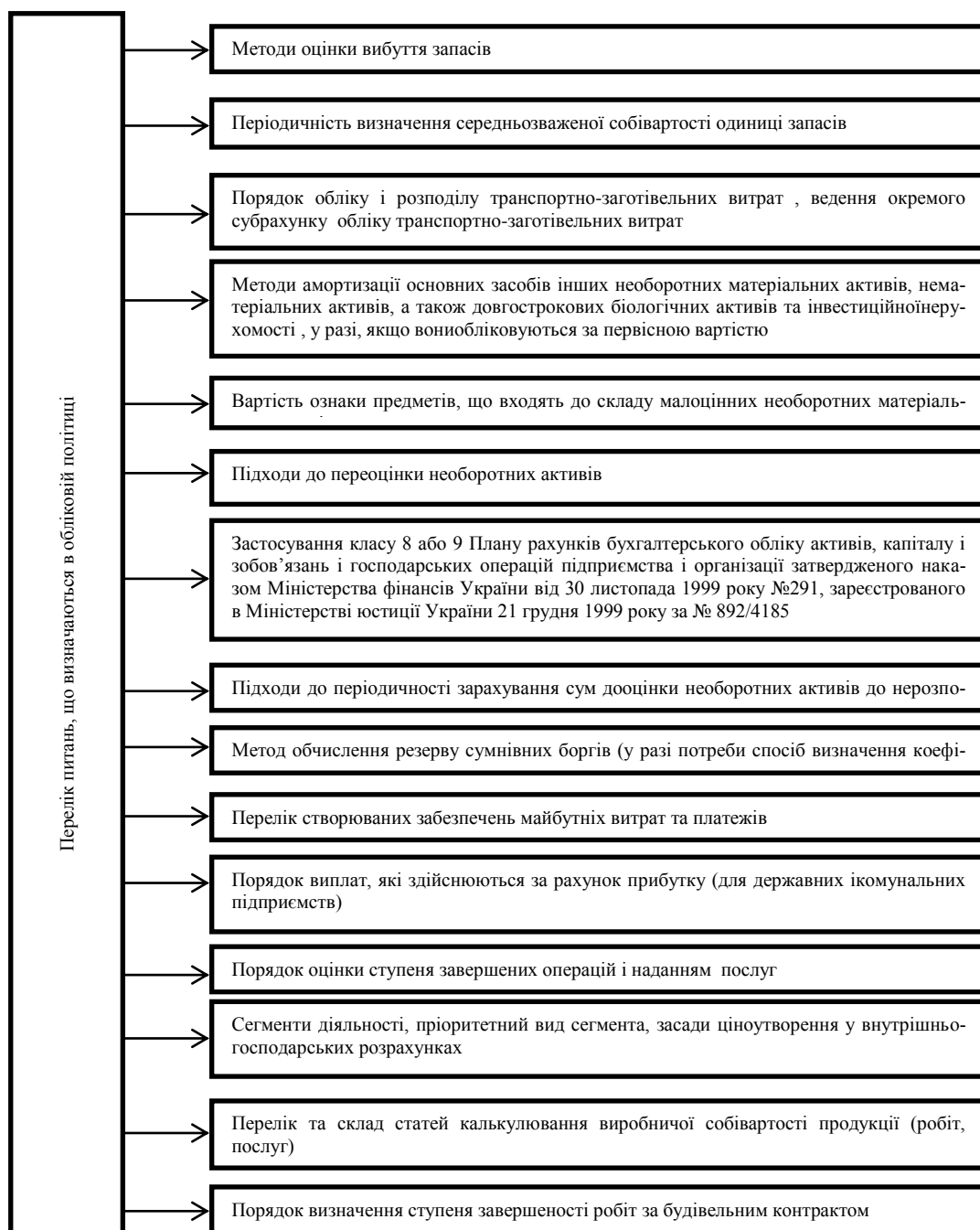


Рис. 3. Перелік питань, що визначаються в обліковій політиці

З метою забезпечення повноти та достовірності відображення даних у річній фінансовій звітності, керуючись Законом України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.1999 р. № 996-XIV, Положенням про інвентаризацію активів та зобов'язань, затвердженою наказом Міністерства фінансів України від 02.09.2014 р. № 879, Порядком подання фінансової звітності, затвердженим постано-

вою Кабінету Міністрів України від 28.02.2000 р. № 419, а також іншими нормативними документами, що регулюють проведення інвентаризації та складання річної фінансової звітності, для забезпечення достовірності даних бухгалтерського обліку та фінансової звітності підприємство зобов'язано проводити інвентаризацію активів і зобов'язань, під час якої перевіряються і документально підтверджуються їх наявність, стан і оцінка станом на кінець звітного року. Склад постійно діючої інвентаризаційної комісії встановлюється наказом керівника. Проводити інвентаризацію активів і зобов'язань щороку перед складанням річної фінансової звітності станом не пізніше 31 грудня звітного року, за який складається фінансова звітність. Інвентаризація основних засобів здійснюється раз на 2 роки [8, 11, 12].

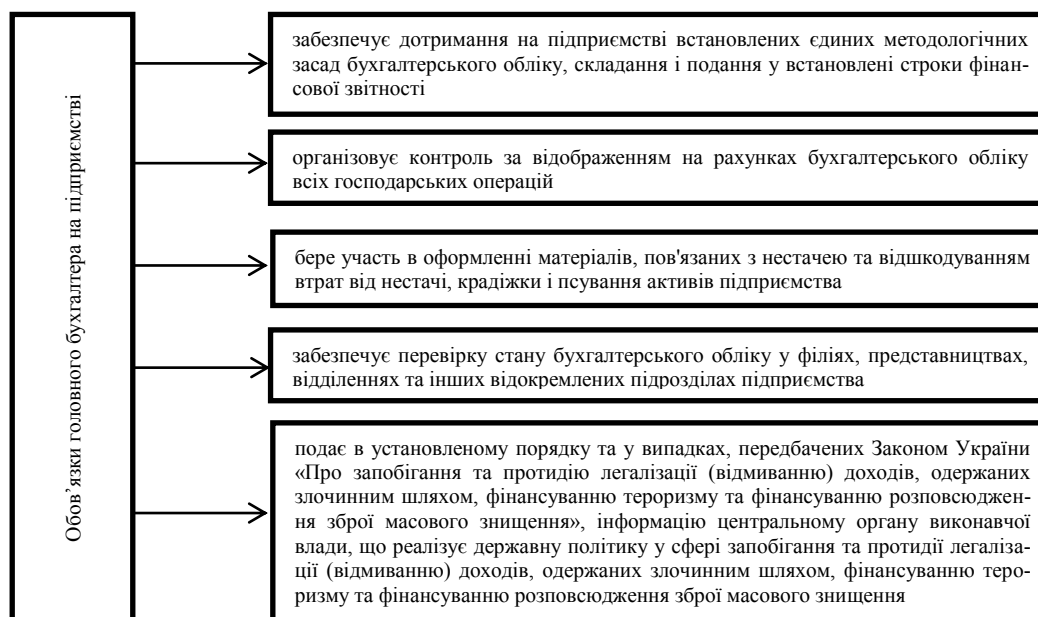


Рис. 4. Обов'язки головного бухгалтера на підприємстві

Підприємство має вести податковий облік та подавати податкову звітність згідно з Податковим кодексом України. Вести бухгалтерський облік згідно із Законом України «Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні» від 16.07.99 р. № 996, та затвердженими Міністерством Фінансів України положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку [8, 16].

Основними засобами визнавати активи, якщо очікуваний термін їх корисного використання (експлуатації), більше року (або операційного циклу, якщо він більше року), а вартісна оцінка дорівнює 6000 грн. Для основних засобів встановлюється прямолінійний метод нарахування амортизації. Стосовно запасів, то вони визнаються активом, якщо існує імовірність того, що фірма отримає в майбутньому економічні вигоди, пов'язані з їх використанням, та їх вартість може бути достовірно визначена.

Одиницею бухгалтерського обліку запасів є їх найменування або однорідна група (вид), придбані (отримані) або вироблені запаси зараховуються на баланс фірми за первісною вартістю.

Первісна вартість запасів визначається відповідно до Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 9 «Запаси» [13].

При відпуску запасів у виробництво, з виробництва, продажу та іншому вибутті оцінка їх здійснюється за методом ФІФО.

Стосовно резерву сумнівних боргів, то він розраховується лише для тієї частини дебіторської заборгованості, щодо якої виконуються одночасно такі умови:

- заборгованість є фінансовим активом, тобто виникла внаслідок звичайної господарської діяльності (до цієї категорії не входять набута заборгованість і заборгованість, призначена для продажу);

- заборгованість не віднесена до безнадійної.

Механізм розрахунку суми резерву викладено в п. 8 П(С)БО 10 «Дебіторська заборгованість» [14]. Отже, сума резерву сумнівних боргів визначається за методом абсолютної суми сумнівної заборгованості. Суму резерву сумнівних боргів формувати виходячи з платоспроможності окремих (конкретних) дебіторів. Резерв сумнівних боргів створюється на підставі результатів проведеної наприкінці року інвентаризації дебіторської заборгованості підприємства. Величина резерву визначається по кожному сумнівному боргу залежно від фінансового стану (платоспроможності) боржника і оцінки ймовірності погашення боргу повністю або частково. Якщо до кінця року, наступного за роком утворення резерву сумнівних боргів, цей резерв не буде використаний в будь-якій частині, то невитрачені суми приєднуються до прибутку відповідного року.

Для кількісної оцінки суттєвості в обліковій політиці використовується таке поняття, як поріг суттєвості. Поріг суттєвості – абсолютна або відносна величина, яка є кількісною ознакою суттєвості облікової інформації. Для визначення суттєвості окремих об'єктів обліку, що належать до активів, зобов'язань і власного капіталу підприємства, за орієнтовний поріг суттєвості приймається величина у 5 % від підсумку відповідно всіх активів, всіх зобов'язань і власного капіталу. Для визначення суттєвості окремих видів доходів і витрат порогом суттєвості буде величина, що дорівнює 2 % чистого прибутку (збитку) підприємства.

Об'єктами застосування суттєвості є:

- діяльність підприємства в цілому;
- окремі господарські операції та об'єкти обліку;
- статті фінансової звітності.

Щодо архіву підприємства, то строки зберігання архівних документів у зазначених архівних установах визначаються договором, укладеним засновником з власником документів або уповноваженою власником особою, з урахуванням мінімальних строків зберігання документів, визначених відповідно до законодавства. Договором визначається також місцеподальшого зберігання документів у разі ліквідації зазначених архівних установ. Дотримання строків зберігання архівних документів, вимог щодо умов їх зберігання, порядку ведення обліку та доступу до документів Національного архівного фонду контролюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері архівної справи і діловодства або уповноваженою ним архівною установою. Таким чином, в наказі про облікову політику висвітлені всі її елементи.

Висновки та пропозиції. Система організації обліку в малих підприємствах у виконанні певних її елементів суттєво відрізняється від організації обліку решти підприємств, оскільки на неї впливають специфічні фактори та умови їх діяльності. Керівництво повинно чітко формувати уявлення про цілі, завдання та стратегію

діяльності підприємства, проводити своєчасний аналіз відповідно до змін зовнішнього і внутрішнього середовища та на його основі приймати рішення для забезпечення успіху бізнесу. Авторами було розроблено наказ про облікову політику підприємства, розглянуто його основні елементи, а саме: мету облікової політики, обов'язки керівника, головного бухгалтера, вартісний критерій віднесення об'єктів до основних засобів, метод амортизації основних засобів визначено метод оцінки вибуття запасів, рівні суттєвості облікової інформації, строки зберігання архівних документів, вимоги, щодо їх зберігання. Отже, облікова політика є важливим інструментом організації бухгалтерського обліку і складання фінансової звітності. Її розробка та прийняття кожним підприємством сприяє поліпшенню бухгалтерського обліку, зміцненню його правової основи і забезпечує належну інформацію про ефективність роботи кожної господарської одиниці.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Про розвиток та державну підтримку малого і середнього підприємництва в Україні* [Електронний ресурс]: закон України від 22 березня 2012 р. № 4618-VI \Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу :<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4618-17>
2. *Маларевський Ю. Д., Ю. С. Горяїнова Ю. С.* Конспект лекцій для студентів напряму підготовки 6.0330509 «Облік і аудит» – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2008. – 200 с.
3. *Гура І. О.* Облік видів економічної діяльності : Навч. посібн. / К – Знання, 2004. – 541
4. *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.
5. *Ткаченко Н.М.* Бухгалтерський фінансовий облік, оподаткування і звітність: Підручник. – К.: Алерта, 2006. – 1080 с
6. *Білуха М.Т.* Теорія бухгалтерського обліку. Підручник. – К.: ЗАТ «Київська книжкова фабрика», 2000. – 692 с.
7. *Завгородній В.П.,* «Бухгалтерський облік, контроль і аудит в системі управління підприємством», Київ «Ваклер ДИ-КСИ», 1997р.
8. *Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні* [Електронний ресурс]: закон України від 16 липня 1999 р. – 996-XIV \Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу :<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/996-1417>
9. *Про затвердження методичних рекомендацій щодо облікової політики підприємства та внесення змін до деяких наказів Міністерства фінансів України*[Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України від 27 червня 2013 р № 635– Режим доступу :<http://dtkt.com.ua/show/2cid010244.html>
10. *Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 25 «Фінансовий звіт суб'єкта малого підприємства»* [Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України від 25.02.2000 № 39 XIV \Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу :<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0161-00>
11. *Положення про інвентаризацію активів та зобов'язань*[Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України від 02.09.2014 р. № 879\Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу :<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1365-14>
12. *Порядок подання фінансової звітності*[Електронний ресурс]: постанова Кабінету міністрів України від 28.02.2000 р. № 419\Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу :<http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/419-2000-%D0%BF>
13. *Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 9 «Запаси»* [Електронний ресурс]:наказ Міністерства фінансів України від 20.10.1999 № 246\Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу :<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99>
14. *Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 10 «Дебіторська заборгованість»* [Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України від 08.10.1999 № 237\Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу :<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0725-99>
15. *Інструкція про застосування Плану рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій із змінами,* [Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України від 18.06.2015 № 573\Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу :<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0893-99>
16. *Податковий Кодекс України із змінами і доповненнями* [Електронний ресурс]: закон України від 23.12.2010 № 2856-VI. – Режим доступу :<http://www.interbuh.com.ua/normative/pku.html>

REFERENCES

1. *Pro rozvitok ta derzhavnu pidtrimku malogo i serednogo pidpriemnitstva v Ukraini* [Elektronniy resurs]: zakon Ukraini vid 22 bereznya 2012 r. № 4618-VI \Ofitsiyiny veb-sayt Verhovnoyi Radi Ukraini. – Rezhim dostupu : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4618-17>
2. *Malyarevskiy Yu. D., Yu. S. Goryaynova Yu. S.* Konspekt lektsiy dlya studentiv napryamu pidgotovki 6.0330509 «Oblik i audit» – H. : VD «INZhEK», 2008. – 200 s.
3. *Gura I. O.* Oblik vidiv ekonomichnoyi diyalnosti : Navch. posibn. / K – Znannya, 2004. – 541
4. *Butinets F.F.* Teoriya buhgalterskogo obliku. Pidruchnik dlya studentiv vuziv spetsialnosti 7.050106 «Oblik i audit». – 4-te vid., dop. i pererob. – Zhitomir: ZhITI, 2013. – 440 s.
5. *Tkachenko N.M.* Buhgalterskiy finansoviy oblik, opodatkovannya i zvitnist: Pidruchnik. – K.: Alerta, 2006. – 1080 s
6. *Biluha M.T.* Teoriya buhgalterskogo obliku. Pidruchnik. – K.: ZAT «Kiyivska knizhkovy fabrika», 2000. – 692 s.
7. *Zavgorodniy V.P.*, «Buhgalterskiy oblik, kontrol i audit v sistemi upravlinnya pidpriemstvom», Kiyiv «Vakler DI-KSI», 1997r.
8. *Pro buhgalterskiy oblik ta finansovu zvitnist v Ukraini* [Elektronniy resurs]: zakon Ukraini vid 16 lipnya 1999 r. – 996–XIV \Ofitsiyiny veb-sayt Verhovnoyi Radi Ukraini. – Rezhim dostupu : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/996-1417>
9. *Pro zatverdzhennya metodichnih rekomendatsiy shchodo oblikovoyi politiki pidpriemstva ta vnesennya zmin do deyakih nakaziv Ministerstva finansiv Ukraini* [Elektronniy resurs]: nakaz Ministerstva finansiv Ukraini vid 27 chervnya 2013 r № 635– Rezhim dostupu : <http://dtk.com.ua/show/2cid010244.html>
10. *Polozhennya (standart) buhgalterskogo obliku 25 «Finansoviy zvit sub'ekta malogo pidpriemnitstva»* [Elektronniy resurs]: nakaz Ministerstva finansiv Ukraini vid 25.02.2000 № 39 XIV \Ofitsiyiny veb-sayt Verhovnoyi Radi Ukraini. – Rezhim dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0161-00>
11. *Polozhennya pro inventarizatsiyu aktiviv ta zobov'yazan* [Elektronniy resurs]: nakaz Ministerstva finansiv vid 02.09.2014 r. № 879\Ofitsiyiny veb-sayt Verhovnoyi Radi Ukraini. – Rezhim dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1365-14>
12. *Poryadok podannya finansovoyi zvitnosti* [Elektronniy resurs]: postanova Kabinetu ministriv Ukraini vid 28.02.2000 r. № 419\Ofitsiyiny veb-sayt Verhovnoyi Radi Ukraini. – Rezhim dostupu : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/419-2000-%D0%BF>
13. *Polozhennya (standart) buhgalterskogo obliku 9 «Zapasi»* [Elektronniy resurs]:nakaz Ministerstva finansiv Ukraini vid 20.10.1999 № 246\Ofitsiyiny veb-sayt Verhovnoyi Radi Ukraini. – Rezhim dostupu : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0751-99>
14. *Polozhennya (standart) buhgalterskogo obliku 10 «Debitorska zaborgovanist»* [Elektronniy resurs]: nakaz Ministerstva finansiv Ukraini vid 08.10.1999 № 237\Ofitsiyiny veb-sayt Verhovnoyi Radi Ukraini. – Rezhim dostupu : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0725-99>
15. *Instruktsiya pro zastosuvannya Planu rahunkiv buhgalterskogo obliku aktiviv, kapitalu, zobov'yazan i gospodarskih operatsiy pidpriemstv i organizatsiy Iz zminami*, [Elektronniy resurs]: nakaz Ministerstva finansiv Ukraini vid 18.06.2015 № 573\Ofitsiyiny veb-sayt Verhovnoyi Radi Ukraini. – Rezhim dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0893-99>
16. *Podatkoviy Kodeks Ukraini iz zminami i dopovnenniyami* [Elektronniy resurs]: zakon Ukraini vid 23.12.2010 № 2856-VI. – Rezhim dostupu : <http://www.interbuh.com.ua/normative/pku.html>

УДК 657.471.12

*Ольга Лубенченко, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Облік і аудит», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Світлана Мохонько
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

МЕТОДИКА ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ, АНАЛІЗУ І АУДИТУ ПРЯМИХ ВИТРАТ НА ОПЛАТУ ПРАЦІ

У статті визначено сутність заробітної плати. Так, згідно із Законом України «Про оплату праці», заробітна плата – це економічна категорія, що відображає відносини між роботодавцем і найманим працівником з приводу розподілу новоствореної вартості, як правило, це винагорода або заробіток, обчислений у грошовому виразі, яку роботодавець має сплатити працівникові за виконану роботу, або за ту, яку буде виконано. Також у статті були розглянуті функції заробітної плати, а саме: відтворювальна, стимулююча, вимірювальна-розподільча, ресурсно-розміщувальна та формування платоспроможного попиту населення. Розглянуто форми тарифної системи оплати праці, а також склад фонду оплати праці. Висвітлено фактори, від яких залежить рівень заробітної плати. Надана характеристика утримань, розглянуто розрахунок відпускних виплат та виплат, пов'язаних із тимчасовою втратою працездатності (лікарняних). Згідно із Законом України «Про аудиторську діяльність», аудит – це перевірка даних бухгалтерського обліку і показників фінансової звітності суб'єкта господарювання з метою висловлення незалежної думки аудитора про її достовірність в усіх суттєвих аспектах та відповідність вимогам законів України, положень (стандартів) бухгалтерського обліку або інших правил (внутрішніх положень суб'єктів господарювання) згідно із вимогами користувачів. Авторами визначені завдання та мета аудиту розрахунків з оплати праці. Доведено, що аудит є заходом контролю за достовірністю нарахування заробітної плати та інших компенсаційних виплат, нарахувань та утримань до бюджету.

Ключові слова: прями витрати; оплата праці; заробітна плата, нарахування та утримання.

© Лубенченко О., Мохонько С., 2016

*Ольга Лубенченко, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Учет и аудит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Светлана Мохонько
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

МЕТОДИКА И ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА, АНАЛИЗА И АУДИТА ПРЯМЫХ ЗАТРАТ НА ОПЛАТУ ТРУДА

В статье определена сущность заработной платы. Так, согласно Закону Украины «Об оплате труда», заработная плата – это экономическая категория, отражающая отношения между работодателем и наемным работником по распределению вновь созданной стоимости, как правило, это вознаграждение или заработок, исчисленный в денежном выражении, которое работодатель должен выплатить работнику за выполненную работу, или за ту, которая будет выполнена. Также в статье были рассмотрены функции заработной платы, а именно: воспроизводящая, стимулирующая, измерительно-распределительная, ресурсно-размещающая и формирования платежеспособного спроса населения. Рассмотрены формы тарифной системы оплаты труда, а также состав фонда оплаты труда. Освещены факторы, от которых зависит уровень заработной платы. Дана характеристика удержаний, рассмотрен расчет отпускных выплат и выплат, связанных с временной потерей трудоспособности (больничных). Согласно Закону Украины «Об аудиторской деятельности», аудит – это проверка данных бухгалтерского учета и показателей финансовой отчетности субъекта хозяйствования с целью высказывания независимого мнения аудитора о ее достоверности во всех существенных аспектах и соответствие требованиям законов Украины, положений (стандартов) бухгалтерского учета или других правил (внутренних положений субъектов хозяйствования) согласно требованиям пользователей. Авторами определены задачи и цель аудита расчетов по оплате труда. Доказано, что аудит является мерой контроля за достоверностью начисления заработной платы и других компенсационных выплат начислений и удержаний в бюджет.

Ключевые слова: прямые расходы; оплата труда; заработная плата, начисления и удержания.

*Olga Lubenchenko, Ph.D., associate professor
(associate professor of department «Accounting and auditing», State Economy and Technology University of Transport)*

*Svitlana Mokhonko
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

METHODS AND ORGANIZATION OF ACCOUNTING, ANALYSIS AND AUDIT OF DIRECT LABOR COSTS

In the article the essence of salaries is determined. Thus, according to the Law of Ukraine «On the payment for work» a salary is an economic category, reflecting relation-

ships between employer and employee in regard to the distribution of newly created cost, usually a reward or earnings, calculated in money terms which the employer must pay the employee for the performed work or the one that will be done. Also, in the article the functions of salaries, namely reproductive, measuring and distributing, placing resources and formation of effective population demand have been studied. The form of tariff payment system and payroll composition have been studied. It deals with the factors on which salary level depends. The checkage characteristic have been provided, the calculation of holiday pay and payments connected with temporary disability (sick pay) have been studied. According to the Law of Ukraine «On auditing activities» an audit is an examination of accounting data and financial reporting indicators for the purpose of expressing an independent opinion of the auditor about its authenticity in all essential aspects and compliance with the laws of Ukraine and accounting regulations (standards) or other rules (internal regulations of economic entities) in accordance with the requirements of users. The authors defined tasks and an objective of the accounting audit on payments for work. It is proved that the audit is a measure of control over the authenticity of payroll accounting and other compensation payments, accruals and charges from the budget.

Keywords: direct costs; payment for work; salaries, accruals and charges.

Постановка проблеми. Утримання кваліфікованого персоналу є першочерговою задачею суб'єктів господарювання, тому питання організації обліку та аудиту розрахунків по заробітній платі потребують подальшого дослідження та удосконалення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливості методики та організації обліку, аналізу і аудиту прямих витрат на оплату праці на сьогодні розкриті у науковій і методичній літературі достатньо. Зокрема дослідженнями в цій галузі займалися Бутинець Ф. Ф. [1], Коблянська О. І. [2], Ткаченко Н. М. [3], Хом'як Р. Л. [4] та інші. Але ж зміни законодавства щодо нарахування заробітної плати, інших заохочувальних виплат спонукають до подальших досліджень.

Мета статті: дослідити існуючі нормативні вимоги та визначити шляхи удосконалення організації обліку, аналізу та аудиту прямих витрат на оплату праці.

Виклад основного матеріалу дослідження. Економічні перетворення, які здійснюються в Україні протягом останніх років спрямовані на реформування господарського механізму адекватного ринковій економіці. Виробництво кожної країни і кожної галузі залежить від низки факторів. Такими факторами є кадри, праця та її оплата. Від ефективності використання трудових ресурсів у процесі виробництва багато в чому залежать показники обсягу виробництва продукції, її собівартість, якість тощо. Тому аналіз використання трудових ресурсів є важливим розділом обліку, аналізу та аудиту на підприємстві.

В цілому ефективність функціонування суб'єкта господарювання залежить від показника продуктивності праці. На ріст продуктивності праці впливає система оплати праці, тому що вона є стимулюючим фактором для підвищення кваліфікації праці, підвищення технічного рівня виконаної роботи. З ростом продуктивності праці створюються реальні умови для зростання рівня оплати праці. При цьому засоби на оплату праці слід використовувати таким чином, щоб темпи росту продуктивності праці на підприємстві випереджали темпи росту її оплати. У зв'язку з цим аналіз оплати праці на кожному підприємстві займає значне місце. Фінансовий результат залежить від людей, їх кваліфікації, уміння і бажання працювати. А заробітна плата є саме тою причиною, що приводить робітника на його робоче місце. Облік, аналіз і аудит є актуальним для сьогодення, для розвитку економічних про-

цесів на Україні і має першорядну важливість для підприємства, яке бажає досягти успіху. На кожному підприємстві в Україні має бути реальна й достовірна інформація про трудомісткість товарів і послуг, про нарахування заробітної плати та соціальних заходів. Основними показниками праці та заробітної плати, що підлягають обліку, є чисельність працівників, їхні професії, кваліфікація, витрати робочого часу у людино-годинах, людино-днях, кількість виготовленої продукції (виконання робіт, надання послуг), розмір фонду оплати праці за категоріями працюючих, видами нарахувань, нарахування премій, відпускних, розмір відрахувань за їх видами та ін. Ці дані необхідні для обчислення таких економічних показників, як рівень забезпеченості робочою силою, середнього заробітку, рівня продуктивності праці та ін.

Заробітна плата – це одна з найскладніших економічних категорій і одне з найважливіших соціально-економічних явищ. Оскільки вона, з одного боку, є основним (і часто єдиним) джерелом доходів найманих працівників, основою матеріального добробуту членів їхніх родин, а з іншого боку, для роботодавців, є суттєвою часткою витрат виробництва і ефективним засобом мотивації працівників до досягнення цілей підприємства, то питання організації заробітної плати і формування її рівня разом з питаннями забезпечення зайнятості складають основу соціально-трудова відносин у суспільстві [5]. Відповідно до Закону України «Про оплату праці», заробітна плата – це винагорода, обчислена, як правило, у грошовому виразі, яку власник або уповноважений ним орган виплачує працівникові за виконану ним роботу [6].

Сутність поняття «заробітна плата» можна розглядати з різних позицій. По-перше, заробітна плата – це винагорода або заробіток, обчислений у грошовому виразі, який за трудовим договором роботодавця сплачує працівникові за роботу, яку виконано або має бути виконано. По-друге, в умовах ринкової економіки заробітна плата – це елемент ринку праці, що складається в результаті взаємодії попиту на працю і її пропозиції та виражає ринкову вартість використання найманої праці. В цьому розумінні найчастіше вживаються усереднені показники ставок оплати одиниці праці певної якості. По-третє, для найманого працівника заробітна плата – це основна частина його трудового доходу, який він отримує в результаті реалізації здатності до праці і який має забезпечити об'єктивно необхідне відтворення робочої сили.

Згідно із Законом України «Про оплату праці» розрізняють: основну заробітну плату, додаткову заробітну плату, інші заохочувальні та компенсаційні виплати [6].

Винятково важлива роль заробітної плати в механізмі функціонування ринкової економіки зумовлена тим, що вона має виконувати багато функцій (серед вчених-економістів немає єдиної думки щодо їх кількості). Найважливіші з них представлені на рис. 1. Як вбачається з рис. 1, застосування всіх функцій заробітної плати сприятиме задоволенню економічних потреб як підприємства (у кваліфікованій праці), так і найманих працівників (задоволених у ресурсах, необхідних для підтримки життєдіяльності на певному рівні). Для оцінки розміру заробітної плати найманих працівників застосовують показник фонду оплати праці – це і буде складати витрати на оплату праці. До фонду оплати праці відносяться нарахування найманим працівникам у грошовій та натуральній формі (оцінені у грошовому вираженні) за відпрацьований та невідпрацьований час, який підлягає оплаті, або за виконану роботу незалежно від джерела фінансування цих виплат. Система оплати праці – це спосіб обчислення розмірів винагороди, що підлягає виплаті працівникам установи згідно із здійсненими ними витратами праці або за результатами роботи.

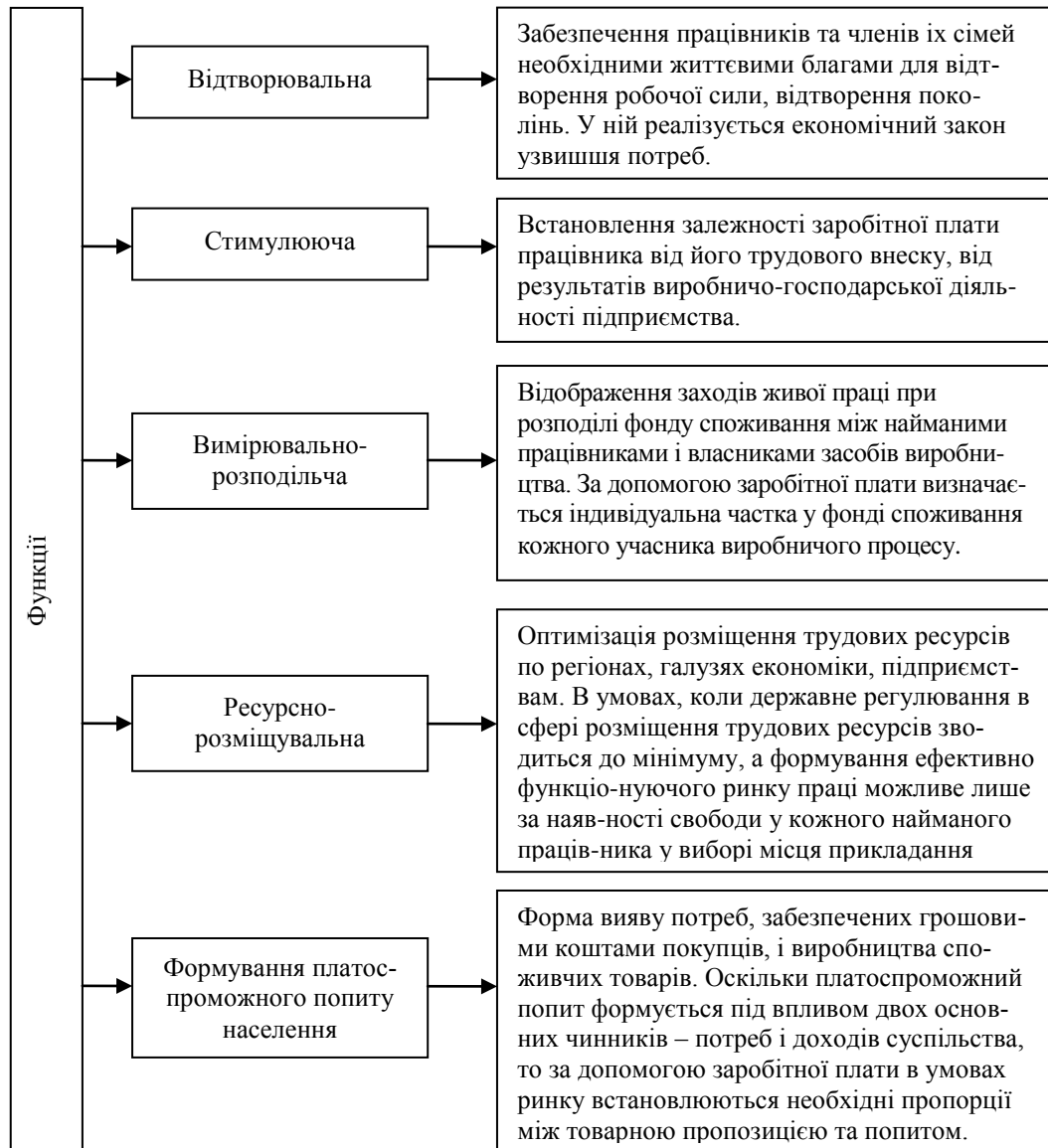


Рис. 1. Функції заробітної плати

Основою організації оплати праці є тарифна система, яка містить тарифні сітки, тарифні ставки, схеми посадових окладів і тарифно-кваліфікаційні характеристики. Тарифна система оплати праці використовується для розподілу робіт залежно від їх складності, а працівників – залежно від їх кваліфікації та за розрядами тарифної сітки. Розрізняють такі основні форми тарифної системи оплати праці:

- погодинна – це оплата праці за одиницю часу згідно з тарифною ставкою;
- відрядна – це оплата праці за кількість виконаної роботи і розцінку за одиницю продукцію [7].

Як і почасова, так і відрядна форми оплати праці мають декілька різновидів, які відображені на рис. 2.

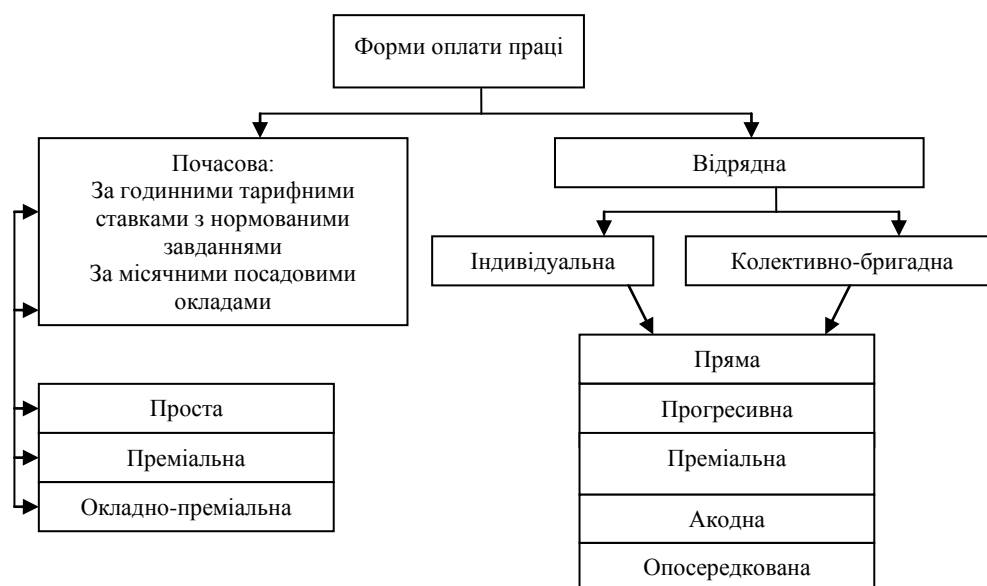


Рис. 2. Класифікація форм оплати праці

Проста погодинна форма оплати праці- це оплата за кількість відпрацьованого часу (годину) з урахуванням кваліфікації працівника.

Погодинно-преміальна форма оплати праці використовується для підвищення матеріальної зацікавленості працівників у результатах їхньої праці.

Окладно-преміальна форма оплати праці – це оплата праці керівників і спеціалістів за посадовим окладам, який відображає їхню кваліфікацію, а залежно від досягнутих результатів виплачують премію за їх високу якість роботи.

Відрядна форма оплати праці, в свою чергу вміщує в собі такі різновиди:

Пряма відрядна форма оплати праці – це відрядна розцінка, котра визначається діленням годинної ставки, що відповідає розряду конкретної роботи, на годинну норму виробітку. Відрядно-прогресивна форма оплати праці передбачає зростання відрядної розцінки зі збільшенням виробництва продукції, виконання робіт чи надання послуг протягом встановленого робочого дня, зміни.

Акордна форма оплати праці застосовується коли виконавцю (виконавцям) заробітну плату нараховують за певну виконану роботу. Опосередковано-відрядна форма оплати праці застосовується для допоміжних робітників, розмір заробітної плати яких ставиться в залежності від результатів праці робітників, яких вони обслуговують [7]. В законодавстві України існує поняття «мінімальна заробітна плата» мінімальна заробітна плата – це законодавчо встановлений розмір заробітної плати за календарний місяць за просту, некваліфіковану працю, нижче якого не може провадитися оплата. У 2015 р. розмір мінімальної заробітної плати становив 1218 грн, але з 01.01.2016 р. розмір мінімальної заробітної плати становить 1378 грн. Для оцінки розміру заробітної плати найманих працівників застосовують показник фонду оплати праці (ФОП). Фонд оплати праці включає наступні складові:

- основна заробітна плата – винагорода за виконану роботу відповідно до встановлених норм праці (норми часу, виробітку, обслуговування, посадові

обов'язки). Вона встановлюється у вигляді тарифних ставок (окладів) і відрядних розцінок для робітників та посадових окладів для службовців. А також включається оплата праці за перебування у відрядженні; вартість продукції, виданої працівникам при натуральній формі оплати праці тощо;

- додаткова заробітна плата – винагорода за працю понад установлені норми, за трудові успіхи та винахідливість і за особливі умови праці. Вона включає доплати, надбавки, гарантійні й компенсаційні виплати, премії та винагороди, у тому числі за вислугу років, передбачені чинним законодавством: премії, пов'язані з виконанням виробничих завдань і функцій, суми виплат, пов'язаних з індексацією заробітної плати працівників;

- інші заохочувальні та компенсаційні виплати, до яких належать виплати у формі винагороди за підсумками роботи за рік, премії за спеціальними системами і положеннями, компенсаційні та інші грошові та матеріальні виплати, які не передбачені актами чинного законодавства або які проводяться понад встановлені зазначеними актами норми [7].

У цілому на загальний рівень заробітної плати впливає багато різноманітних факторів, які можна поділити на зовнішні (фактори оточення) та внутрішні (фактори підприємства), які можна розглянути на рис. 3.

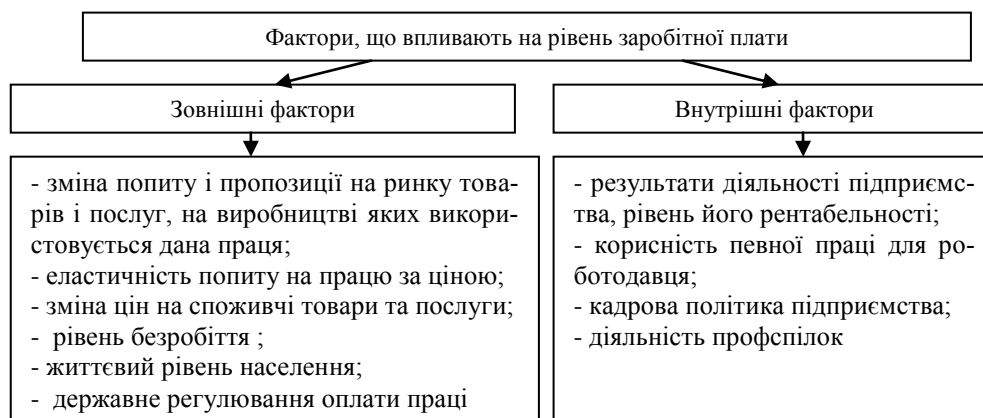


Рис. 3. Фактори, від яких залежить рівень заробітної плати

Крім заробітної плати фонд оплати праці включає інші компенсаційні виплати. Так, Конституцією України (стаття 45) передбачено право кожного працюючого на відпочинок. Це право забезпечується наданням днів щотижневого відпочинку, а також оплачуваної щорічної відпустки [8].

Відпустка -це тимчасове звільнення від роботи для відпочинку. Право на відпустку не залежить від місця роботи, форми власності підприємства, посади, системи оплати праці, тривалості та періодичності робочого часу, терміну трудового договору [9]. Заробітна плата працівника на час відпустки виплачується не пізніше ніж за 3 дні до її початку. У разі звільнення працівника йому виплачується грошова компенсація за невикористані дні відпустки. Щорічна основна відпустка надається працівникові тривалістю не менше як 24 календарні дні за відпрацьований робочий рік, починаючи з дня укладання трудового договору. Загальна тривалість щорічної відпустки не повинна перевищувати 59 календарних дні. Право на щорічну відпустку у працівника виникає по закінченню шести місяців безперервної

роботи на цьому підприємстві. Святкові дні, при визначенні тривалості відпустки не враховуються і окремо не оплачуються.

Розрахунок відпускних здійснюється наступним чином:

1. Заробітна плата за попередні 12 місяців ділимо на кількість календарних днів за мінусом святкові дні (355 днів). Це буде розрахована середньоденна заробітна плата;

2. Середньоденну заробітну плату множимо на кількість днів відпустки. Це і буде становити загальну суму відпускних.

Для відшкодування витрат на оплату відпусток на підприємствах створюються забезпечення. Щорічна сума резерву на відпустки визначається шляхом встановлення планового відсотка до фактично нарахованої суми заробітної плати. Цього резерву має вистачати на оплату відпусток та нарахування на них. Суми щорічних відпусток включаються у фонд додаткової заробітної плати. Ця сума використовується для утримання та нарахування Єдиного соціального внеску (ЄСВ). Виплати пов'язані з тимчасовою втратою працездатності або лікарняні – найпоширеніші виплати, які працівник має право отримати від роботодавця та держави. Загальний порядок дій при виплаті лікарняних наступний: перші п'ять днів тимчасової непрацездатності (лікарняного) оплачуються за рахунок роботодавця. Лікарняні за всі наступні дні оплачуються за рахунок Фонду соціального страхування на випадок тимчасової втрати працездатності (допомога по тимчасовій непрацездатності). Порядок дій роботодавця при отриманні лікарняного листа від працівника є таким:

1. Отримання лікарняного листа від працівника.
2. Розрахунок суми оплати за перші п'ять днів тимчасової непрацездатності за рахунок коштів роботодавця та суми допомоги по тимчасовій непрацездатності.
3. Заповнення та подання до Фонду соціального страхування заяви-розрахунку про нараховані застрахованим особам суми матеріального забезпечення за їх видами.
4. Отримання фінансування від Фонду соціального страхування на спеціальний рахунок (протягом 10 робочих днів після надходження заяви-розрахунку).
5. Виплата лікарняних працівнику.

Загальну формулу розрахунку виплат по тимчасовій непрацездатності можна представити у наступному вигляді:

$$L = З.П.с.д. \times Кс.с. \times Кд.л., \quad (1)$$

де: З.П.с.д. – заробітна плата працівника;

Кс.с – коефіцієнт страхового стажу робітника;

Кд.л. – кількість робочих днів лікарняного, згідно з листком непрацездатності, виданим у встановленому порядку.

При розрахунку лікарняних, як видно із попередньої формули, особлива увага приділяється коефіцієнту трудового стажу. Дані коефіцієнти становлять:

- 60% – якщо страховий стаж до п'яти років;
- 80% – якщо страховий стаж від п'яти до восьми років;
- 100% – якщо страховий стаж понад вісім років;
- 100% – незалежно від стажу, але окремим категоріям громадян.

В цілях оподаткування лікарняні розглядаються як заробітна плата працівника та до них застосовується ставка 18 відсотків (18%) податку на доходи фізичних осіб (ПДФО). Сплата ЄСВ з 01.01.2016 р. становить 22 відсотка (22%) на суму лікарняних, сплачується за рахунок роботодавця.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України «Про обчислення середньої заробітної плати (доходу, грошового забезпечення), для розрахунку виплат за загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням» № 1266 від 26 вересня 2001 р. лікарняні не підлягають індексації, оскільки при розрахунку середньої заробітної плати для визначення суми лікарняних використовується вже проіндексована заробітна плата, нарахована за розрахунковий період [10]. Після того як в бухгалтерії було нарахована заробітну плату працівникові за відпрацьований ним час необхідно провести утримання із заробітної плати. За своїми характеристиками всі утримання поділяються на:

- обов'язкові загальнодержавні утримання (ПДФО та ЄСВ);
- інші обов'язкові утримання (військовий збір 1,5% від ФОП);
- утримання за ініціативи підприємств;
- утримання за власної ініціативи.

Під заробітною платою для цілей утримання податку з доходів фізичних осіб розуміється основна та додаткова заробітна плата, інші заохочувальні та компенсаційні виплати, що виплачуються платнику податків у зв'язку з відносинами трудового найму. Згідно зі статтею 169 Податкового Кодексу України, фізична особа має право на податкову соціальну пільгу. Податкова соціальна пільга (ПСП) починає застосовуватися з дня отримання роботодавцем заяви платника податку про застосування пільги та документів, що підтверджують таке право [11]. Інші обов'язкові утримання включають утримання за виконавчими листами, постановами судових та адміністративних органів з приписами нотаріальних контор на користь юридичних та фізичних осіб, а також з 04.08.2014 р. – військовий збір. До утримань за виконавчими листами належать аліменти, утримання яких здійснюється з усіх видів заробітної плати.

Згідно із Законом України «Про аудиторську діяльність», аудит – це перевірка даних бухгалтерського обліку і показників фінансової звітності суб'єкта господарювання з метою висловлення незалежної думки аудитора про її достовірність в усіх суттєвих аспектах та відповідність вимогам законів України, положень (стандартів) бухгалтерського обліку або інших правил (внутрішніх положень суб'єктів господарювання) згідно із вимогами користувачів [12]. Перевірка зарплати є складовою аудиту і фінансової звітності.

Завданням аудиту розрахунків з оплати праці є:

- підтвердження достовірності проведених нарахувань і виплат працівникам і відображення їх у обліку;
- встановлення законності і повноти утримань з заробітної плати і інших виплат співробітникам на користь підприємства, бюджету, інших юридичних і фізичних осіб;
- перевірка організації аналітичного обліку розрахунків з персоналом і взаємозв'язку аналітичного і синтетичного обліку.

Джерелом інформації для перевірки розрахунків з оплати праці є:

- документи по зарахуванню, звільненню та переведенню працівників підприємства;
- первинні документи з обліку заробітної плати; реєстри бухгалтерського обліку;
- нормативно-довідкову інформацію до обліку праці і заробітної плати.

Аудитори самостійно визначають прийоми і методи своєї роботи. До основних методів аудиту витрат по оплаті праці відносяться дві основні групи методів: методи організації аудиту в цілому і конкретні методи перевірки операцій, сальдо раху-

нків і т.п. Методи організації аудиту включають наступні: суцільна перевірка, вибіркова перевірка, документальна перевірка, фактична перевірка, аналітична перевірка, комбінована перевірка.

Конкретні методи перевірки операцій, сальдо рахунків і т.п. можуть включати: перерахунок, перевірку дотримання правил обліку окремих операцій, усне опитування персоналу, запит, перевірку документів, простежування (відображення даних первинних документів у регістрах обліку), аналіз і оцінку отриманої інформації та інші. Аудитор повинен планувати свою роботу так, щоб своєчасно і якісно провести аудит бухгалтерської (фінансової) звітності, законності і достовірності господарсько-фінансових операцій і правильності їх відображення на рахунках бухгалтерського обліку. Для того щоб підготувати найбільш оптимальний план проведення аудиту, необхідно під час розрахунку аудиторського ризику системно враховувати не тільки загальні аспекти обліку заробітної плати, а й попередньо оцінити сукупність факторів, що впливають на них. Так як аудит є базою для збору аудиторських доказів; якісного виконання аудиторської перевірки, складання інформативного аудиторського звіту для користувачів [13].

Висновки та пропозиції. В ході дослідження автори дійшли до висновку, що заробітна плата – економічна категорія, що відображає відносини між роботодавцем і найманим працівником з приводу розподілу новоствореної вартості. Визначено функції заробітної плати, а саме: відтворювальну, стимулюючу, вимірювально-розподільчу, ресурсно-розміщувальну та формування платоспроможного попиту населення. Проаналізовано форми тарифної системи оплати праці, а також склад фонду оплати праці. Висвітлено фактори, від яких залежить рівень заробітної плати. Проведена характеристика утримань, розглянуто розрахунок відпускних та виплат, виплат пов'язаних з тимчасовою втратою працездатності. Розглянуто форми тарифної системи оплати праці, а саме – погодинну та відрядну. Згідно Закону України «Про аудиторську діяльність» аудит – це перевірка даних бухгалтерського обліку і показників фінансової звітності суб'єкта господарювання з метою висловлення незалежної думки аудитора про її достовірність в усіх суттєвих аспектах та відповідність вимогам законів України, положень (стандартів) бухгалтерського обліку або інших правил (внутрішніх положень суб'єктів господарювання) згідно із вимогами користувачів. Авторами було визначено завдання аудиту розрахунків з оплати праці та методи аудиторської перевірки; встановлено, що процедура планування є базою для якісного проведення аудиту.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бутинець Ф.Ф.* Контроль і ревізія [Електронний ресурс] – Режим доступу : file:///C:/Users/Света/AppData/Local/Opera/Opera/temporary_downloads/53_-_.pdf
2. *Коблянська О.І.* Фінансовий облік [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.library.univ.kiev.ua/ukr/elcat/new/detail.php3?doc_id=1163117
3. *Ткаченко Н.М.* Бухгалтерський фінансовий облік на підприємствах України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://stud-files.com.ua/writer/tkachenko_n_m/42874/bukhgalterskiy_finansoviy_oblik_na_pidpriemstvakh_ukraini
4. *Хом'як Р.Л.* Бухгалтерський облік в Україні (ред) [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://ualibrarium.narod.ru/econ/buhoblik/1x0/buhgalterskiy-oblik-ukraini-homyak.html>
5. *Гришнова О.А.* Економіка праці та соціально-трудові відносини [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://westudents.com.ua/knigi/107-ekonomika-prats-ta-sotsalno-trudov-vdnosini-grshnova-oa.html>

6. *Про оплату праці*: [Закон України Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 17, ст.121 зі змінами внесеними Законом України від 26.11.2015, ВВР, 2016, № 3, ст.25 : станом на 16.01.2016 р.]. – К. : Конституційний Суд, 2016.
7. *Садовська І.Б.* Бухгалтерський облік [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://westudents.com.ua/knigi/39-buhgalterskiy-oblk-sadovska-b.html>
8. *Конституція України*: офіц. текст : [прийнята Верховною Радою України 1996, № 30, ст. 141 із змінами, внесеними Законом України від 15.03.2016. : станом на 1 січ. 2016 р.]. – К. : Конституційний Суд, 2016.
9. *Бутинець Ф.Ф.* Бухгалтерський фінансовий облік [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://dt-kt.net/books/book-13/chapter-506/>
10. *Про обчислення середньої заробітної плати (доходу, грошового забезпечення) для розрахунку виплат за загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням* : [Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2001 р. № 1266]. – К. : Постанова Кабінету Міністрів України, 2001.
11. *Податковий кодекс України*: офіц. текст : [прийнята Верховною Радою України (ВВР), 2011, № 13-14, № 15-16, № 17, ст.112 зі змінами внесеними Законом України від 24.12.2015, ВВР, 2016, № 5, ст.47 : станом на 01.02.2016 р.]. – К. : Конституційний Суд, 2016.
12. *Про аудиторську діяльність*: [Закон України Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, N 23, ст.243 зі змінами внесеними Законом України від від 26.11.2015, ВВР, 2016, N 2, ст.17 : станом на 01.01.2016 р.]. – К. : 2016.
13. *Утенкова К.О.* Аудит [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://westudents.com.ua/knigi/37-audit-utenkova-ko.html>

REFERENCES

1. *Butynets F.F.* Kontrol i reviziia [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupa : file:///C:/Users/Sveta/AppData/Local/Opera/opera/temporary_downloads/53_-__.pdf
2. *Koblianska O.I.* Finansovyi oblik [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupa : http://www.library.univ.kiev.ua/ukr/elcat/new/detail.php3?doc_id=1163117
3. *Tkachenko N.M.* Bukhhalterskiy finansoviy oblik na pidpriemstvakh Ukrainy [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupa: http://stud-files.com.ua/writer/tkachenko_n_m/42874/buhgalterskiy_finansoviy_oblik_na_pidpriemstvakh_ukraini
4. *Khomiak R.L.* Bukhhalterskiy oblik v Ukraini (red) [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupa: <http://ualibrarium.narod.ru/econ/buhoblik/1x0/buhgalterskiy-oblik-ukraini-homyak.html>
5. *Hrishnova O.A.* Ekonomika pratsi ta sotsial'no-trudovi vidnosyny [Elektronnyy resurs] – Rezhym dostupa : <http://westudents.com.ua/knigi/107-ekonomka-prats-ta-sotsialno-trudov-vdnosini-grshnova-oa.html>
6. *Pro oplatu pratsi*: [Zakon Ukrainy Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 1995, № 17, st.121 zi zminamy vnesenymy Zakonom Ukrainy vid 26.11.2015, VVR, 2016, № 3, st.25: stanom na 16.01.2016 r.]. – K. : Konstytutsiinyi Sud, 2016
7. *Sadov'ska I.B.* Bukhhalters'kyu oblik [Elektronnyy resurs] – Rezhym dostupa: <http://westudents.com.ua/knigi/39-buhgalterskiy-oblk-sadovska-b.html>
8. *Konstytutsiia Ukrainy*: ofits. tekst : [pryiniata Verkhovnoiu Radoiu Ukrainy 1996, № 30, st. 141 iz zminamy, vnesenymy Zakonom Ukrainy vid 15.03.2016. : stanom na 1 sich. 2016 r.]. – K. : Konstytutsiinyi Sud, 2016.
9. *Butynets F.F.* Bukhhalters'kyu finansovyy oblik [Elektronnyy resurs] – Rezhym dostupa : <http://dt-kt.net/books/book-13/chapter-506/>
10. *Pro obchyslenniaserednoi zarobitnoi platy (dokhodu, hroshovoho zabezpechennia) dlia rozrakhunku vyplat za zahalnooboviazkovym derzhavnym sotsialnym strakhuvanniam* : [Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 26 veresnia 2001 r. № 1266]. – K. : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy, 2001.
11. *Podatkovyi kodeks Ukrainy*: ofits. tekst: [pryiniata Verkhovnoiu Radoiu Ukrainy (VVR), 2011, № 13-14, № 15-16, № 17, st.112 zi zminamy vnesenymy Zakonom Ukrainy vid 24.12.2015, VVR, 2016, № 5, st.47 : stanom na 01.02.2016 r.]. – K. : Konstytutsiinyi Sud, 2016.
12. *Pro audytorskudiiialnist*: [Zakon Ukrainy Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 1993, N 23, st.243 zi zminamy vnesenymy Zakonom Ukrainy vid vid 26.11.2015, VVR, 2016, N 2, st.17 : stanom na 01.01.2016 r.]. – K. : 2016.
13. *Utenkova K.O.* Audyt [Elektronnyy resurs] – Rezhym dostupa : <http://westudents.com.ua/knigi/37-audit-utenkova-ko.html>

УДК 338:004.9

Ольга Пацьора

(старший викладач каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Ігор Пузько

(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Стаття присвячена дослідженню ефективності використання інформаційних технологій на підприємстві. Впровадження інформаційних технологій і програмних засобів в управління підприємством може забезпечити його стійке становище на ринку. В статті наведено визначення таких понять, як: інформаційні технології, бізнес-процес, програмний продукт. Розглянуто необхідність створення особливої системи керування документами на підприємстві, що дозволяє вирішувати задачі швидкого і якісного обміну інформацією між керівником та підлеглими, відділами та підрозділами підприємства, забезпечувати швидкий доступ вищої управлінської ланки до фінансово-економічної інформації.

Описана основна проблема при виборі і впровадженні інформаційних технологій в систему управління підприємством. Визначені моделі оцінки інвестицій в автоматизацію системи управління підприємством, наведені показники, що використовуються при оцінці економічної ефективності інформаційних технологій, що можуть бути впровадженні у діяльності підприємств.

Крім того, в даній статті висвітлюються фактори, ефективність яких залежить від використання сучасними підприємствами у своїй роботі інформаційних технологій.

Ключові слова: інформаційні технології, ефективність, бізнес-процес, система управління, задачі; показники.

© Пацьора О., Пузько І., 2016

Ольга Пацера

(старший преподаватель каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

Игорь Пузько

(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА ПРЕДПРИЯТИИ

Статья посвящена исследованию эффективности использования информационных технологий на предприятии. В статье приведены определения таких понятий, как: информационные технологии, бизнес-процесс, программный продукт. Рассмотрена необходимость создания особой системы управления документами на предприятии, которая позволяет решать задачи быстрого и качественного обмена информацией между руководителем и подчиненными, отделами и подразделениями предприятия, обеспечивать быстрый доступ высшего управленческого звена в финансово-экономической информации.

Описана основная проблема при выборе и внедрении информационных технологий в систему управления предприятием. Определены модели оценки инвестиций в автоматизацию системы управления предприятием, приведены показатели, используемые при оценке экономической эффективности информационных технологий, которые могут быть внедрены в деятельности предприятий.

Кроме того, в данной статье освещаются факторы, эффективность которых зависит от использования современными предприятиями в своей работе информационных технологий.

Ключевые слова: информационные технологии, эффективность, бизнес-процесс, система управления, задачи, показатели.

Olga Patsora

(senior lecturer of the Department «Economics and Entrepreneurship», State Economy and Technology University of Transport)

Ihor Puzko

(master, State Economy and Technology University of Transport, Kiev)

EFFICIENCY USING OF INFORMATION TECHNOLOGY IN THE ENTERPRISE

The article investigates the effectiveness of the use of information technologies in the enterprise. This article contains definitions of terms such as: information technology, business process, software program. We discussed the need to create a special document man-

agement system in the enterprise that can meet the challenges of rapid and high-quality information exchange between managers and subordinates, departments and divisions of the enterprise, providing quick access to the top management of financial and economic information.

The basic problem with the selection and implementation of information technology in management. Defined evaluation model of investment in automation systems management, are indicators used in evaluating the economic efficiency of information technology that can be implement in the enterprise.

In addition, this paper highlights the factors, the effectiveness of which depends on the use of modern enterprises in the work of information technology.

Key words: information technology, efficiency, business process management system problem; quantitative and qualitative indicators.

Постановка проблеми. Ефективне управління як складне завдання будь-якого підприємства потребує оптимальної взаємодії різних ресурсів. Функціонування економіки сьогодні не може існувати без застосування інформаційних технологій, що є запорукою підвищення ефективності надання та якості послуг, прискорення швидкості обслуговування та врахування потреби кожного клієнта, забезпечення обробки та передачі більшого обсягу інформації, інтеграції та зв'язку підприємства із зовнішнім середовищем тощо. Беручи до уваги сучасні тенденції стрімкого розвитку інформаційних технологій та економіки, інформаційні ресурси підприємства відіграють головну роль в діяльності усіх суб'єктів підприємницької діяльності, тим самим, забезпечуючи автоматизацію бізнес-процесів на підприємстві та адаптивну систему управління. Впровадження інформаційних технологій і програмних засобів в управління підприємством може забезпечити його стійке становище на ринку, а отже, і можливість зайняти найвигіднішу позицію в маркетинговому середовищі, яке піддається змінам та формується під впливом багатьох факторів.

Інформаційні технології займають на підприємстві одне з важливих місць, їх динамічний розвиток впливає на розвиток світового господарства, цікава розробка і втілення сучасних програмних засобів дозволяє ефективніше використовувати ресурси та покращує обмін інформацією. Виходячи з цього, проведення аналізу ефективності використання програмних засобів, вивчення специфіки застосування кількісних і якісних показників інформаційних технологій в діяльності підприємства є сучасною актуальною темою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми в формуванні та використанні інформаційних технологій в управлінні підприємством досліджували такі науковці, як Л. В. Балабанова [1], Т. П. Барановська [2], А. Є. Батюк [3], А. М. Береза [4], І. С. Вовчак [5], В. С. Глівенко [6], В. М. Гужва [7], В. О. Новак [8], В. С. Пономаренко [9] та інші вчені. У цей же час залишається багато нерозкритих питань, які вимагають кращої розробки теоретичних і практичних аспектів на рахунок впровадження ефективного інформаційного забезпечення в системі управління підприємством.

Мета статті. Розглянути характеристику поняття «інформаційна технологія» та основні переваги її використання на підприємстві; моделі оцінки інвестицій в автоматизацію системи управління підприємством; кількісні та якісні показники, що використовуються при оцінці економічної ефективності інформаційних технологій, що можуть бути впровадженні у діяльності підприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Формування інноваційної структури управління підприємством неможливе без використання сучасних інформаційних комп'ютерних систем, оскільки вони дозволяють більш ефективно управляти цілими ключовими бізнес-процесами, які генерують продукти підприємства, а отже і його грошові потоки, а це вигідніше, ніж управляти тільки однією окремою функцією, наприклад обліком, адже бізнес-процес має вартість та тривалість, які при використанні автоматизації помітно скорочуються, підвищуючи його ефективність [10]. Вміння максимально використовувати інформаційні технології набула вирішального значення, оскільки інформаційні технології надають можливість підприємствам: покращити швидкість обробки інформації; створювати різноманітні види баз даних; швидко приймати управлінські рішення; використовувати найсучасніші методи проектування; поліпшити організацію управління персоналом підприємства; збільшити продуктивність праці працівників, робочу ефективність управлінців [11].

Щоб краще зрозуміти головну роль та значення інформаційних технологій під час управління підприємством та у виробничому процесі потрібно дати визначення інформаційних технологій.

Інформаційна технологія – це сукупність методів, виробничих і програмно-технічних засобів, які поєднані в технологічний ланцюжок, який забезпечує процес збору, зберігання, обробки та поширення інформації з метою зниження трудомісткості процесів використання інформаційних ресурсів, підвищення надійності та оперативності [12].

Одне з визначень інформаційної технології, що представлена спеціалізованим закладом Організації Об'єднаних Націй з питань освіти, науки й культури (ЮНЕСКО), трактується як обчислювальна техніка і методи організації і взаємодії з людьми і виробничим устаткуванням, практичні додатки, а також пов'язані з усім цим соціальні, економічні і культурні проблеми.

Для того, щоб здійснювалося успішне функціонування управління інформаційними технологіями і швидку обробку необхідної інформації для прийняття правильного рішення з потоку документації, на підприємстві необхідно застосовувати особливу підсистему програмних засобів керування документами в загальній системі автоматизованого управління підприємством. Така система допоможе підвищити якісний та швидкий обмін інформацією між керівником та підлеглими, відділами та нижніми ланками підприємства, здійснювати швидкий доступ вищій управлінській ланки до фінансово-економічної інформації тощо. В межах системи мають бути присутніми такі програмні продукти, що дозволять реалізувати аналіз, планування та оптимізацію фінансово-економічної діяльності на основі наявної інформації в документах. Отже, підсистема управління інформацією на підприємстві має на меті допомогти у вирішенні таких задач [13]:

- створення (введення інформації);
- затвердження;
- розсилання;
- збереження;
- здійснення контролю за змінами;
- розподіл прав доступу окремих користувачів до конкретної інформації.

Застосування підсистеми управління інформацією підприємства дозволить ефективно обробляти її у відповідності з оперативними планами структурних підрозділів та підприємства в цілому, яка допоможе пришвидшити розподіл завдань між виконавцями, встановити постійний обмін інформацією між працівниками, відслід-

ковувати зміни у відповідності до проведеного аналізу, оптимізувати систему виробничих функцій.

Сьогодні якість – це норма, конкуренція перемістилася навіть не на рівень цін, а на рівень сервісу, який потребує застосування сучасних технологій і підходів, якісна робота з клієнтами стає одним з найголовніших завдань підприємства. У цих умовах клієнтоорієнтована бізнес-стратегія стосується маркетингу, реклами, системи надання послуг і обслуговування клієнтів, дизайну і виробництва нових продуктів, системи розрахунків із клієнтами та ін. Добре організована система взаємовідносин із клієнтами, наявність зворотного зв'язку дозволяє правильно налаштувати компанію на клієнта, на обслуговування його інтересів. В той же час незалежно від значущості для підприємств при виборі інформаційних технологій управління руху до зростання ефективності діяльності за рахунок розвитку клієнтоорієнтованої стратегії ведення бізнесу прогноз позитивної динаміки фінансово-економічних показників діяльності підприємства після впровадження інформаційних технологій управління залишається не менш вирішальним чинником [14].

Основною проблемою при виборі інформаційних технологій управління є складність проєкції їх можливостей на результат, що буде досягнутий після впровадження обраної інформаційної технології. Більшість підприємств України застосовують програмне забезпечення не тільки в бухгалтерії, на сьогодні ринок пропонує програмні засоби, що орієнтуються на задачі автоматизації управління ключовими бізнес-процесами підприємства. Витрати на їх впровадження є значними і включають в себе не тільки вартісне вираження, що обраховується десятками та сотнями тисяч доларів, а також час та трудові ресурси. Керівництво багатьох підприємств вагається чи варті переваги від автоматизації управління бізнес-процесів цих затрат. На сьогоднішній день розв'язання проблеми полягає в розробці критеріїв інформатизації та оцінці економічної ефективності програмних технологій, що дозволяють максимальною мірою співвіднести можливості різних варіантів інформаційних проєктів і бажані результати від їх впровадження, що є вагомим важелем при прийнятті рішення про доцільність інвестування в нього коштів.

Важливість оцінки ефективності при прийнятті управлінських рішення про раціональність вкладання коштів в реалізацію проєкту впровадження програмних продуктів зумовлена двома головними причинами:

- великі втрати у випадку прийняття помилкового рішення;

- економічні вигоди від втілення в життя програмних продуктів можуть бути отримані тоді, коли вони виявлені ще на етапі проєктування і закладені у цільові завдання підприємства, тому що найбільший успіх досягається, якщо показники оцінки результатів тісно пов'язані з цілями проєкту [15].

Оцінка залучення інвестицій в автоматизацію підприємства визначається за допомогою таких моделей оцінки економічної ефективності інвестицій інформаційних технологій:

1. Оцінка сукупної вартості володіння інформаційною системою.

2. Оцінка повернення інвестицій.

3. Стандартні методи оцінки економічної ефективності інвестицій, які включають прості методи (розрахунок строку окупності, коефіцієнта ефективності інвестицій) і методи дисконтування (розрахунок чистої поточної вартості, індексу рентабельності, норми дохідності інвестицій).

4. Віддача активів.

5. Оцінка одиничних затрат на впровадження і закупівлю програмно-апаратного комплексу [16].

Також важливою умовою є оцінка ризиків інвестицій, які поділяються на три типи [17]:

- одиничний ризик, що розглядається ізольовано від ризиків інших проектів підприємства;

- ризик в середині організації – ризик проекту в поєднанні з ризиками інших проектів підприємства;

- ринковий ризик, що визначає ризик акціонерів підприємства на фондовому ринку. На практиці оцінювання ринкового ризику викликає значні труднощі, тому підприємства зазвичай обмежують себе оцінкою одиничного та ризику в середині підприємства.

В роботах науковців визначені показники, що використовуються при оцінці ефективності впровадження інформаційних технологій у діяльності підприємств. Так, В. Плескач, Ю. Рогушина, Н. Кустова вважають, що під час аналізу інформаційних технологій, необхідно використовувати критерій відношення між витратами задоволеністю інформаційних потреб користувачів [18]:

$$K = W - Z \quad (1)$$

де W – вартісна оцінка задоволення інформаційних потреб користувачів;

Z – витрати на розроблення і функціонування технології обробки даних.

Витрати на розроблення і функціонування технології обробки даних представлені формулою:

$$Z = Zr + Ze + Zm \quad (2)$$

де Zr – одноразові витрати на розроблення, налагодження, впровадження технології, купівлю обладнання, навчання персоналу;

Ze – експлуатаційні витрати, пов'язані з роботою щодо обраної технології;

Zm – витрати на адаптацію обраної технології.

Вагомим є показник функціональної повноти (F), який показує відношення області автоматизованої обробки інформації (Q_a) до області обробки інформації для функціонування всієї системи управління Q_i :

$$F = \frac{Q_a}{Q_i} \quad (3)$$

Однією з характеристик при оцінці якості інформаційних технологій є показник надійності. Функціональна надійність відображає здатність інформаційної технології реалізувати функції програмно-технічного забезпечення, а адаптивна – це властивість інформаційної технології реалізувати свої функції під час змін у допустимих межах при проектуванні і визначається за формулою [19]:

$$K_{ab} = \frac{t_b}{(t_b + t_{bn})} \quad (4)$$

де t_b – середній час між відмовами;

t_{bn} – середній час відновлення після відмов.

Показник своєчасності обробки інформації (K_{cb}), визначається за формулою [19]:

$$K_{cb} = \frac{N_t}{N_t + N_{\Delta t}} \quad (5)$$

де N_t – кількість значень показників, розроблених у межах ІТ протягом певного часу;

$N_{\Delta t}$ – кількість значень показників, отриманих за межами планового терміну їх представлення.

У межах функціонування інформаційної системи реалізується інформаційна технологія. Економічна оцінка такої системи повинна приймати до уваги її вплив на співвідношення очікуваного вільного грошового потоку і середньозваженої вартості капіталу. На думку О. Оліфірова, такий підхід вимагає аналізу трьох факторів [20]:

- грошового потоку, пов'язаного з експлуатацією інформаційної системи;
- витрат капіталу на її впровадження;
- вплив інформаційної системи на грошову оцінку ризику діяльності підприємства в цілому.

В. Годін і І. Корнеєв говорять, що основними умовами та критеріями визначення сукупної вартості володіння інформаційною системою є [21]:

- рішення про інвестиції в інформаційні технології приймаються згідно з економічною діяльністю, обумовленою вигодою, ризиком і витратами;
- зростання витрат веде до пропорційного підвищення ефективності роботи працівників;
- надмірна економія збільшує час простоїв і кількість звертань за технічною підтримкою;
- зазвичай оцінюються середні витрати організації для конкретного середовища порівняно із середньогалузевими на одного клієнта.

Автори вказують, що розрахунок оцінки сукупної вартості володіння інформаційною системою здійснюється за формулою:

$$ТСО = ПВ + НВ1 + НВ2 \quad (6)$$

де ПВ – прямі витрати,

НВ1 – непрямі витрати першої групи (плановий та позанормативний час непрацездатності);

НВ2 – непрямі витрати другої групи (зменшення продуктивного часу роботи в результаті вимушеного самонавчання).

При цьому,

$$ПВ = ПВ1 + ПВ2 + ПВ3 + ПВ4 + ПВ5 + ПВ6 + ПВ7 + \dots \quad (7)$$

де відповідно $ПРi$ – капітальні витрати; витрати на управління; на технічну підтримку апаратного і програмного забезпечення; витрати на розробку програмного забезпечення власними силами; витрати на аутсорсинг; витрати на відрядження; на послуги зв'язку; інші.

Загальні витрати (капітальні і поточні) на інформаційні технології включають в себе витрати на розробку (у разі розробки власними силами підприємства), придбання, впровадження та експлуатацію програмних продуктів.

В стандарті CobiT (Control Objectives for Information and Related Technologies («Контрольні цілі для інформаційних та суміжних технологій»)) визначені критичні фактори успіху та комплексні показники якості інформаційного продукту, які характеризують функціональність інформаційних систем через:

- дієвість – критерій досягнення цілей бізнесу;
- ефективність – критерій визначення доречності і відповідності інформації завданням бізнесу;
- технічний рівень – критерій відповідності стандартам і інструкціям;
- безпека – захист інформації;
- цілісність – точність і повнота інформації;
- придатність – доступність інформації необхідним бізнес-процесам;
- погодженість – виконання законів, інструкцій і домовленостей, що впливають на бізнес-процеси, тобто зовнішні вимоги до бізнесу;
- надійність – відповідність інформації, наданої керівництву підприємства, здійснення відповідного управління фінансуванням і узгодженість посадових обов'язків [20].

Якщо дотримуватись критеріїв, які визначені стандартом, результати впровадження інформаційних технологій у діяльність підприємств можна представити у вигляді функції, що залежить від чинників:

$$I = f(y_1, y_2, y_3, y_4, y_5, y_6, y_7, y_8, y_9, y_{10}) \quad (8)$$

де y_1 – функціональна надійність інформаційної технології;

y_2 – адаптивна надійність інформаційної технології;

y_3 – своєчасність обробки інформації;

y_4 – цілісність;

y_5 – придатність;

y_6 – безпека;

y_7 – погодженість;

y_8 – дієвість;

y_9 – функціональна повнота;

y_{10} – ефективність.

Враховуючи вплив вищезазначених чинників на процес впровадження інформаційних технологій (I), підприємства можуть забезпечити їх ефективне використання [20].

На практиці процес зіставлення витрат на нові інформаційні технології і отриманих від їх експлуатації фінансових результатів є досить складним. Саме тому відомий економіст П. Вейл надав рекомендації підприємствам щодо розподілу інвестиційних проектів на чотири групи залежно від їх мети [22]:

Перша група спрямована на скорочення витрат.

Друга група передбачає оптимізацію інформаційних потоків.

Третя група спрямована на оптимізацію інфраструктури (розширення постачальників, удосконалення системи збуту тощо).

Четверта – на створення конкурентних переваг.

Згідно з метою застосування інформаційної технології в системі функціонування підприємством здійснюються розрахунки ефективності їх застосування. Таким чином, вищезазначені показники є методологічною основою оцінки ефективності застосування ІТ на підприємстві. Запровадження та експлуатація інформаційних технологій сприяють підвищенню:

- інформованості про стан системи управління, зниження трудомісткості робіт на всіх стадіях створення, просування і реалізації продукту підприємства;
- продуктивності праці, скорочення строків виконання замовлень;
- якості прийняття управлінських рішень;
- збільшенню обсягів реалізації продукту;
- покращенню соціального клімату в колективах та інтелектуального потенціалу.

Висновки та пропозиції. Застосування інформаційних технологій в управлінні підприємством та вдосконалення системи управління включає в себе оптимізаційні процеси, які повинні підвищувати ефективність процесів функціонування підприємства, реалізації рішень управлінця, стратегічного та оперативного планування діяльності, а також забезпечує гнучкість цієї системи до ринкових умов, які постійно змінюються, що дає змогу підприємствам отримати додаткові конкурентні переваги.

Основною метою підприємства є зростання ефективності його діяльності, тобто збільшення прибутковості. Всі стратегічні і тактичні рішення, включаючи впровадження інформаційних технологій, необхідно приймати з урахуванням їх прямого і непрямого впливу на динаміку прибутковості підприємства. Отже, при оцінці ефективності впровадження інформаційних технологій необхідно враховувати результати аналізу звіту про фінансові результати в динаміці, аналізу бухгалтерського балансу, ліквідності, фінансової стійкості, оцінку ефективності інвестиційного проекту із впровадження інформаційної технології в управління та функціонування підприємством; а також проводити аналіз зміни показників, що характеризують реалізацію стратегії розвитку підприємства, яка орієнтовна на клієнтів: розширення клієнтської бази, частки ринку, частки постійних клієнтів у загальному обсязі клієнтської бази, договорів тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. Балабанова Л. В. Информационное обеспечение обоснования управленческих решений в условиях маркетинговой ориентации предприятия: монография / Л. В. Балабанова, Т. И. Алачева. – Донецк : ДонГУЭТ им. М. Туган-Барановского, 2003. – 143 с.
2. Барановская Т. П. Информационные системы и технологии в экономике : учебник / Т. П. Барановская, В. И. Лойко, М. И. Семенов [и др.] ; под ред. В. И. Лойко. – 2-е изд., доп. и перераб. – М. : Финансы и статистика, 2005. – 416 с.
3. Батюк А. Є. Інформаційні системи в менеджменті : навч. посібник / А. Є. Батюк [та ін.]. – Л. : Вид-во НУ «Львівська політехніка», «Інтелект-Захід» 2004. – 520 с.
4. Береза А. М. Основи створення інформаційних систем : навч. посібник / А. М. Береза. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К. : КНЕУ, 2001. – 214 с.
5. Вовчак І. С. Інформаційні системи та комп'ютерні технології в менеджменті : навч. посібник / І. С. Вовчак. – Т. : Карт-бланш, 2001. – 286 с.
6. Глівенко В. С. Інформаційні системи в менеджменті : навч. посібник / В. С. Глівенко, Є. В. Лапін, О. О. Павленко [та ін.]. – Суми : Університетська книга, 2005. – 407 с.
7. Гужва В. М. Інформаційні системи і технології на підприємствах : навч. посібник / В. М. Гужва. – К. : КНЕУ, 2001. – 400 с.
8. Новак В. О. Інформаційне забезпечення менеджменту : навч. посібник / В. О. Новак, Л. Г. Макаренко, М. Г. Луцький. – К. : Кондор, 2006. – 462 с.

9. Пономаренко В. С. Інформаційні системи і технології в економіці : посіб. для студ. ВНЗ / В.С. Пономаренко, Р. К. Бутова, І. В. Журавльова [та ін.]. – К. : Академія, 2002. – 542 с.
10. Голіонко Н. Г. Впровадження інформаційних систем управління: методологічний аспект // Стратегія економічного розвитку України: Наук. зб. – вип. 26/27. – К.: КНЕУ, 2010. – С.178-183.
11. Ващекин Н. О. О системе маркетинговой информации / Н. О. Ващекин // Маркетинг. –2006. – № 1. – С. 27–34.
12. Яновский А. М. Информационное обеспечение развития предприятия в условиях рыночной экономики / А. М. Яновский // НТИ. Сер. 1. – 1997. – № 3. – С. 16–18.
13. Мезенцева Н. М., Грицко І. О. Інформаційні системи в управлінні підприємством. – Матеріали інтернет-конференції. Научный прогресс на рубеже тысячелетий: Экономические науки – 2008. Режим доступа: http://www.rusnauka.com/13_NPT_2008/Economics/31946.doc.htm
14. Електронний ресурс: <http://www.vestnikdnu.com.ua/archive/201372/bibik.html>
15. Василюк В. Б. Інформаційні системи в менеджменті: Інтерактивний комплекс навчально-методичного забезпечення – Рівне, НУВГП, 2008. – с.120.
16. Ипатов Ю. Экономическая эффективность инвестиций в ИТ: оптимальный метод оценки / Ю. Ипатов, Ю. Цыгалов [Електронний ресурс]. – Режим доступа: – <http://www.russianenterprisesolutions.com/reviews/>
17. Басовский А. Л. Формирование системы критериев и показателей оценки эффективности инвестиций в новые информационные технологии: Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А.Л. Басовский. – Орел, 2004. – 181 с.
18. Плєскач В. Л. Інформаційні технології та системи / В.Л. Плєскач, Ю.В. Рогущина, Н.П. Кустова. – К.: Книга, 2004. – 519 с.
19. Информационные системы и технологии: приложения в экономике и управлении. Кн.6 / Под ред. Ю.Г. Лысенко. – Донецк: Юго-Восток. Лтд, 2004. – 377 с.
20. Оліфіров О. В. Контролінг інформаційної системи підприємства / О.В. Оліфіров. – Донецьк: ДонДУЕТ ім. М. Туган-Барановського, 2003. – 325 с.
21. Годин В. В. Управление информационными ресурсами: 17 модульная программа для менеджеров «Управление развитием организации». Модуль 17 / В.В. Годин, И.К. Корнеев. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 352 с.
22. Проекти в сфері ІТ-технологій [Електронний ресурс]. – Режим доступа: www.companion.ua

REFERENCES

1. Balabanova L. V. Inofratsionnoe obespechenie obosnovaniia upravlencheskikh reshenii v usloviiah marketingovoi orientatsii predpriiatiia [Information provision to inform management decisions in terms of marketing orientation of the enterprise]: monografiia / L. V. Balabanova, T. I. Alasheva. – Donetsk : DonGUET im. M. Tugan-Baranovskogo, 2003. – 143 p.
2. Baranovskaia T. P. Informatsionnye sistemy I tehnologii v ekonomike [Information systems and technologies in economy]: uchebnik / T. P. Baranovskaia, V. I. Loyko, M. I. Semenov [i dr.]; pod. red. V. I. Loyko. – 2-e izd., dop. i pererab. – M. : Finansy I statistika, 2005. – 416 p.
3. Batiuk A. Ye. Informatsiini systemy v menedzhmenti [Information systems in management]: navch. posibnyk / A. Ye. Batiuk [ta in.]. – L. : Vyd-vo NU «Lvivska politekhnika», «Intelekt-Zakhid» 2004. – 520 p.
4. Bereza A. M. Osnovy stvorennia informatsiinykh system [Fundamentals of information systems]: navch. posibnyk / A. M. Bereza. – 2-he vyd., pererob. i dop. – K. :KNEU, 2001. – 214 p.
5. Vovchak I. S. Informatsiini systemy ta kompiuterni tehnologii v menedzhmenti [Information systems and computer technologies in management]: navch. posibnyk / I. S. Vovchak. – T. : Kart-blansh, 2001. – 286 p.
6. Hlivenko V. S. Informatsiini systemy v menedzhmenti [Information systems in management]: navch. posibnyk / V. S. Hlivenko, Ye. V. lapin, O. O. Pavlenko [ta in.]. – Sumy : Universytetska knyga, 2005. – 407 p.
7. Huzhva V. M. Informatsiini systemy i tehnologii na pidpriemstvakh [Information systems and technology in enterprises]: navsh. posibnyk / V. M. Huzhva. – K. : KNEU, 2001. – 407p.
8. Novak V. O. Informatsiine zabezpechennia menedzhmentu [Information management software]: navch. posibnyk / V. O. Novak, L. H. Makarenko, M. H. Lutsyki. – K. : Kondor, 2006. – 462 p.
9. Ponomarenko V. S. Informatsiini systemy i tehnologii v ekonomitsi [Information systems and technologies in economy]: posib. dlia stud. VNZ / V. S. Ponomarenko, R. K. Butova, I. V. Zhuravlova [ta in.]. – K. : Akademiia, 2002. – 542 p.
10. Holionko N. H. Vprovadzhennia informatsiinykh system upravlinnia: metodolohichniy aspekt [Implementation of information systems management: methodological aspects]/ Stratehiia ekonomichnoho rozvytku Ukrainy: Nauk. zb. – vyp. 26/27. – K.: KNEU, 2010. – P. 178-183.

11. *Vashchekin N. O.* O sisteme marketingovoy informatsii [of marketing information system]/ N. O. Vashchekin // Marketing. – 2006. – № 1. – P. 27-34.
12. *Yanovskiy A. M.* Informatsionnoye obespechenie razvitiya predpriyatiya v usloviyakh rynochnoy ekonomiki [Information support of the company's development in a market economy]/ A. M. Yanovskiy // NTI. Ser. 1. – 1997. – №3. – P. 16-18.
13. *Mezentseva N. M., Hrytsko I. O.* Informatsiini systemy v upravlinni pidpriemstvom. [Information systems in business management]. – Materialy internet-konferentsii. Nauchnyy progres na rubezhe tysyacheletiy: Ekonomicheskie nauki – 2008. / http://www.rusnauka.com/13_NPT_2008/Economics/31946.doc.htm
14. *Avalable at:* <http://www.vestnikdnu.com.ua/archive/201372/bibik.html>
15. *Vasylyiv V. B.* Informatsiini systemy v menedzhmentі [Information systems of management]: Interaktyvnyi kompleks navchalno-metodychnoho zabezpechennia – Rivne, NUVHP, 2008 – P. 120.
16. *Ipatov Yu.* Ekonomicheskaya effektivnost investitsiy v IT: optimalniy metod otsenki [Cost-effectiveness of IT investments: the best method of assessing]/ Yu. Ipatov, Yu. Tsygalov – <http://www.russianenterprisesolutions.com/reviews/>
17. *Basovskiy A. L.* Formirovanie sistemy kriteriev i pokazateley otsenki effektivnosti investitsiy v novye informatsionnye tekhnologii [Formation of system of criteria and indicators for assessing the effectiveness of investment in new information technology]: Dis. kand. ekon. nauk:08.00.05 / A. L. Basovskiy. – Orel, 2004. – 181p.
18. *Pleskach V.L.* Informatsiini tekhnologii ta systemy [Information technology and systems] / V.L.Pleskach, Yu.V. Rohushyna, N.P. Kustova. – K.: Knyha, 2004. – 519 p.
19. *Informatsionnye sistemy i tekhnologii: prilozheniya v ekonomike i upravlenii* [Information Systems and Technology: Applications in Economics and Management. Kn.6] / Pod. red. Yu.G. Lysenko. – Donetsk: Yugo-Vostok. Ltd, 2004. – 377 p.
20. *Olifirov O.V.* Kontrolinh informatsiinoi systemy pidpriemstva [Controlling the enterprise information system] / O. V. Olifirov. – Donetsk: DonDUET im. M. Tuhan-Baranovskoho, 2003. – 325 p.
21. *Godin V. V.* Upravlenie informatsionnymi resursami: 17 modulnaya programma dlya menedzherov «Upravlenie razvitiem organizatsii». Modul 17 [Information Resources Management: 17 modular program for managers «Management of organization». Module 17] / V. V. Godin, I. K. Korneev. – M.: INFRA-M, 2000. – 352 p.
22. *Proekty v sfere IT-tekhnologiy* – www.companion.ua

УДК 336.77

*Світлана Пінчук, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Фінанси і кредит», Державний економіко-технологічний
університет транспорту)*

*Яна Бардадим
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

БАНКІВСЬКЕ КРЕДИТУВАННЯ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ СЬОГОДЕННЯ

В статті досліджено сучасний стан банківського кредитування в Україні, виявлено актуальні проблеми сьогодення та їх вплив на суб'єктів банківського кредитування. Зазначено, що кредит є важливим джерелом фінансування капітальних вкладень і відіграє дуже важливу роль у процесі розширеного відтворення, а безпосередньо банківський кредит виступає однією з провідних форм кредитування як суб'єктів господарювання, так і населення. Підкреслено актуальність та важливість сучасного використання кредитування, як джерела фінансування капітальних вкладень. Визначено, що вітчизняний ринок банківських кредитів за останні роки характеризується поступовим зростанням кредитного портфелю. Також встановлено, що незважаючи на зростання обсягів кредитних портфелів комерційних банків, спостерігається тенденція до зниження ефективності кредитної діяльності банків. Проведено аналіз основних причин виникнення проблемних кредитів в портфелях банку, причин підвищення процентних ставок по кредитах, а також аналіз причин нестачі гривневих ресурсів в банківських установах України. Визначено механізм роздрібно-банківського кредитування як сукупність способів, засобів, форм і методів, за допомогою яких банк реалізує кредит клієнту. Досліджено можливі шляхи вирішення розглянутих проблем.

Ключові слова: кредит, банківське кредитування, кредитний портфель.

© Пінчук С., Бардадим Я., 2016

*Светлана Пинчук, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Финансы и кредит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Яна Бардадым
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

БАНКОВСКОЕ КРЕДИТОВАНИЕ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ НАСТОЯЩЕГО

В статье исследовано современное состояние банковского кредитования в Украине, выявлены актуальные проблемы, и их влияние на субъектов банковского кредитования. Указано, что кредит является важным источником финансирования капитальных вложений и играет очень важную роль в процессе расширенного воспроизводства, а непосредственно банковский кредит выступает одним из ведущих форм кредитования как субъектов хозяйствования, так и населения. Подчеркнута актуальность и важность современного использования кредитования, как источник финансирования капитальных вложений. Определено, что отечественный рынок банковских кредитов за последние годы характеризуется постепенным ростом кредитного портфеля. Также установлено, что несмотря на рост объема денежных кредитных портфелей коммерческих банков, наблюдается тенденция к снижению эффективности кредитной деятельности банков. Проведен анализ основных причин возникновения проблемных кредитов в портфелях банка, причин повышения процентных ставок по кредитам, а также был проведен анализ причин недостатка гривневых ресурсов в банковских учреждениях Украины. Определены механизмы розничного банковского кредитования как совокупность способов, средств, форм и методов, с помощью которых банк реализовывает кредит клиенту. Исследованы возможные пути решения рассмотренных проблем.

Ключевые слова: кредит, банковское кредитование, кредитный портфель.

*Svetlana Pinchuk, associate professor
(associate professor of the Department of «Finance and Credit», State Economic and Technological University of Transport)*

*Yana Bardadym
(master, State Economy and Technology University of Transport, Kiev)*

BANK LENDING: CURRENT STATE AND PROBLEMS TODAY

The article examined the current status of bank lending in Ukraine, revealed the urgency of problems today, and their impact on bank lending entities. Indicated that credit is an important source of funding for capital investments and plays an important

role in the process of expanded reproduction and directly bank credit stands one of the leading forms of credit as entity, and people . Emphasized the relevance and importance of the modern use of credit as a source of funding for capital investments. Determined that the domestic market of bank loans in recent years characterized by a progressive increase in the loan portfolio. Also found that despite the growth of loan portfolios of commercial banks, tends to reduce the effectiveness of the credit activity of banks. Analyzed the main reasons problem loans in bank portfolios, reasons to raise interest rates on loans, also an analyzed of the causes of lack of hryvnia resources of banking institution oUkraine. The mechanism of retail bank lending as a set of methods, tools, forms and methods by which the bank sells a loan to the client. Researching possible ways solution of the problems.

Keywords: credit, bank lending, credit portfolio.

Постановка проблеми. Банківський кредит – це основна форма кредитних відносин. Кредити є основним прибутком для українських банків, які виступають невід’ємними складовими елементами фінансової системи країни. Купуючи ресурси на ринку кредитних ресурсів та пропонуючи їх підприємствам, комерційні банки здійснюють вагомий вплив на розвиток національної економіки. В сучасних умовах система банківського кредитування не повною мірою задовольняє потреби суб’єктів господарювання та фізичних осіб, що, у свою чергу, зумовлює застосування недостатньо ефективних методів кредитування. Однією з основних сьогодні є проблема збільшення частки проблемної заборгованості, підвищення процентних ставок по кредитах, а також нестача грошових ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам банківського кредитування присвячено праці вітчизняних і зарубіжних авторів, зокрема: Е. Долана, О. Заруби, С. Ілляшенка, О. Кириченка, І. Лютого, Ю. Масленченкова, М. Пуховкіної, П. Роуза, К. Садвокасової, І. Осадчого та інших [1-7], проте проблеми банківського кредиту в сучасних умовах потребують більш детального вивчення.

Метою статі є дослідження сучасного стану банківського кредитування в Україні, виявлення та аналіз нагальних проблем, пошук шляхів їх запобігання та вирішення.

Виклад основного матеріалу. Банківське кредитування – це підприємницька діяльність кредитних установ, що здійснюється за рахунок власних і залучених коштів на умовах платності, терміновості і поворотності, з дотриманням резервних та інших вимог, які є обов’язковими та забезпечують права учасників процесу кредитування.

Роль банківського кредиту в певній мірі визначається ступенем розвитку економічних відносин у країні: так, в умовах трансформації економіки кредит може відігравати як позитивну, так і негативну роль. Позитивна роль кредиту відбивається у таких основних наслідках для позичальників та держави в цілому: скорочення витрат обігу, вплив на розвиток та структурний склад видів економічної діяльності, підвищення платоспроможності населення та сприяння розвитку діяльності суб’єктів господарювання тощо. Взагалі, банківський кредит – це основна форма кредиту, будь-яке зобов’язання банку надати певну суму грошей на умовах цільового використання, що надається комерційними банками у грошовій формі у тимчасове користування в обмін на обов’язкове повернення боржником заборгованої суми, а також виплатою процентів [11].

На сьогоднішній день кредит сприяє ефективному використанню обмежених ресурсів господарюючих суб’єктів, а також підвищенню рентабельності виробниц-

тва. Одним із основних завдань банківської системи є створення сприятливих умов для господарюючих суб'єктів в одержанні позичкового капіталу.

Кредити, виступаючи основним джерелом прибутку для українських банків, набувають великого значення і для позичальників. Для фізичних осіб, кредитування – це спосіб придбати необхідні предмети побуту, житло, або покращити свої умови проживання, рівень освіти тощо. А для юридичних осіб – це можливість провести реконструкцію, ремонт, придбати основні засоби, закінчити будівництво нерухомого майна або ж використати кошти на інвестиційні цілі.

Основними джерелами формування банківських кредитних ресурсів є власні кошти банків, залишки на розрахункових та поточних рахунках, залучені на депозитні рахунки кошти юридичних і фізичних осіб, міжбанківські кредити, та кошти одержані від випуску цінних паперів.

Мета кожного банку – забезпечити високу якість сформованого кредитного портфелю, максимальної захищеності його від кредитного ризику. Кредитний портфель – це сукупність виданих кредитів на певну дату, що класифікуються за різними критеріями, пов'язаних з кредитним ризиком або способами захисту від нього. Загальновідомі принципи банківського кредитування: забезпеченість, цільова направленість, строковість та платність. Саме принцип забезпеченості являє собою захист інтересів банку та недопущення збитків від неповернення боргу. Цільова направленість передбачає вкладення позичкових коштів на певні конкретні цілі, що обумовлені кредитним договором. А принцип строковості та платності означає, що кредит має бути повернутий вчасно та в повному обсязі, адже від цього залежить можливість надання нових кредитів. Дуже важливо чітко дотримуватися цих принципів, бо у протилежному випадку це призведе до зростання в портфелі банку проблемних кредитів. Якщо ж кредит використовується не за цільовим призначенням, то банк має право підвищити процентну ставку, як правило в 1,5-2 рази [11].

В портфелях українських банків на сьогодні переважна частина проблемних кредитів – це ті кредити, які були видані ще у 2008 – 2009 роках, що відповідає періоду економічної світової кризи, в більшості випадків це автокредитування та іпотечні кредити [8].

Недостатня проінформованість про фінансовий стан позичальника, сутність застави, можливо, і призвели до високого рівня заборгованості. Одним із шляхів вирішення проблеми неповернення кредитів є продаж проблемної заборгованості, традиційно здійснюється факторинговим компаніям та колекторським фірмам, які стягують борги на досудовому етапі. Саме факторингові компанії виступають посередниками між колекторськими фірмами та банками.

Основна проблема полягає в тому, що в сучасних умовах система банківського кредитування не повною мірою задовольняє потреби економіки: істотним є дефіцит позикового капіталу, що зумовлено низькими доходами домогосподарств, недостатньою ефективністю економіки, впливом капіталу за кордон, наявністю значних коштів поза банками, в тіньовій економіці. Це, своєю чергою, обумовлює застосування недостатньо ефективних методів кредитування.

Найбільшу частку займає короткострокове кредитування, значно меншу – середньострокове, і мінімальну – довгострокове кредитування. Кредит у більшості випадків використовується для покриття дефіциту оборотного капіталу.

Розробка ефективної політики залучення банківського кредиту беззаперечно має важливе значення для ефективного функціонування підприємства і здійснюється у сім етапів:

Етап перший – визначення цілей використання банківського кредиту. Всі види банківських кредитів можуть певною мірою задовольнити спектр потреб підприємства у позичкових коштах, а отже, цілі його використання витікають із загальних цілей залучення позичкового капіталу.

Другий етап – оцінка власної кредитоспроможності позичальника. В сучасній банківській практиці оцінка рівня кредитоспроможності позичальників визначається з основних двох критеріїв: характеру погашення підприємством раніше отриманих ним кредитів (відсотків та основного боргу) та рівня фінансового стану підприємства.

Характер погашення позичальником раніше отриманих кредитів передбачає три рівні оцінки:

- достатній, якщо заборгованість з кредиту і відсотки за ним виплачуються у визначені терміни, а також при продовженні строку чинності кредиту не більше одного разу на рік на термін не вище 90 днів;
- слабкий, якщо прострочена заборгованість з кредиту і відсотків за ним складає не більше 90 днів, а також при продовженні строку чинності кредиту на термін більше 90 днів, але з обов'язковим поточним його обслуговуванням (виплатою відсотків за ним);
- недостатній, якщо прострочена заборгованість з кредиту і відсотків за ним складає більше 90 днів, а також при продовженні строку чинності кредиту на термін більше 90 днів без виплати відсотків за ним [9].

При необхідності отримання кредиту у вітчизняних банках саме з цих позицій підприємство повинно оцінювати рівень своєї кредитоспроможності.

Третій етап – вибір необхідних видів залученого банківського кредиту.

Відповідно до встановленого переліку видів залученого кредиту підприємство проводить вивчення та оцінку комерційних банків, які можуть надати йому ці види кредитів. Оцінка таких банків проводиться лише за привабливістю їх кредитної політики; рейтинг банку, розрахований за іншими показниками його діяльності, у такому випадку не є визначальним та може служити лише додатковим орієнтиром при його оцінюванні.

Четвертий етап – оцінка та визначення умов здійснення банківського кредитування у розрізі видів кредитів. Цей етап формування політики залучення банківських кредитів є найбільш трудомістким і відповідальним через різноманітності оцінюваних умов і здійснення численних розрахунків.

П'ятий етап – «вирівнювання» кредитних умов у процесі складення кредитної угоди. Термін «вирівнювання» характеризує процес приведення умов конкретної кредитної угоди у відповідність з середніми умовами купівлі-продажу кредитних інструментів на фінансовому ринку.

Шостий етап – забезпечення умов ефективного використання банківського кредиту. Оскільки банківський кредит є, в сучасних умовах, одним з найбільш дорогих видів залученого позичкового капіталу, забезпеченню умов ефективного його використання на підприємстві повинна приділятися першорядна увага. Критерієм такої ефективності виступають такі умови:

- рівень кредитної ставки з короткострокового банківського кредиту має бути нижчим рівня рентабельності господарських операцій, для здійснення яких він залучається;
- рівень кредитної ставки з довгострокового банківського кредиту має бути нижчим коефіцієнта рентабельності активів.

Сьомий етап – організація контролю за поточним обслуговуванням банківського кредиту.

Банк є фінансовим посередником, який здійснює на підставі ліцензій регулюючих органів діяльність з приводу акумулювання тимчасово вільних коштів, їх розміщення на свій розсуд та ризик, а також розрахунково-касового обслуговування економічних суб'єктів з метою отримання прибутку. Механізм роздрібного банківського кредитування, в даному дослідженні, визначається як сукупність способів, засобів, форм і методів, за допомогою яких банк реалізує кредит клієнтові. Для оцінки активності розвитку банківського ринку дуже важливо дослідити тенденції реалізації кредитування та визначити його стан на сьогодні (табл. 1).

Таблиця 1. Обсяги роздрібного банківського кредитування за цільовим спрямуванням у розрізі валют, млн грн

Кредити у валюті	Роки					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Гривня	310929	369763	393 147	454 215	412 939	348582
Долар США	162839	176535	180 238	203 942	324 565	290484
Євро	23701	25088	27 767	29 912	38 062	35425
Інші валюти	1557	924	694	527	623	576

Починаючи з 2011 року і до 2014 року, відбувається зростання обсягів кредитування, процеси в банківському секторі показують експансію роздрібного банківського кредитування в Україні. Після кризи 2008 – 2009 років, настає криза 2014 року, яка зумовлена революцією, анексією Росією Криму, а також військовими діями на Донбасі, тому банківський сектор України зазнав ще більше втрат, ніж за кризи 2008 і 2009 років [10].

Насамперед, збільшення обсягів і кількості виданих комерційними банками цільових кредитів, та у зв'язку зі зростанням ризиків для фінансово-кредитної системи і погіршення добробуту домогосподарств – позичальників таких кредитів, підтверджує необхідність якісних змін, трансформації цілей і пріоритетів діяльності з кредитування населення. Такі тенденції, які характеризують перевагу кредитів у національній валюті та постійне зменшення їх обсягів в іноземних валютах, свідчать про популярність серед домогосподарств і фізичних осіб – дрібних кредитів на споживчі потреби і товари недорогого вартісні малого та середнього термінів користування та про ставлення, останнім часом, до нестабільності курсів валют. За офіційними даними НБУ, станом на 1 вересня 2016 року в Україні функціонує 100 банків (не враховуючи неплатоспроможні банки), з перерахованих 25 – банки з іноземним капіталом. За період 2014-2016 рр. 82 банки припинили свою діяльність: 17 банків були виведені з ринку в 2016 році: 4 банки за непрозору структуру власності, 3 – за порушення банківського законодавства у сфері фінансового моніторингу (ліквідація), 2 банки самоліквідувались [13]. Це пояснюється ліквідацією фінансовонестійких банків та впливом іноземного капіталу з банківської системи України. Спостерігається згорання діяльності банків з іноземним капіталом на роздрібних ринках і переорієнтація їх на корпоративний сегмент, разом з тим, деякі банки через несприятливу ділову атмосферу залишають україн-

ський банківський ринок. Варто звернути увагу на те, як вплинула політична та економічна криза в Україні на ринок банківського кредитування. Деякі банки майже повністю припинили кредитування, маючи сумніви у довгостроковій платоспроможності потенційних позичальників, але таких небагато. Переважна більшість банків України активно кредитує фізичних осіб на споживчі потреби.

Ми спостерігаємо зростання суми виданих кредитів з 2010 до 2014 року, у 2015 році зафіксовано їх зменшення, як для юридичних, так і для фізичних осіб (табл. 2).

Таблиця 2. Кредити, надані комерційними банками України, млн грн

Кредити надані	Роки					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Всього	755030	825320	815327	911402	1006358	871454
У тому числі:						
– кредити, що надані юридичним особам	508288	580907	609202	698777	802582	649950
– кредити, надані фізичним особам	186540	174650	161775	167773	179040	142281

Насиченість економіки України кредитними вкладеннями протягом останніх років є достатньо високою, що, у свою чергу, є наслідком більш прискореного зростання клієнтського кредитного портфеля порівняно з ВВП.

Висновки. Отже, банківське кредитування є важливою складовою для ефективного функціонування малого і середнього підприємництва та задоволення потреб фізичних осіб. На сьогоднішній день, в банківському кредитуванні існують певні проблеми, для вирішення яких потрібен час і чітко визначена програма дій. Для вирішення проблем заборгованості банкам необхідно переглянути свою кредитну політику та ввести більш жорсткі вимоги для надання кредиту, це може бути посилена перевірка кредитної історії на етапі формування кредитних відносин. Вирішенням наявних проблем із заборгованістю, що вже існує, може бути і продаж проблемних кредитів колекторським агентствам. Крім того, для стабільної банківської діяльності необхідно удосконалити фінансово-економічний механізм банківської системи України, працювати над вдосконаленням планування фінансової і операційної діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Долан Э.Дж. и др. Деньги. Банковское дело и денежно-кредитная политика: Пер. с англ. В. Лукашевича и др. / Под общ. ред. В. Лукашевича, М. Ярцева. СПб., 2005. – 496 с.
2. Ілляшенко С. Кредитні ризики та створення резервів для їх покриття // Вісник НБУ. – 2008. – № 7. – С. 39-41.
3. Лютий І.О. Депозитний ринок в інвестиційній політиці економічного зростання // Фінанси України. – 2002. – № 5. – С. 3-8.
4. Масленченков Ю.С. Финансовый менеджмент в коммерческом банке: Фундаментальный анализ. – М.: Перспектива, 2006. – 160 с.
5. Пуховкіна М.Ф., Остапцишин Т.П. Центральний банк і грошово-кредитна політика. – Київ: КНЕУ, 2003. – 72 с.
6. Роуз Питер С. Банковский менеджмент / Пер. с англ. со 2-го изд. – М.: Дело, 2005. – 768 с.
7. Садовкасов К.К. Коммерческие банки. Управленческий анализ деятельности. Планирование и контроль. – М.: Издательство «Ось-89», 2006. – 160 с.

8. Жукова Н.К. Сучасний стан ринку банківських кредитів в Україні / Н. К. Жукова, Н. В. Зражевська // Економічний часопис – XXI. – 2011. – № 5-6. – С. 54-57.
9. Сопко В. Удосконалення механізму кредитування як один із чинників підвищення прибутковості банків / В. Сопко, М. Голик // Вісник економічної науки України. – 2012. – № 3 (15). – С. 153-156.
10. *Фінансовий портал* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~1/20/all/2013/10/28/311735>
11. Сусіденко В. Принципи банківського кредитування: зміст і реалізація в кризових умовах // Банківська справа. – 2009. – № 3. – С. 37-39.
12. Трокоз Л. Проблема заборгованість як невід’ємна складова кредитного портфелю комерційного банку [Електронний ресурс] / Л. Трокоз. – Режим доступу: <http://intkonf.org/trokoz-lo-problemna-zaborgovanist-yaknevidemna-skladova-kreditnogo-portfelyu-komertsynogo-banku/>. – 08.01.2012 р
13. *Офіційна статистична інформація Національного банку України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua>.
14. *Робота з проблемними кредитами і заходи впливу на них* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.osvita-plaza.in.ua/publ/finansi/groshi_ta_kredit/roboza_z_problemnimi_kreditami_i_zakhodi_vplivu_na_nikh/37-1-0-394.

REFERENCES

1. Dolan Э.Д. *Управління банківським кредитом*. Пер. з англ. В. Лукашевичем / Под общ. ред. В. Лукашевичем, М. Ярева. СПб., 2005. – 496с.
2. Ілляшенко С. Кредитні ресурси та створення резервів для їх покриття // Вісник НБУ. – 2008. – #7. – С.39-41.
3. Лютяк І.О. Депозитні ресурси в інвестиційній політиці економічного зростання // *Фінанси України*. – 2002. – #5. – С.3-8.
4. Масленченков Ю.С. *Фінансовий менеджмент в комерційному банку: фундаментальний аналіз*. – М.: Перспектива, 2006. – 160с.
5. Пушкіна М.Ф., Остап’юк Т.П. *Центральний банк і грошово-кредитна політика*. – Київ: КНЕУ, 2003. – 72с.
6. Ротунд С. *Банківський менеджмент* / Пер. з англ. со 2-го вид. – М.: Дело, 2005. – 768с.
7. Садковський К.К. *Комерційний банк: управління банківською діяльністю*. Планування та контроль. – М.: Університет «Освіта-89», 2006. – 160с.
8. Жукова Н.К. Сучасний стан ринку банківських кредитів в Україні / Н. К. Жукова, Н. В. Зражевська // *Економічний часопис – XXI*. – 2011. – # 5-6. – С. 54-57.
9. Сопко В. Удосконалення механізму кредитування як один із чинників підвищення прибутковості банків / В. Сопко, М. Голик // *Вісник економічної науки України*. – 2012. – # 3 (15). – С. 153-156.
10. *Фінансовий портал* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/~1/20/all/2013/10/28/311735>
11. Сусіденко В. Принципи банківського кредитування: зміст і реалізація в кризових умовах // *Банківська справа*. – 2009. – # 3. – С. 37-39.
12. Трокоз Л. Проблема заборгованість як невід’ємна складова кредитного портфелю комерційного банку [Електронний ресурс] / Л. Трокоз. – Режим доступу: <http://intkonf.org/trokoz-lo-problemna-zaborgovanist-yaknevidemna-skladova-kreditnogo-portfelyu-komertsynogo-banku/>. – 08.01.2012 р
13. *Офіційна статистична інформація Національного банку України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua>.
14. *Робота з проблемними кредитами і заходи впливу на них* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.osvita-plaza.in.ua/publ/finansi/groshi_ta_kredit/roboza_z_problemnimi_kreditami_i_zakhodi_vplivu_na_nikh/37-1-0-394.

УДК 330.3

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

*Наталя Устинович
(ст. викладач каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Ольга Волинець
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ВИРОБНИЧІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Ця стаття аналізує та висвітлює ефективність використання інноваційних технологій. Визначено необхідність інтегрованого підходу до оцінки інноваційних проектів та програм і управління ними. Пораджено коефіцієнт стійкості для характеристики використання інноваційних процесів. Опрацьовано напрями використання трудових ресурсів і підвищення продуктивності праці з точки зору інноваційних факторів, що на них впливають за рахунок використання впроваджених технологій.

У статті досліджено вплив технологічних інновацій на розвиток підприємства, встановлено взаємозв'язок між різними видами інновацій за однією з класифікаційних ознак. Визначено чинники, які впливають на стан сучасного ринку технологій, а також розроблено структуру цього ринку. Також досліджено всебічний аналіз інноваційної діяльності та оцінки ефективності інновацій. Також проаналізовано особливості інноваційних підходів оцінювання суб'єктів різних рівнів господарювання, тому що головною метою оцінки інноваційного проекту інноваційної діяльності є обґрунтування можливостей і напрямів підвищення її конкурентоспроможності в стратегічному аспекті.

Стаття присвячена розгляду інноваційної діяльності підприємства з точки зору функціонування інноваційних систем. Докладно розглядаються різні критерії оцінки інноваційних проектів з метою виявлення недоліків. Це дозволить підвищити ефективність інноваційної політики підприємства.

Ключові слова: інновація, інноваційні технології, підприємство, виробнича діяльність.

© Приймук О., Устинович Н., Волинець О., 2016

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

*Наталья Устинович
(ст. преподаватель кафедры «Экономика и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Ольга Волынец
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

В представленной статье анализируется использование инновационных технологий. Обоснована необходимость использования интегрированного подхода к дооценке инновационных проектов и программ. Предложено использование коэффициента стойкости для характеристики использования инновационных процессов. Рассмотрены направления использования трудовых ресурсов и повышения производительности труда с точки зрения инновационных факторов, влияющих на них.

Исследовано влияние технологических инноваций на развитие предприятия. Установлена взаимосвязь между различными видами инноваций при использовании предложенных классификаций. Определены факторы, влияющие на состояние рынка технологий и проанализирована структура этого рынка. Проведен всесторонний анализ инновационной деятельности и оценки эффективности этой деятельности. Проанализированы особенности инновационных подходов для различных уровней объектов хозяйственной деятельности.

В статье инновационная деятельность предприятия рассмотрена с точки зрения функционирования инновационных систем. Предложены критерии эффективности инновационных проектов, позволяющие выявлять их недостатки и повышать эффективность реализации.

Ключевые слова: инновация, инновационные технологии, предприятие, производственная деятельность.

*Olga Pryimuk, Phd, associate professor
(Professor of the Department «Economics and Entrepreneurship», State Economy and Technology University of Transport)*

Natalia Ustynovych

(senior teacher of the Department «Economy and Entrepreneurship», the State Economic and Technological University of Transport)

Olga Volynets

(master, State Economy and Technology University of Transport)

EFFICIENCY OF INNOVATIVE TECHNOLOGIES IN PRODUCTION COMPANIES

This stattya analyzes ta vysvitlyuye efektyvnost vykorystannya innovatsiynyh tehnolohiy. Vyznachenno neobhidnist intehrovanoho pidhodu till the otsinky innovatsiynyh proektiv proqram ta i upravlinnya them. Koefitsiyent stiykosti advised, to describe the use of innovative processes. Processed napryamky vykorystannya trudovyh resources and increasing productivity of tochky zoru innovative faktoriv chto nA them vplyvayut za rahunok vykorystannya tehnolohiy implemented.

In statti doslidzheno impact tehnolohichnyh innovatsiy nA rozvytok pidpryyemstva, vstanovleno vzayemozv'yazok between different vydamy innovatsiy za odniyeyu of klasyfikatsiynyh oznak. Vyznachenno factors which vplyvayut nA stan suchasnoho market tehnolohiy, a takozh rozrobleno structure tsoho market. Also studied a comprehensive analysis of innovation and effectiveness of innovation. Also analyzed feature innovative approaches to evaluation of different levels of management, because the main purpose of assessment of the innovative project is justification innovation opportunities and ways to increase its competitiveness in the strategic aspect.

The article is devoted to the innovation of the enterprise in terms of functioning innovation system. Details considered various criteria for evaluating innovation projects to identify shortcomings. This will increase the effectiveness of innovation policy of the company.

Keywords: innovation, technology innovation, enterprise, industrial activity.

Постановка проблеми. Інноваційні технології – радикально нові чи вдосконалені технології, які істотно поліпшують умови виробництва або самі виступають товаром. Зазвичай мають знижену капіталомісткість, характеризуються більшою екологічністю й меншими енергопотребами. На сучасному етапі економічного розвитку конкурентні позиції підприємств, які інтенсивно впроваджують складні технології, все більше залежать від здатності ухвалювати відповідні технологічні рішення. Інноваційні технології, як правило, вимагають значного обсягу інвестицій як на державному рівні, так і на підприємствах. У той же час українська інноваційна сфера ще не стала привабливою для вітчизняних і іноземних інвесторів.

Інноваційні технології мають велике значення для майбутнього підприємства. Від розміру й ефективності інвестицій залежить, наскільки будуть ефективні інноваційні зміни, оскільки на сучасному етапі інноваційна діяльність є одним з основних факторів, що забезпечують зростання і процвітання підприємства.

Щороку інноваційних технологій стає все більше і тому важливо знати ефективність їх використання. Оскільки одним із головних показників успішності підп-

риємства є конкурентоспроможність, то одним із чинників підвищення результативності є інноваційні технології. Промислові підприємства з метою інноваційного розвитку повинні ефективно використовувати виробничий потенціал. Ефективність зазвичай розглядають з позиції використання економічних ресурсів підприємства. Тому економічний розвиток країни залежить від рівня інноваційної діяльності кожного підприємства. Впровадження інновацій є головним рушійним чинником забезпечення ефективної діяльності як окремих підприємств, так і економіки країни в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми інноваційного розвитку виробничого потенціалу підприємств досліджували такі вчені, як: А. С. Гальчинський [1], В. М. Гейць [2], О. М. Алімов [3], О. І. Амоші [4], А. І. Акмаєв [5], Ю.О. Гохберг [6], І. Р. Бузько [7], А. І. Кабанов [8], Е. І. Крилов [9], О. В. Вартанова [10] та ін.

Але питанню ефективності використання інноваційних технологій у виробничій діяльності підприємства науковцями приділялося мало уваги.

Мета статті: дослідження ефективності використання інноваційних технологій у виробничій діяльності підприємства та розроблення теоретичного та практичного плану методики оцінки інноваційних процесів.

Виклад основного матеріалудослідження.

Інновації – це кінцевий результат інноваційної діяльності, у вигляді нового чи удосконаленого продукту або технологічного процесу, який наділено якісними перевагами при використанні та проектуванні, виробництві, збуті, використовується у практичній діяльності та має суспільну перевагу. Відповідно до Закону України «Про інноваційну діяльність» від 04.07.2002 р. № 40-IV під інноваціями слід розуміти новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоспроможні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери.

Інноваціями вважаються вкладення інвестиційного капіталу в нововведення, які призводять до кількісних або якісних змін у підприємницькій (виробничій) діяльності. Як правило, інноваціям передують науково-технічна діяльність, пов'язана з появою нововведення. Ідея нововведення може виникнути у вигляді інвенції, ініціації або дифузії інновації. Процес інноваційного управління необхідно розглядати з позицій конкретного підприємства, що здійснює господарську діяльність у взаємодії з постачальниками вихідної сировини і матеріалів, конкурентами, торговими і збутовими посередниками, споживачами і т.п. в конкретних економічних, політичних, правових, соціальних, демографічних, екологічних та інших умовах.

Інновації необхідно відрізнити від несуттєвих видозмін у продуктах та технологічних процесах (естетичні зміни). Незначні технічні або зовнішні зміни в продуктах, які залишають незмінними конструктивне виконання та не впливають на параметри якості, вартість виробу, не є інноваціями.

Новизну інновацій оцінюють за технологічними параметрами та з ринкової позиції. За технологічними параметрами розрізняють інновації продуктові і процесні. Процесні інновації пов'язані з новими методами організації виробництва (новими технологіями). Процесні інновації пов'язані зі створенням нових організаційних структур у складі підприємства.

На підприємствах з одиничним і дрібносерійним виробництвом застосовується децентралізована чи змішана система підготовки виробництва. Одні підрозділи займаються конструюванням виробів, інші – технологічною підготовкою. Як правило, на невеликих підприємствах конструкторська і технологічна підготовка зосереджена на технічному відділі, який підпорядковується головному інженеру.

План підготовки виробництва складається на основі об'ємних і трудових нормативів і включає перелік об'єктів підготовки, обсяги робіт, терміни і виконання по стадіях і етапах, кінцеві і найважливіші проміжні результати, тривалість підготовки, кошторис витрат. Зміст і обсяг робіт конструкторської підготовки виробництва залежать від виду розроблюваних виробів, їх новизни і складності.

Принципові відмінності інноваційної діяльності підприємства від поточного виробництва полягають у тому, що оцінка поточного стану підприємства, в тому числі і техніки та технології, будується на виявленні умов успіху на підставі минулого досвіду і сформованих тенденцій. Для такого аналізу характерне застосування ретроспективної кореляції між підсумками господарської діяльності і витратами. Характерними підходами є: комплексний економічний аналіз ефективності господарської діяльності, аналіз техніко-організаційного рівня виробництва, аналіз використання виробничих ресурсів і аналіз взаємозв'язку собівартості, обсягу продукції і прибутку.

Для аналізу інноваційної діяльності підприємства необхідний аналіз - прогноз майбутніх чинників успіху в умовах невизначеності та обґрунтування витрат майбутнього періоду. На відміну від детермінованих економічних процесів поточного виробництва процеси впровадження нової техніки і технології з їх подальшою комерціалізацією мають стохастичний характер. Тому аналіз впливів на прибуток слід будувати на основі методів прогнозування, методів експертних оцінок, множинного регресійного аналізу, а також ситуаційного та імітаційного моделювання. В умовах ринкової економіки аналіз ефективності інноваційної діяльності ускладнюється, набуваючи багатоступінчастий і багатостадійний характер. На першому етапі відбувається моніторинг зовнішнього оточення фірми; другий – це аналіз внутрішнього середовища; третій – аналіз ефективності інноваційних проєктів і четвертий полягає в оцінці ефективності інвестиційної діяльності та шляхів їх підвищення (рис. 1) [16].

Для успішної реалізації нововведення необхідно вибрати адекватне технологічне рішення і відповідний рівень організації та виробничого апарату. Аналіз рівня застосовуваної техніки і технології вимагає дослідження не тільки новизни та пріоритетності, а й таких важливих властивостей, як здатність до адаптації у вже наявних умовах, здатність до переналадження виробничого апарату. Особливо слід виділити таку властивість техніки, технології та організації, як гнучкість.

В умовах розширення ринкового простору, множинної диверсифікації посилюються темпи оновлення, і збільшується різноманітність видів продукції і застосовуваних для їх виробництва техніки і технології. У виробництві одночасно виявляються товари, техніка і технологія на різних стадіях життєвого циклу, що належать до різних моделей і поколінь. У зв'язку з цим різко зростає мінливість технології і необхідність пристосування виробничого апарату до цих змін.

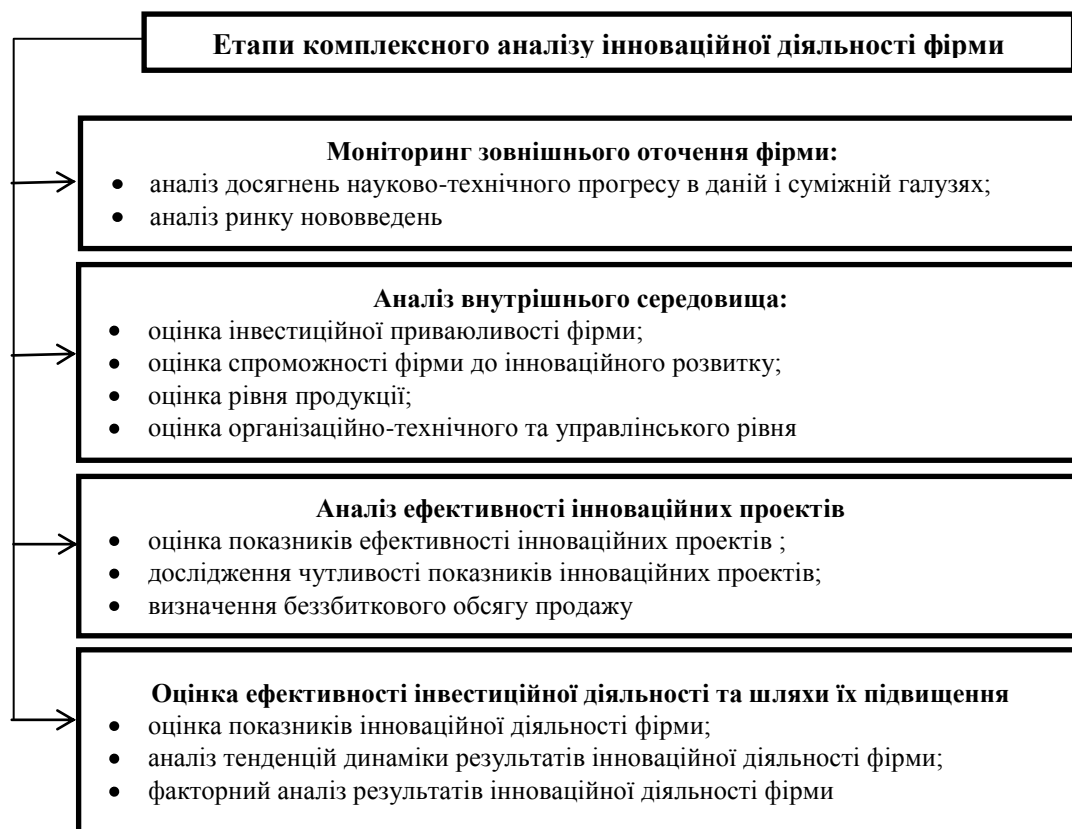


Рис. 1. Етапи оцінювання ефективності інноваційної діяльності підприємства
Джерело: [16]

Зростає необхідність спеціальними прийомами збільшити ефект «приживлюваності» нових технологічних рішень до вже існуючих виробничих умов. Система «техніка – технологія – продукт» конструюється за спеціальними методиками на основі так званої вбудованої гетерогенності, тобто умілого поєднання за функціональними ознаками фрагментів знову розроблених технологічних рішень з вже наявними виробничими процесами.

Оскільки на сьогодні конкурентну перевагу мають промислові підприємства, то вони мають перебувати в постійно стабільному стійкому стані .

Тому введено такий показник як інноваційна стійкість підприємства. Інноваційна стійкість це – здатність підприємства управляти внутрішніми нестабільними чинниками, пристосовуватися до зовнішніх нестабільних чинників інноваційної діяльності та створювати умови функціонування та розвитку ефективної інноваційної діяльності підприємства. При оцінюванні інноваційної складової підприємства враховується наявність стратегії його технологічного розвитку і програми інвестування виробництва з різних джерел. Управління інноваційною стійкістю має упорядковувати процес інноваційної діяльності підприємства з метою досягнення ним ефективної діяльності відповідно до цілей і завдань. Пропонується проводити оцінку за допомогою розрахунку індексу інноваційної стійкості, в який входить

чотири групи: зовнішні економічні, внутрішні економічні, екологічні та соціальні. До зовнішніх економічних відносять: географію поставок, питому вагу зовнішніх інвестицій в інноваційні проекти та розвиток, питому вагу державної підтримки інноваційного розвитку та проектів підприємства, питому вагу унікальної сировини, напівфабрикатів, речовин та матеріалів, задіяних у виробництві інноваційної діяльності, залежність від постачальників [22].

Методологічно слід розрізняти показники економічної ефективності підвищення техніко-організаційного рівня та показники самого рівня, тобто стану техніки, технології, організації, управліннята НДДКР. Підвищення техніко-організаційного рівня виробництва в кінцевому підсумку виявляється в рівні використання основних елементів виробничого процесу: праці, засобів праці та предметів праці. Ось чому такі економічні показники, як продуктивність праці, фондовіддача, матеріаломісткість, оборотність коштів, що відображають інтенсивність використання виробничих ресурсів, є показниками економічної ефективності підвищення рівня застосовуваної нової техніки і технології. Вище вказані показники (продуктивності праці, фондовіддачі, матеріаломісткості і оборотності коштів) називаються приватними показниками інтенсифікації. Їх аналіз слід проводити за чинниками техніко-організаційного рівня. Поряд з приватними показниками використовуються і узагальнюючі. Всі узагальнюючі показники, що характеризують підвищення економічної ефективності заходів з технічного та організаційного розвитку, об'єднуються в певні групи:

- приріст продуктивності праці, відносно відхилення чисельності працюючих і фонду оплати праці;
- приріст матеріаловіддачі (зниження матеріаломісткості), відносно відхилення у витратах матеріальних ресурсів;
- приріст фондовіддачі (зниження фондомісткості) основних виробничих фондів, відносно відхилення основних виробничих фондів;
- збільшення швидкості обороту оборотних коштів, відносно відхилення (вивільнення або зв'язування) оборотних коштів;
- приріст обсягу випуску продукції за рахунок інтенсифікації використання трудових, матеріальних і фінансових ресурсів;
- приріст прибутку або собівартості продукції;
- приріст показників фінансового стану і платоспроможності підприємства.

Пропонована система показників економічної ефективності нової техніки єдина для всіх галузей матеріального виробництва. Методика аналізу дана в книжкових виданнях [11].

Висновки та пропозиції. В останні десятиліття ХХ ст. в промислово розвинених країнах світу відбулися докорінні зміни у співвідношенні факторів економічного зростання. На перше місце виходять інноваційні, їх частка збільшилася з 20% до 60% у цей час, і існуючі тенденції зберігаються, що ставить вітчизняних товаровиробників перед необхідністю переходу на інноваційний шлях розвитку. Проблема вивчення і використання досвіду високорозвинених країн в галузі організації праці та підготовки кадрів в умовах інноваційного процесу може здатися, на перший погляд, чужою і надуманою в застосуванні до економіки держави, що перебуває в глибокій кризі. Начебто, потрібно спочатку зупинити спад виробництва, відновити господарські зв'язки, стабілізувати кредитно-фінансову сферу, а вже потім думати про інновації. Насправді вихід із кризи можливий при максимальній активізації інноваційної діяльності підприємства. Якщо розробка та

комерційна реалізація нових технічних ідей вимагає високого творчого настрою, ініціативи і самовідданості від кожного працівника і всього колективу в цілому, то переорієнтація всієї роботи підприємства на нові конкурентоспроможні види товарів і послуг, завоювання нових ринків збуту продукції в сучасних умовах неможливі без серйозного аналізу інноваційного проекту.

Для пошуку варіантів інноваційного розвитку підприємств, реалізація яких призводить до формування нових ринків, потрібно: продаж нових товарів існуючим групам споживачів, розробка та реалізація нових товарів, реалізація нових товарів новим групам споживачів, на нових ринках, диверсифікація виробництва і збуту, доцільно використовувати нетрадиційні методи, засновані на аналізі напрямів і темпів розвитку НТП і викликаних ними змін у діях факторів зовнішнього середовища підприємницької (господарської) діяльності та внутрішнього середовища конкурентного господарюючого суб'єкта. Уданій роботі представлена розробка інноваційної пропозиції. Дана комплексна характеристика нововведення, описаний процес вибору інновації фірмою. На основі цієї роботи можна спробувати реалізувати цю інновацію і впровадити її у виробництво.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гальчинський, А.С. Україна: наука та інноваційний розвиток / А.С. Гальчинський, В. Геєць, В. Семиноженко // К. : Наукова думка, 1997. – 66 с.
2. Геєць В. М., Семиноженко В. П. Інноваційні перспективи України. – Харків: Константа, 2006. – 272 с. / Б. Малицький, В. Онопрієнко, В. Денисюк // Вісник Національної академії наук України. – 2006. – № 10. – С. 58-62.
3. Алимов О. М. Структурно-динамічна оцінка потенціалу інноваційних та організаційно-економічних змін / О. М. Алимов, Я. І. Юрик // Економіка промисловості. – 2010. – № 1. – С. 3-14. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econpr_2010_1_3.
4. Амоша О. І. Інноваційний шлях розвитку України: проблеми та рішення / О. І. Амоша // Економіст. – 2008. – № 6. – С. 28-34.
5. Акмаєв А. І. Удосконалення оцінки конкурентоспроможності підприємства в умовах глобалізації / А.І. Акмаєв, Н.В. Коваленко // Культура народів Причорномор'я. – 2007. – № 99. – С. 7-10. – укр.
6. Гохберг Ю. О. Управління нововведеннями на підприємствах: розвиток сумісних підприємств, інвестиційно-інноваційних процесів та Вільні економічні зони: навч. посібн. – Донецьк, 2001. – 237 с.
7. Бузько І. Р., Вартанова О.В., Голубенко Г.О. Стратегічне управління інвестиціями та інноваційна діяльність підприємства. Монографія. – Луганськ: вид-во СНУ ім.В.Даля, 2002. - 176 с.
8. Кабанов А., Нейсбург В., Драчук Ю. Про систематизацію методичних підходів до оцінки економічної ефективності інновацій у промисловому виробництві / А.Кабанов, В.Нейсбург, Ю.Драчук // Економіка України. – 2005. – № 9. – С. 70-74.
9. Крилов Е. І. Аналіз ефективності інвестиційної та інноваційної діяльності підприємства / Е.І. Крилов, В. М. Власова, І. В. Журавкова. – М.:Фінанси і статистика, 2003. – 608 с.
10. Вартанова О. В. Бенчмаркінг інноваційного потенціалу промислового підприємства // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія 190 «Економічні науки». – 2014. – № 8. – С. 89-92.
11. Погрібняк М.В. Напрямки підвищення ефективності використання трудових ресурсів за рахунок впровадження інноваційних технологій», 2010 р., Харків.
12. Гончаренко О.М. Вплив інноваційних технологій на стійкість функціонування підприємства / О. М. Гончаренко // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2012. – Вип. 1. – С. 167-174. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2012_1_26.
13. Костевко В.І. Методологічні питання оцінювання ефективності інноваційної діяльності підприємства / Костевко В.І. // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління. – 2011. – № 698. – С. 66 – 73.

14. *Товт Т.Й.* Методичні підходи до визначення показників ефективності інноваційної діяльності промислових підприємств в Україні / Товт Т.Й. // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.11. – С. 240 – 249.
15. *Ломовцева Е.А.* Інструментарій вимірювання економічної ефективності інноваційного потенціалу / А. А. Ломовцева, С. В. Кочетков // НАУКОВІ ВІДОМОСТІ. Серія Історія. Політологія. Економіка. Інформатика. – 2010. – № 19 (90). – Випуск 16/1. – С. 56-64.
16. *Алексєєв П.В.* Інноваційний управління підприємством // Проблеми теорії і практики управління 1994, № 3.
17. *Гаузнер Н., Іванов М.* Інноваційна стадія розвитку підприємств // Еко, 2003, № 2.
18. *Гурков І.* Конкурентоспроможність і інноваційність російських підприємств // Питання економіки, 2005, № 2.
19. *Маусов М.* Інноваційна стратегії підприємства // Проблеми теорії і практики управління 1994, № 5.
20. *Миколай А.* Інноваційний розвиток підприємств // Проблеми теорії і практики управління 2001, № 5.
21. *Співак В.І.* Інноваційна діяльність промислових підприємств // Інновації 2001 № 5-6.
22. *Мусієнко С.Ю.* Інноваційна стійкість промислових підприємств / С. Ю. Мусієнко // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2014. – Вип. 1(1). – С. 363-370. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Траєiv_2014_1\(1\)__62](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Траєiv_2014_1(1)__62).

REFERENCES

1. *Hal'chyns'kyi, AS.* Ukraine: science and innovation development / AS Hal'chyns'kyi, V. Geyets V. Seminozhenko // – K: Scientific Thought, 1997. – 66 p. ;
2. *V. Geyets, V.P Seminozhenko.* Innovative prospects of Ukraine. – Kharkiv: Constant, 2006. – 272 p. / B. Malitsky V. Onopriyenko V. Denisyuk // Bulletin of the National Academy of Sciences of Ukraine. – 2006. – № 10. – P. 58-62.
3. *Alymov A.* Structural and dynamic assessment of potential innovative organizational and economic changes / OM Alymov, Y. Yura // Industrial economics. – 2010. – № 1. – P. 3-14. – Access: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econpr_2010_1_3.
4. *Amosha A.I.* Innovative development path Ukraine: problems and solutions / AI Amosha // Economist. – 2008. – № 6. – P. 28-34.
5. *Akmayev A.I.* Improving the assessment of competitiveness in a globalized / AI Akmayev, NV Kovalenko // Culture of Black Sea. – 2007. – № 99. – P. 7-10. – Ukrainian.
6. *Gohberg J.O.* Managing innovation in pidpriemstvah: development of joint enterprises, investment and innovation processes and free economic zones: teach. posibn. – Donetsk, 2001. – S. 237.
7. *Bug I.R., Vartanova O.V. Golubenko G.O.* Strategic investment management and innovation enterprise. Monograph. – Lugansk: publishing house im.V.Dalya Dreams, 2002.- 176 p.
8. *Kabanov A., Neyyenburh V., Drachuk J.* On systematization of methodological approaches to assessing the economic efficiency of innovations in industrial production / A.Kabanov, V.Neyyenburh, Yu.Drachuk // Economics of Ukraine. – 2005. – № 9. – P. 70-74.
9. *Krylov E.I.* Analysis of the investment and innovation enterprise / EI Krylov, V. Vlasov, IV Zhuravkov. – M. : Finance and Statistics, 2003. – 608 p.
10. *Vartanova A.V.* Benchmarking innovative potential of industrial enterprises // Scientific Bulletin of Kherson State University. Series 190 «Economics.» – 2014. – № 8. – P. 89-92.
11. *Pogrebnyak M.V.* Directions of increase of efficiency of use of labour resources through the introduction of innovative technologies, 2010, Kharkov.
12. *Goncharenko E. M.* Impact of innovative technologies on the sustainability of functioning of the enterprise / A. M. Goncharenko // Bulletin of socio-economic research. – 2012. – Vol. 1. – S. 167-174. – Mode of access: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2012_1_26.
13. *Kostenko, V. I.* Methodological issues of estimation of efficiency of innovative activity of the enterprise / Kostenko V. I. // Bulletin of National University «Lviv Polytechnic». Problems of Economics and management. – 2011. – No. 698. – P. 66 – 73.
14. *Toth T. Th.* Methodological approaches to the definition of indicators of efficiency of innovative activity of industrial enterprises in Ukraine / T. Toth Th. // Scientific Herald of NLTU Ukraine. – 2010. – Vol. 20.11. – P. 240 – 249.

15. *Lomovtseva E. A.* Tools of measuring the economic efficiency of innovative potential / Lomovtseva A. A., Kochetkov S. V. // Scientific Bulletin. Series Story. Political science. Economy. Informatics. – 2010. – № 19 (90). – Issue 16/1. – S. 56-64.
16. *Alekseev P. V.* Innovative management of the enterprise // Problems of theory and practice of management 1994, No. 3.
17. *Gauzner N., Ivanov M.* Innovative stage of development of the enterprises // ЕКО 2003, No. 2.
18. *Gurkov I.* Competitiveness and innovativeness of Russian enterprises // Issues of economy, 2005, No. 2.
19. *Mouse N.* Innovation strategy of the enterprise // Problems of theory and practice of management 1994, No. 5.
20. *Nikolaev A.* Innovative development of the enterprises // Problems of theory and practice of management 2001, No. 5.
21. *Singer V. I.* Innovation activity of industrial enterprises // Innovations 2001 No. 5-6
22. *Musienko S. Y.* Innovative sustainability of industrial enterprises / H. Y. Musienko // Theoretical and practical aspects of Economics and intellectual property. – 2014. – Vol. 1(1). – P. 363-370. – Mode of access: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tpaiv_2014_1\(1\)_62](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tpaiv_2014_1(1)_62).

УДК 331.1

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

*Наталя Устинович
(ст. викладач каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Анастасія Лиховид
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА

У статті розглянуто визначення управління персоналом та оцінки ефективності управління персоналом. Проблема визначення ефективності управління персоналом на підприємстві зумовлює знаходження прийнятних методів щодо її вирішення. Подано визначення результатів діяльності підприємства, на які впливає ефективність управління персоналом. Наведено оптимальні підходи до визначення поняття «ефективність управління». Визначено показники та критерії оцінки ефективності управління персоналом. Представлено коефіцієнт оперативності роботи апарату управління. Метою статті є дослідження показників оцінки ефективності управління персоналом підприємства. Для оцінки ефективності управління персоналом підприємства було використано комплекс показників. Наведено показники надійності управління персоналом та її забезпечення на практиці. Представлено методи, які характеризують оптимальність системи управління персоналом. Основою стратегічного управління є конкурентоспроможність, визначаються напрями подальшого розвитку. Визначено взаємопов'язані сучасні принципи, за якими має бути сформоване управління персоналом підприємства. Запропоновано методи вдосконалення, підвищення та покращення ефективності управління персоналом на підприємстві. Оцінка ефективності управління персоналом може бути потужним джерелом зростання результативності управлінського процесу. Запропоновано продумати систему відбору та адаптації персоналу, розвинути систему стажування та підвищення кваліфікації персоналу.

Ключові слова: ефективність управління, оцінка ефективності, підприємство, персонал, управління персоналом.

© Приймук О., Устинович Н., Лиховид А., 2016

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

*Наталья Устинович
(ст. преподаватель кафедры «Экономика и предпринимательство»,
Государственный экономико-технологический университет транспор-
та)*

*Анастасия Лиховид
(магистр, Государственный экономико-технологический университет
транспорта)*

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ ПРЕДПРИЯТИЯ

В статье рассмотрены определения управления персоналом и оценки эффективности управления персоналом. Проблема определения эффективности управления персоналом на предприятии обуславливает нахождение подходящих методов относительно ее решения. Подано определение результатов деятельности предприятия, на которые влияет эффективность управления персоналом. Приведены оптимальные подходы к определению понятия «эффективность управления». Определены показатели и критерии оценки эффективности управления персоналом. Представлен коэффициент оперативности работы аппарата управления. Целью статьи является исследование показателей оценки эффективности управления персоналом предприятия. Для оценки эффективности управления персоналом предприятием был использован комплекс показателей. Приведены показатели надежности управления персоналом и ее обеспечения на практике. Представлены методы, характеризующие оптимальность системы управления персоналом. Основой стратегического управления является конкурентоспособность, определяются направления дальнейшего развития. Определены взаимосвязанные современные принципы, по которым должно быть сформировано управление персоналом предприятия. Предложены методы совершенствования повышения и улучшения эффективности управления персоналом на предприятии. Оценка эффективности управления персоналом может быть мощным источником повышения результативности управленческого процесса. Предложено продумать систему отбора и адаптации персонала, развить систему стажировки и повышения квалификации персонала.

Ключевые слова: эффективность управления, оценка эффективности, предприятие, персонал, управление персоналом.

*Olga Pryimuk, Phd, associate professor
(Professor of the Department «Economics and Entrepreneurship», State Economy
and Technology University of Transport);*

*Natalia Ustynovych
(senior teacher of the Department «Economy and Entrepreneurship», the State
Economic and Technological University of Transport)*

*Anastasia Lyhovyd
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

EVALUATION OF PERSONNEL MANAGEMENT COMPANIES

The article deals with the definition of personnel management and evaluation of personnel management efficiency. The problem of determining the efficiency of personnel management in the company determines to find suitable methods with respect to its decision. Posted definition performance of the enterprise, which affects the efficiency of personnel management. An optimum approaches to the definition of «effective management» concept. Indices assess the effectiveness of human resource management. Defined indicators and criteria for evaluating the effectiveness of personnel management. Presented coefficient of efficiency of the control device. The article is a study of indicators to measure the effectiveness of management personnel. To assess the effectiveness of enterprise management personnel has been used a set of indicators. An HR reliability and ensure it in practice. The method of characterizing optimal personnel management system. The basis of strategic management is a competitive, determined the direction of further development. Determined interconnected modern principles, which should be formed management personnel. The methods improve, increase and improve the effectiveness of personnel management in the enterprise. Evaluating the effectiveness of HR can be a powerful source of growth performance management process. A selection system to think and adapt personnel to develop a system of training and staff development.

Keywords: governance, performance evaluation, company personnel, human resources management.

Постановка проблеми. Виконання вимог міжнародних стандартів якості на вітчизняних підприємствах необхідно проводити з врахуванням нового рівня кадрового менеджменту. З огляду на кризове становище ринкової економіки в Україні, виникає необхідність у підвищенні ефективності управління персоналом.

Управління персоналом – це діяльність вищого керівництва підприємства, а також керівників і спеціалістів підрозділів системи управління персоналом, котра містить у собі рішення стратегічних, тактичних, концептуальних та оперативних задач, які зв'язані з впровадженням кадрової політики і мети, з досягненням цієї мети [1].

Оцінка ефективності управління персоналом заснована, перш за все, на інформації про працівників: просування по службі, їх професійні, кваліфікаційні, статеві характеристики, медичні та психологічні параметри, продуктивність і новаторська активність.

Існує кілька підходів до оцінки ефективності управління персоналом. Один з підходів передбачає оцінку всього персоналу підприємства як сукупного суспільного працівника, ефективність діяльності якого визначається кінцевими результатами роботи підприємства за конкретний період (обсяг товарної продукції, прибуток підприємства, рівень рентабельності). Другий підхід заснований на критеріальних показниках результативності та якості праці. По суті, це аналіз ефективності використання трудових ресурсів підприємства, при проведенні якого досліджуються продуктивність праці, фондоозброєність праці, питома вага оплати праці в собівартості продукції і інші показники. Наступний підхід передбачає вимірювання ефективності кадрової функції, тобто економічну оцінку результативності діяльності системи управління персоналом підприємства (ефективність інвестицій в людські ресурси). І, нарешті, ефективність управління персоналом визначається через оцінку результативності самої системи управління, рівня технічної оснащеності управлінської праці, кваліфікації працівників, оперативності менеджменту компанії і т.п.

Однак унаслідок складності цієї проблеми у сучасних умовах існують питання, розроблені недостатньо. Загальноприйнятої методики визначення ефективності управління персоналом поки не розроблено. Управління персоналом як багатогранний і винятково складний процес має свої специфічні властивості й закономірності та повинне набути системного характеру і завершеності на основі комплексного вирішення кадрових проблем, упровадження нових і удосконалення наявних форм і методів роботи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам оцінки ефективності управління персоналом присвятили велику кількість наукових праць зарубіжні й вітчизняні дослідники: Б.І. Беккер, Р.У. Биттию, А.П. Долгих, Дж.М. Іванцевич, Л.В. Карташова, А.А. Лобанов, Ю.Г. Одегов, Д. Ульрих, Д. Філіпс, Я. Фитценц, М.А. Хьюзлід, та ін. Різноманітні підходи у прийнятті рішень управління персоналом обумовлює необхідність системи показників, що відбиває різні сторони трудового потенціалу (чисельність персоналу, професійно-кваліфікаційна структура, освіта, стан здоров'я тощо), вимірювання яких у ході управління має бути здійснене при мінімумі витрат [2].

Мета представленої статті – дослідити показники оцінки ефективності управління персоналом підприємства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Визначення ефективності системи управління персоналом на підприємстві – складна і багатогранна проблема, що потребує нових рішень і викликає дискусії та розбіжності в її трактуванні. Оцінювання ефективності має особливо велике значення у зв'язку з формуванням систем управління об'єктами, що працюють у нових умовах.

Міжнародний стандарт ISO 9000:2000, дає в п. 3.2.15 наступне визначення ефективності: «залежність між одержаним результатом та використаними ресурсами» [3], яке можна відобразити наступною формулою:

$$\text{Ефективність} = \frac{\text{Отримані результати}}{\text{Обсяг ресурсів}} \quad (1)$$

При оцінюванні ефективності управління персоналом на підприємстві виникає дуже важливе питання стосовно визначення того, що варто розуміти під результа-

тами такої діяльності. Загалом, під результатами діяльності підприємства розуміють його корисний кінцевий результат у вигляді:

1) матеріалізованого результату процесу виробництва, який вимірюється обсягом продукції в натуральній і вартісній формах;

2) результат економічної діяльності підприємства, який охоплює не тільки кількість виготовленої продукції, а й споживчу її вартість. Сьогодні глобальною стала проблема, яка полягає у тому, що підприємства вимірюють ефективність своєї діяльності виключно прибутком [4].

Такий підхід до оцінювання ефективності управління персоналом на підприємстві не дає змоги визначити, наскільки успішними були організаційні процеси, пов'язані з діями персоналу, зокрема, наскільки ефективною була діяльність підрозділів, відповідальних за управління персоналом.

Ефективність використання одного з найважливіших факторів виробництва – персоналу часто оцінюють завдяки продуктивності праці ($\Pi_{\text{п}}$) як відношення виробленого продукту (Π) до кількості працівників, задіяних у його виробництві за певний проміжок часу ($K_{\text{пр}}$), і визначають за формулою (2) [5]:

$$\Pi_{\text{п}} = \frac{\Pi}{K_{\text{пр}}} \quad (2)$$

де Π – продукт;

$K_{\text{пр}}$ – кількість працівників.

Окремі науковці зводять ефективність управління до ефективного керування – вміння керівника примусити або спонукати, зацікавити підлеглих йому працівників діяти енергійно, продуктивно, з високою віддачею [6]. Деякі ототожнюють поняття «ефективність управління» та «якість управління», хоча зазначені поняття вже за змістом є різними [7]. У табл. 1 подано виклад поглядів різних авторів на поняття ефективності управління.

Таблиця 1. Аналіз тлумачень терміна «ефективність управління»

Автор	Визначення	Слабкість, недостатність визначення
Й. Завадський, М. Туленков	Показник, що характеризується співвідношенням результатів діяльності організації і витрат на здійснення управлінських функцій	Витрати на управління не завжди можна кількісно оцінити; Кінцевий результат діяльності підприємства не є наслідком лише управлінської праці
Р. Біловол	Управління, яке сприяє забезпеченню ефективності функціонування і розвитку організації як цілісної системи	Ефективність управління зводиться до якості організації процесу управління; координації дій управлінського персоналу, його вміння впливати на інший персонал з метою отримання певних результатів
І. Маркіна, В. Сторожук	Ступінь досягнення встановлених цілей підприємства	Таке тлумачення характеризує швидше ефективність діяльності підприємства у цілому, а не конкретно ефективність управління

В. Жигалов, Л. Шимановська, О. Кузьмін, О. Мельник	Взаємозв'язок двох складових: економічної і соціальної ефективності. Економічна ефективність характеризує співвідношення результатів з витратами, необхідними для їх досягнення, соціальна ефективність відображає ступінь досягнення соціальних параметрів управління. Разом ці категорії становлять соціально-економічну ефективність управління	Незрозуміло, які результати та витрати зіставляють автори, досліджуючи поняття «економічна ефективність», тому сповна оцінити зміст, вкладений у сутність «ефективність управління», неможливо
---	--	--

Джерело: [6, 8 – 12]

Згідно з тим, що ефективність підприємства є підсумком ефективного функціонування всіх видів його діяльності, можна стверджувати, що ефективність управління персоналом – складова ефективності роботи підприємства.

Управління персоналом, як й будь-який інший процес на підприємстві, прямо чи опосередковано в підсумку впливає на загальні результати діяльності такого підприємства. Для вимірювання ефективності управління персоналом використовують низку показників. Оцінюють зазвичай, порівнюючи показники на початок та кінець звітного періоду. Втім, важливо мати можливість порівняти ці показники для різних підприємств. У таблиці 2 подано характеристику основних показників оцінювання ефективності управління персоналом підприємства [13].

Таблиця 2. Показники оцінки ефективності управління персоналом підприємства

Показник	Характеристика
Дохід та прибуток у розрахунку на одного працівника	Визначають продуктивність праці на підприємства та відображають внесок «усередненого» працівника у загальні результати роботи
Частка винагороди за працю у загальних витратах	Характеризує вартість залученого персоналу і значимість управління винагородами для прибутковості підприємства
Частка преміальних виплат у заробітній платі	Характеризує ступінь використання інструментів стимулювання у системи винагороди
Кількість працівників підприємства у розрахунку на одного працівника відділу управління персоналом	Характеризує забезпеченість виконання функцій управління персоналом відповідною кількістю фахівців, відображає норму керуваності підрозділу, відповідального за управління персоналом
Коефіцієнт загальної та невимушеної плинності кадрів	Показник загальної плинності кадрів відображає динаміку персоналу на підприємстві та рівень витрат на заміну відповідних працівників, охоплюючи як скорочення персоналу, так і звільнення працівників з власної ініціативи (невимушена плинність)

Рівень трудової дисципліни	Показник рівня трудової дисципліни характеризує рівень втрат робочого часу через відсутність працівників на робочих місцях унаслідок хвороби чи інших поважних причини, за винятком оплачуваних відпусток. Поряд із плинністю персоналу може опосередковано характеризувати ступінь задоволення персоналу роботою
----------------------------	---

Джерело: [13, 14]

Управління персоналом ефективно настільки, наскільки успішно цей персонал використовує свій потенціал для реалізації окреслених йому цілей. При цьому до уваги потрібно взяти здатність реалізовувати потенціал зусиллями не тільки управлінського персоналу, а й трудового колективу в цілому.

Для визначення ступеня ефективності управління персоналом необхідні відповідні критерії та показники. При виборі критеріїв оцінки варто враховувати, по-перше, те, для виконання яких конкретних завдань використовують результати оцінки і, по-друге, для якої категорії працівників встановлюють критерії, враховуючи, що їх диференціюватимуть залежно від складності, відповідальності й характеру діяльності. Критеріями оцінювання ефективності управління персоналом можуть служити виконання норм виробітку або обслуговування за належної якості роботи і зменшення витрат, що виникають через плинність персоналу, необґрунтовані простої обладнання.

Для того, щоб визначити, наскільки ефективною є та чи інша система управління персоналом, потрібні критерії, які дадуть змогу здійснити таке оцінювання. Їх вибір залежить від того, що взяти за основу: діяльність конкретного керівника, трудові показники колективу чи особливості виконавців.

Ефективність функціонування діючих систем управління E_y можна оцінити за такою формулою [15]:

$$E_y = \frac{E_e}{E_A} \quad (3)$$

де E_B – ефективність виробництва, котру визначають як відношення фактичного обсягу прибутку до планового;

E_A – відношення фактичної чисельності працівників апарату управління до планової.

Для оцінювання ефективності управління підприємством використовують такі показники, як оперативність роботи апарату управління, надійність і оптимальність системи управління. Оперативність роботи апарату управління відображає своєчасність виконання постанов, наказів і розпоряджень вищестоящих організацій, керівників та головних спеціалістів підприємства. Коефіцієнт оперативності (КОП) визначають за формулою [15]:

$$K_{OP} = \frac{t_n t_e}{t_e} \quad (4)$$

де t_n – встановлений термін виконання відповідних завдань (документів,) днів;
 t_e – відставання від прийнятого терміну виконання, днів.

Надійність системи управління персоналом виявляється у безпосередньому її функціонуванні, що забезпечує досягнення цілей виробництва, зокрема у постійному його забезпеченні висококваліфікованими людськими ресурсами. Показники надійності системи управління персоналом такі: безвідмовність (постійне підтримання працездатності персоналу), готовність (ефективне збереження працездатності персоналу), відновлюваність (швидке відтворення здатності персоналу працювати у заданому режимі). На практиці висока надійність будь-якої управлінської системи підприємства (об'єднання), у тому числі системи управління персоналом, забезпечують за науково обґрунтованої структури управління та інформаційної системи, раціональної технології процесів управління, правильних доборі та розстановці кадрів, ефективного стилю управління тощо.

Оптимальність системи управління персоналом характеризується рівнем застосування сучасних економіко-математичних методів для розробки управлінських рішень, обґрунтованістю співвідношення централізації і децентралізації управління, керованістю підприємства тощо. Керованість підприємства або структурного підрозділу з управління персоналу показує забезпечення заданої організаційної стійкості підприємства (цеху, бригади) і своєчасність переведення його з одного кількісного (якісного) стану в інший, що відповідає наміченій меті.

Ефективність управління персоналом може бути охарактеризована через оцінку раціональності організаційної структури підрозділів, пов'язаних з управлінням персоналом. Оскільки прямих показників ефективності структури немає, використовують непрямі критерії: витрати на утримання цієї структури управління, їх частка в загальній сумі виробничих витрат підприємства, простота структури (кількість ієрархічних рівнів, розмір структури, кількість відділів, профіль і однорідність завдань кожного відділу) та інше [16]. Відомо, що чим більший і складніший зв'язок, чим більша кількість ієрархічних рівнів, тим меншою є ефективність функціонування системи управління.

Практичним результатом удосконалення системи управління може бути зменшення витрат на управління, якого досягають за рахунок зменшення чисельності працівників апарату управління та підвищення продуктивності праці. Проте не кожне вдосконалення управління призводить до зменшення питомих витрат на управління. Оскільки управління є складовою виробничої діяльності підприємств, то свідченням підвищення його ефективності може бути зростання економічних показників господарювання за незмінних або, навіть, дещо зростаючих витратах на управління. Оцінюючи ефективність заходів з удосконалення організації управління персоналом, слід врахувати, що фактичний ефект від такого вдосконалення значно вищий, ніж сума економії витрат на управління.

Висновки та пропозиції. Оцінка ефективності управління персоналом може виступати потужним важелем зростання результативності управлінського процесу. Для цього необхідно знати, як вона повинна здійснюватися, в якому співвідношенні знаходиться з іншими етапами управлінського циклу.

Управління персоналом підприємства має бути сформовано на основі низки взаємопов'язаних сучасних принципів, які адекватні часу, відповідним ринковим умовам та з урахуванням специфіки галузі. До таких принципів віднесено: готовність керівників і працівників до взаємного компромісу, формування довіри між керівниками й трудовим колективом, орієнтація на досягнення лояльності персоналу, втримання ключових працівників підприємства, зниження загального рівня стресу

та конфліктів у трудовому колективі, прозорість, відкритість підприємства для працівників.

Ефективність формування управління персоналом підприємства визначається на основі її внеску у досягнення мети цього підприємства. Потрібно визначати ефективність управління окремими підсистемами, зокрема структур, відповідальних за управління персоналом, керівного складу підприємства тощо. З урахуванням цього оцінювати ефективність системи управління персоналом підприємства варто на основі комплексу показників.

Спираючись на отримані результати можна запропонувати: продумати систему відбору та адаптації персоналу на конкретному підприємстві; розвинути систему стажування, підтримки та навчання нового персоналу; впровадити систему підвищення кваліфікації персоналу, з доплатою за отриману кваліфікацію.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Виноградський М. Д.* Управління персоналом. 2-ге видання: навч. посіб. / М. Д. Виноградський, А. М. Виноградська, О. М. Шканова – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 502 с.
2. *Одегов Ю.Г.* Управление персоналом, оценка эффективности : учебное пособие для вузов / Ю.Г. Одегов, Л.В. Карташова. – М. : Изд-во «Экзамен», 2002. – 256 с.
3. *ISO 9000:2000 Критерии эффективности работы продавцов и пути ее повышения* [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.excellent.com.ua/>
4. *Рядкявичус Д.* Цепи поставок / Д. Рядкявичус // Бизнес. – 2010. – № 35. – С. 40-41.
5. *Каплан Р. С.* Организация, ориентированная на стратегию: как в новой бизнес-среде преуспевают организации, применяющие сбалансированную систему показателей / Р. С. Каплан, Д. П. Нортон. – М.: Олимп-Бизнес, 2004. – 416 с.
6. Системний підхід [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.probusiness.in.ua/kb/management/theory/environ/trends/systematic/>
7. *Лафта Д. К.* Эффективность менеджмента организации: / Д. К. Лафта. – М.: Русская Деловая Литература. – 1999. – 320 с.
8. *Біловол Р. І.* Управління ефективністю: опорний конспект лекцій / Р. І. Біловол. – Полтава: РВЦ ПУСКУ, 2005. – 61 с.
9. *Жигалов В. Т.* Основы менеджменту і управлінської діяльності / В. Т. Жигалов, Л. М. Шимановська. – К.: Виша школа. – 1994. – 223 с.
10. *Завадський Й. С.* Менеджмент / Й. С. Завадський – К.: УФІМБ, 1997. – Т. 1. – 543 с.
11. *Кузьмин О.С.* Основы менеджмента / О. С. Кузьмин, О. Г. Мельник. – К.: Академвидав. – 2003. – 414 с.
12. *Маркіна І.* Менеджмент підприємства: / І. Маркіна, Р. І. Біловол, В. П. Сторожук. – Полтава: РВЦ ПУСКУ. – 2003. – 147 с.
13. *Редьква О. З.* Комплекс показників оцінювання ефективності системи управління персоналом машинобудівних підприємств / О. З. Редьква // Вісник Хмельницького національного університету. – Хмельницький: ХНУЕП, 2012. – № 3 (Т.1) – С. 73–80.
14. *Редьква О. З.* Актуальні принципи формування системи управління персоналом машинобудівних підприємств / О. З. Редьква // Вісник Львівського національного університету «Львівська політехніка». – Серія «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку». – 2012. – № 727. – С. 136–143.
15. *Осовська Г. В.* Менеджмент організацій / Г. В. Осовська, О. А. Осовський. – К.: Кондор. – 2005. – 860 с.
16. *Филиппов А. В.* Работа с кадрами: Психологические аспекты/ А. В. Филиппов. – М.: Экономика, 1990. – 221 с.

REFERENCES

1. *Vynogradckyi M. D.* Upravlinnia personalom. 2-ge vydannia: navch. posib. / M. D. Vynogradckyi, A. M. Vynogradcka, O.M.Shkanova – K.: Centr uchbovoi literatury, 2009. – 502 p.

2. Odegov Yu. G. Upravlinnia personalom, ocnka effektivnosti: uchebnoe posobie dlavuzov / Yu. G. Odegov, L. V. Kartashova. – M.: Publ «Examen», 2002. – 256 p.
3. ISO 9000:2000 Kriterii effektivnosti prodavcov i puti yeye povushenia (elektronni resursy). – Available at: <http://www.excellent.com.ua/>
4. Riadkavichus D. Capi postavok / D. Riadkavichus // Biznes. – 2010. – V. 35 P. 40–41.
5. Kaplan R. S. Organizacia, orientirovannaia na strategiu: kak v novyy biznes-srede preuspevayut organizacii, primenjajushie sbalansirovanuju sistemu pokazatelej / P. S. Kaplan, D. P. Norton. – M.: Olimp-biznes, 2004. – 416 p.
6. Systemnyj pidhid (elektronni resursy). – Available at: <http://www.probusiness.in.ua/kb/management/theory/enviro/trends/systematic/>
7. Lafta D. K. Effectivnost menedgmenta organizacii / D. K. Lafta. – M.: Russkaja delovaja literatura. – 1999. – 320 p.
8. Bilovol R. I. Upravlinnia effektivnistu: opornyj konspekt lekcij / R. I. Bilovol. – Poltava: RVCPUSKU, 2005. – 61 p.
9. Zhigalov V. T. Osnovy menedgmentu upravlinskoy idijalnosti / V. T. Zhigalov, L. M. Shymanovska. – K.: Vyshashkola. – 1994. – 223 p.
10. Zavadskiy Y. C. Menedgment / Y. C. Zavadskiy. – K.: UFIMB, 1997. – V. 1. – 543 p.
11. Kuzmyn O. Ye. Osnovy menedgmenta / O. Ye. Kuzmyn, O. G. Melnyk. – K.: Akademvydav. – 2003. – 414 p.
12. Markina I. Menedgment pidpriemstva / I. Markina, R. I. Bilovol, V. P. Storujuk. – Poltava: RVC PUSKU. – 2003. – 147 p.
13. Redkva O. Z. Komplex pokaznykiv ocinuvannia efektyvnosti systemy upravlinnia personalom mashinobudivnyh pidpriemstv / O. Z. Redkva // Visnyk Hmelnyckogo nacionalnogouniversytetu. – Hmelnyckiy: HNUEP, 2012. – N 3 (V. 1) – P. 73-80.
14. Redkva O. Z. Aktualni pryncipy formuvannia systemy upravlinnia personalom mashinobudivnyh pidpriemstv / O. Z. Redkva // Visnyk Lvivskogo nacionalnogo universytetu «Lvivska politechnika». – Seria «Menedzhment ta pidpruemnyctvo v Ukraini : etapy stanovlennia i problem rozvytku» . – 2012. – N 727. – P. 136–143.
15. Osovskaja G. V. Menedzhment organizacii / G. V. Osovskaja, O. A. Osovskij. – K.: Kondor. – 2005. – 860 p.
16. Filippov A. V. Pabota s kadrami: Psihologicheskie aspekty / A. V. Filippov. – M.: Ekonomika, 1990. – 221 p.

УДК 339.97

*Світлана Радзівська, к.е.н., к. філол. н., доц.
(доцент каф. «Економічна теорія», Державний економіко-технологічний
університет транспорту)*

ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНІ ЗВ'ЯЗКИ УКРАЇНИ З КРАЇНАМИ ЄС НА ПОЧАТКУ XXI ст.

У статті розкрито особливості сучасного стану зовнішньоторговельних зв'язків України з країнами ЄС, зумовлені глобальною кризою 2007-2010 років, глобальними економічними процесами та геополітичними зрушеннями, що відбулися у 2014-2016 роках.

На основі аналізу офіційних статистичних даних виявлено стан розвитку інтеграційних зв'язків між Україною та країнами ЄС, зміни структури торгівлі товарами та послугами, тренди динаміки розрахованих коефіцієнтів інтеграції (дезінтеграції), а також тренди динаміки питомої ваги найважливіших товарних груп у торгівлі України з країнами ЄС.

Коефіцієнт інтеграції (дезінтеграції) України з країнами ЄС визначається як співвідношення зростання (зменшення) товарообороту України з країнами ЄС і зростання (зменшення) загального її зовнішньоторговельного товарообороту. Збільшення цього співвідношення свідчить про посилення інтеграційних процесів, зменшення – про їх ослаблення, збереження його значення – про стабілізацію інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС. Виконані розрахунки дозволяють дійти висновку, що на початку XXI ст. спостерігається тенденція до незначного посилення інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС.

На основі аналізу структури українського експорту та імпорту товарів і послуг обґрунтовується висновок про необхідність суттєвого підвищення рівня їхньої технологічності. Гостро актуальною стає проблема впровадження ефективних механізмів регуляторної політики держави у сфері зовнішньої торгівлі в системі сучасної глобальної економіки та доцільність посилення державного контролю над зовнішньоторговельними операціями.

Ключові слова: торгівля товарами, торгівля послугами, зовнішньоторговельне сальдо, експорт, імпорт, товарна структура, коефіцієнт інтеграції (дезінтеграції).

© Радзівська С., 2016

*Светлана Радзиевская, к. э. н., к. филол. н., доцент
(доцент каф. «Экономическая теория», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ СВЯЗИ УКРАИНЫ СО СТРАНАМИ ЕС В НАЧАЛЕ XXI ст.

В статье рассматриваются особенности современного состояния внешне-торговых связей Украины со странами ЕС, обусловленные глобальным кризисом 2007-2010 годов, глобальными экономическими процессами и геополитическими сдвигами, которые произошли в 2014-2016 годах.

На основе анализа официальных статистических данных выявлено состояние развития интеграционных связей между Украиной и странами ЕС, проанализированы изменения структуры торговли товарами и услугами, тренды динамики рассчитанных коэффициентов интеграции (дезинтеграции), а также тренды динамики удельных весов важнейших товарных групп в торговле Украины со странами ЕС.

Коэффициент интеграции (дезинтеграции) Украины со странами ЕС определяется как частное от деления величины увеличения (уменьшения) товарооборота Украины со странами ЕС на величину увеличения (уменьшения) общего внешнеторгового товарооборота Украины. Увеличение коэффициента интеграции свидетельствует об усилении интеграционных процессов, уменьшение – об ослаблении, сохранение его значения – о стабилизации интеграционных процессов между Украиной и странами ЕС. Выполненные расчеты позволяют сделать вывод о том, что в начале XXI в. наблюдается тенденция незначительного усиления интеграционных процессов между Украиной и странами ЕС.

На основе анализа структуры украинского экспорта и импорта товаров и услуг обосновывается вывод о необходимости значительного повышения их технологического уровня. Остро актуальной становится проблема внедрения эффективных механизмов регуляторной политики государства в сфере внешней торговли в системе современной глобальной экономики и целесообразность усиления государственного контроля внешнеторговых операций.

Ключевые слова: торговля товарами, торговля услугами, внешнеторговое сальдо, экспорт, импорт, товарная структура, коэффициент интеграции (дезинтеграции).

*Svitlana Radziewska, PhD in Economics, PhD in Philology, associate professor
(associate professor at the Economic Theory Chair, State Economy and Technology University of Transport)*

UKRAINE'S FOREIGN-TRADE RELATIONS WITH THE EU COUNTRIES IN THE BEGINNING OF THE 21ST CENTURY

The paper focuses on the peculiarities of the current state of the foreign-trade relations of Ukraine with the EU countries, caused by the global crisis of 2007-2010, the global economic processes, the geopolitical changes that occurred from 2014 to 2016.

On the basis of the in-depth analysis of official statistics data, the state of the integration processes development between Ukraine and the EU countries is revealed, the changes in the commodity composition of foreign trade in goods and services are analyzed, the dynamics trends of the calculated integration (disintegration) coefficients are presented, as well as the dynamics trends of unit weight of some significant commodity groups of Ukraine's trade with the EU countries are analyzed.

The coefficient of integration (disintegration) of Ukraine with the EU countries is calculated as the quotient of the rate of change of the turnover of Ukraine with the EU countries to the rate of change of the total trade turnover of Ukraine. The increase of the integration coefficient testifies to strengthening of the integration processes, the decrease of the integration coefficient – to the weakening of the integration processes, the preservation of its values – to the stabilization of the integration processes between Ukraine and the EU countries. The calculations allow us to conclude that in the early XXI century there is a tendency of a slight strengthening of the integration processes between Ukraine and the EU countries.

The analysis of the structure of the Ukrainian export and import of goods and services shows the urgent necessity of improving their technological level. Implementation of the effective mechanisms of the state regulatory policy in the foreign trade in the system of the modern global economy and the reasonability of strengthening the government control over foreign trade operations in Ukraine are grounded.

Key words: trade in goods, trade in services, the balance of trade, export, import, commodity composition of trade, integration (disintegration) coefficient.

Постановка проблеми. В сучасних умовах розгортання зовнішньоторговельних зв'язків між Україною і країнами Європейського Союзу (ЄС) особливої актуальності набуває аналіз їхнього стану на початку XXI століття. Висвітлення специфіки торговельно-економічних зв'язків сприятиме виявленню дієвості впровадження Угоди про асоціацію між Україною і країнами ЄС, а також формуванню глибокої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі (ГВЗВТ), якій в Угоді присвячено спеціальний Розділ IV «Торговельні та суміжні питання», імплементація положень якого забезпечить зниження тарифів, завдяки чому суб'єкти підприємницької діяльності з обох сторін зможуть економити приблизно 750 млн євро на рік (за умови скасування більшості мит) [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розгляду зовнішньоторговельних зв'язків України з країнами ЄС присвячені праці багатьох українських економістів, серед яких В. Базилевич, О. Білорус, І. Бураковський, В. Геєць, Д. Лук'яненко, З. Луцишин, А. Мазаракі, А. Поручник, О. Рогач, В. Сіденко, А. Філіпенко, В. Чужиков, О. Шнирков. Аналіз їхніх робіт дозволяє дійти висновку, що торговельно-економічні відносини України з країнами ЄС є визначальними для національної економіки, є джерелом як імпорту необхідної для запровадження інноваційно-інвестиційної моделі розвитку економіки нашої держави продукції, так і реалізації української продукції. Разом з тим можна констатувати, що висвітлення цієї проблеми потребує більш ґрунтовного статистичного аналізу, який пропонується в даній публікації.

Метою публікації є аналіз зовнішньоторговельних зв'язків України з країнами ЄС в умовах глобалізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Глобалізація світової економіки посилює процеси міжнародного поділу праці, викликаючи трансформації у напрямках та інтенсивності товарних потоків між країнами [2].

Україна бере активну участь у формуванні сучасної глобальної системи, важливими складовими якої є регіональні інтеграційні об'єднання. З початку проголошення незалежності в основу зовнішньоекономічної політики було покладено принцип багатовекторності, однак згодом стратегічним курсом Україна проголосила приєднання до ЄС.

16 червня 1994 р. Україна першою з країн колишнього СРСР уклала з ЄС Угоду про партнерство і співробітництво. 1 березня 1998 р. Угода про партнерство і співробітництво набула чинності, незабаром 11 червня 1998 р. Указом Президента України було затверджено «Стратегію інтеграції України до Європейського Союзу», розраховану до 2007 року. З 5 березня 2007 р. розпочато переговори щодо укладання нової посиленої угоди на заміну Угоди про партнерство та співробітництво.

Підписання Угоди про асоціацію України з ЄС «було заплановано на Вільнюському саміті країн Європейської політики сусідства в листопаді 2013 року. Це мав бути завершальний етап двадцятирічних відносин України з Європейським Союзом, а також початок розвитку нових відносин» [3, с. 205].

Процес наближення України до ЄС зазнав у 2013-2014 рр. драматичного розв'язання. Несподівано і всупереч розповсюдженим протягом останніх років засобами СМІ очікуванням Президент України Віктор Янукович не підписав заплановану і парафовану попередньо Угоду про асоціацію України і ЄС, що викликало всередині України широке незадоволення, яке кінець-кінцем призвело до революції. Внаслідок нових президентських виборів Президентом України став Петро Порошенко, який довів процес прийняття Угоди про асоціацію України з ЄС до логічного кінця: 27 червня 2014 р. її було підписано, 16 вересня Верховною Радою України ратифіковано.

З 1 листопада 2014 р. окремі розділи Угоди про асоціацію діють на умовах тимчасового застосування до моменту набуття нею чинності у повному обсязі, що відбудеться після завершення ратифікаційного процесу в усіх державах-членах ЄС [3, с. 206].

Слід наголосити, що економічна частина Угоди тією чи іншою мірою охоплює всі основні сфери та галузі економіки України [4, с.13].

Одним з показників інтеграції України з країнами ЄС є посилення зовнішньоторговельних зв'язків України з країнами ЄС, в основі якого знаходиться міжнародний поділ праці.

Оцінити динаміку інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС можна на основі статистичних даних: інтеграція (дезінтеграція) України з країнами ЄС проявляється у тому, що Україна посилює (зменшує) з країнами ЄС торговельні зв'язки інтенсивніше, ніж сумарні зовнішньоторговельні зв'язки. Таким чином, якщо товарооборот України з країнами ЄС зростає більше, ніж загальний зовнішньоторговельний оборот, спостерігається процес інтеграції.

Кількісно інтеграцію України з ЄС цілком логічно визначати співвідношенням розміру зростання її товарообороту з країнами ЄС із розміром зростання її загального (сумарного) зовнішньоторговельного товарообороту за формулою:

$$k(i) = t(i) : t(i-1) / T(i) : T(i-1), \quad (1)$$

де $k(i)$ – коефіцієнт інтеграції (дезінтеграції) України з країнами ЄС у i -му році;
 $t(i)$ – товарооборот України з країнами ЄС у i -му році;
 $t(i-1)$ – товарооборот України з країнами ЄС у $(i-1)$ -му році;
 $T(i)$ – загальний зовнішньоторговельний оборот України у i -му році;
 $T(i-1)$ – загальний зовнішньоторговельний оборот України у $(i-1)$ -му році.

Зростання значення коефіцієнта $k(i)$ свідчить про посилення інтеграційних процесів (про інтеграцію), його зменшення – про їх послаблення, збереження його значення незмінним – про стабілізацію інтеграційних процесів.

При значенні $k(i) > 1$ відбувається процес інтеграції, при $k(i) < 1$ – процес дезінтеграції, при $k(i) = 1$ – стабілізація.

При зіставленні динаміки процесів інтеграції України до країн ЄС враховуватимемо факт анексії у 2014 р. Автономної Республіки Крим й утворення ДНР і ЛНР, що викликало суттєве зменшення економічного потенціалу України [5, с.78-132]. Виходячи з того, що Державна служба статистики України в останніх публікаціях подає скореговані з урахуванням цих подій динамічні ряди, починаючи з 2010 р., а також за 2013–2015 роки, у подальшому зіставлятимемо динаміку інтеграційних процесів на відрізках часу 2001–2010, 2010–2015 та 2013–2015 рр.

Країни ЄС є споживачами значної частини українського експорту товарів, а значну частину українського імпорту становить їхня продукція (табл. 1).

Таблиця 1. Динаміка питомої ваги експорту та імпорту товарів України до країн ЄС у всьому її експорті та імпорті товарів, %

i	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Тренд
Екс-порт	33,9	35,5	37,7	33,7	29,9	31,5	28,2	27,1	23,9	25,4	$y=-1,367x+38,2$
Ім-порт	30,1	32,4	34,2	32,9	33,7	36,0	36,7	33,8	33,9	31,4	$y=0,205x+32,38$

Джерело: [6, с. 157].

Тренди табл. 1 свідчать про наявність тенденції до зменшення питомої ваги експорту товарів до країн ЄС у всьому експорті України і тенденції до збільшення питомої ваги імпорту товарів з країн ЄС в усьому їх імпорті України.

Торговельно-економічні зв'язки України з країнами ЄС посилюються шляхом зростання імпорту. При цьому в аналізованій період часу спостерігаємо нестабільність позитивного сальдо і його трансформацію у негативне з постійним зростанням останнього (табл. 2).

Таблиця 2. Динаміка сальдо торгівлі товарами України з країнами ЄС, млн дол. США

i	2001	2002	2003	2004	2005
Сальдо	758,2	870,8	820,9	1463,2	-1958,5
i	2006	2007	2008	2009	2010
Сальдо	-4106,7	-8302,3	-10738,9	-5893,4	-6049,3

Джерело: [6, с. 159].

Результати розрахунків значень коефіцієнта*k(i)* подано в табл. 3.

Таблиця 3. Динаміка коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції) між Україною і країнами ЄС в торгівлі товарами

i	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
k(i)	1,063	1,063	1,056	0,93	0,96	1,064	0,97	0,94	0,95	0,98

Джерело: [6; с. 159]. Тренд: $y = -0,011x + 1,060$.

Тренд дозволяє констатувати, що на даному відрізку часу спостерігається тенденція до зменшення коефіцієнта інтеграції між Україною та країнами ЄС, тенденція до послаблення інтеграції України з країнами ЄС у торгівлі товарами.

Охарактеризуємо процеси інтеграції України з країнами ЄС у нових геополітичних умовах на основі даних 2010-2015 років.

Таблиця 4. Динаміка питомої ваги експорту та імпорту товарів до України з країн ЄС у всьому її експорті та імпорті товарів, %

i	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Тренд
Експорт	25,4	26,4	25,0	26,6	31,5	34,1	$y = 1,725x + 22,12$
Імпорт	31,5	31,2	31,3	35,3	38,7	40,9	$y = 2,1x + 27,46$

Джерело: розраховано автором за [7, 8, 9, 10].

Зіставлення даних табл. 1 і 4 свідчить про позитивний факт зростання питомої ваги експорту України до країн ЄС в усьому її експорті. Разом з тим спостерігається значно інтенсивніше зростання питомої ваги імпорту з країн ЄС у всьому імпорті України, що призводить до відповідної динаміки сальдо торгівлі (табл. 5).

Таблиця 5. Динаміка сальдо торгівлі товарами України з країнами ЄС, млн дол. США

i	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Сальдо	- 6087,8	- 7407,4	- 9096,0	- 10193,4	- 4066,2	- 2315,0

Джерело: [9, 10].

Дані табл. 5 вказують на значне зменшення негативного сальдо торгівлі України з країнами ЄС у 2014-2015 роках, що стало наслідком значного скорочення обсягів товарообороту.

Результати розрахунків значень коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції) на розгляданому проміжку часу подано в табл. 6.

Таблиця 6. Динаміка коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції) між Україною і країнами ЄС в торгівлі товарами

i	2011	2012	2013	2014	2015
k(i)	1,01	0,98	1,10	1,12	1,067

Джерело: розраховано автором за [7, 8, 9, 10]. Тренд: $y = 0,025x + 0,979$.

Тренд свідчить про тенденцію до незначного посилення інтеграції України з країнами ЄС в торгівлі товарами, посилення інтеграції у порівнянні з періодом 2001-2010 років, коли спостерігалось незначне послаблення інтеграції, яке може перейти у дезінтеграцію.

На особливу увагу заслуговує торгівля послугами, яка в розвинутих країнах запитомою вагою перевищує торгівлю товарами. Відомо, що перехід країн світового ядра до постіндустріального етапу розвитку характеризується розвитком «нової економіки», для якої характерною ознакою є виробництво широкого спектра послуг, зокрема інформаційно-комунікаційних. Тому вплив наближення України до ЄС, частина членів якого перебуває на стадії переходу до постіндустріального суспільства, на її конкурентоспроможність відбувається і шляхом активізації торгівлі послугами. Торгівля послугами між Україною та країнами ЄС характеризується зростанням їх питомої ваги, що ілюструють дані табл. 7.

Таблиця 7. Динаміка питомої ваги експорту та імпорту послуг до України з країн ЄС у всьому її експорті та імпорті послуг, %

i	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Тренд
Експорт	22,6	24,0	27,7	29,3	28,8	30,3	33,0	34,6	31,5	27,1	$y=0,8491x+24,22$
Імпорт	32,9	33,1	35,4	43,5	44,2	48,2	52,1	59,3	58,8	55,5	$y=3,2279x+28,547$

Джерело: [6, с. 169].

Тренди зміни питомої ваги експорту та імпорту послуг свідчать про тенденцію до їх зростання, причому спостерігаємо більш швидке зростання питомої ваги імпорту, ніж експорту.

Обмін України з країнами ЄС послугами характеризується позитивним сальдо, яке постійно зменшується, а у 2009 р. навіть стає негативним і лише у 2010 р. знову стає позитивним і збільшується (табл. 8).

Таблиця 8. Динаміка сальдо торгівлі послугами Україн з країнами ЄС, млн дол. США

i	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	1008	2009	2010
Сальдо	424,5	579,5	660,8	661,9	467,8	477,5	383,2	229,5	-21,5	165,2

Джерело: розраховано автором за [6, с. 170].

Динаміку розвитку інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС в торгівлі послугами можна визначити за допомогою коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції), результати розрахунків значень якого представлено в табл. 9.

Таблиця 9. Динаміка коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції) між Україною і країнами ЄС в торгівлі послугами

i	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
k(i)	1,017	1,037	1,14	1,12	1,015	1,072	1,099	1,09	0,946	0,88

Джерело: розраховано автором за [6, с. 170]. Тренд: $y = -0,0129x + 1,1125$.

Тренд вказує на тенденцію до незначного послаблення інтеграції України з країнами ЄС у 2000-2010 рр.

Перейдемо до розгляду процесів інтеграції України з країнами ЄС у торгівлі послугами в нових геополітичних умовах на основі даних 2010-2015 років.

Таблиця 10. Динаміка питомої ваги експорту та імпорту послуг в Україну з країн ЄС в усьому її експорті та імпорті послуг, %

i	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Тренд
Експорт	27,4	26,5	28,6	29,5	34,6	30,0	$y=1,0914x+25,613$
Імпорт	55,5	54,5	54,8	55,8	49,4	49,8	$y=-1,2229x+57,58$

Джерело: розраховано автором за [7, 8, 9, 10].

Аналіз даних табл. 7 і 10 дозволяє дійти висновку, що в останні роки (2010-2015) спостерігаємо зростання питомої ваги експорту послуг до країн ЄС в усьому експорті України та зменшення питомої ваги імпорту з країн ЄС у всьому імпорті України.

Динаміку сальдо торгівлі послугами України з країнами ЄС подано в табл. 11.

Таблиця 11. Динаміка сальдо торгівлі послугами України з країнами ЄС, млн дол. США

i	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Сальдо	122,8	160,8	109,0	- 16,3	842,8	177,8

Джерело: [9, 10].

Результати розрахунків значень коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції) у торгівлі послугами представлено в табл. 12; тренд свідчить про виявлення тенденції до незначного послаблення інтеграції України з країнами ЄС в торгівлі послугами протягом 2010-2015 рр.

Таблиця 12. Динаміка коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції) між Україною і країнами ЄС в торгівлі послугами

i	2011	2012	2013	2014	2015
k(i)	0,97	1,06	1,04	1,04	0,93

Джерело: розраховано автором за [7, 8, 9, 10]. Тренд: $y = -0,01x + 1,038$.

Таким чином, зіставлення динаміки інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС на розглядуваних відрізках часу свідчить про їх незначне покращення у торгівлі товарами і незначне погіршення у торгівлі послугами.

Розглянемо результати розрахунків коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції), розрахованого на основі торгівлі товарами та послугами разом, які наведено в табл. 13.

Тренд вказує на те, що на аналізованому відрізку часу 2000-2010 спостерігається тенденція до незначного зменшення коефіцієнта інтеграції між Україною та країнами ЄС, тобто тенденція до незначного послаблення інтеграції України з країнами ЄС в торгівлі товарами та послугами.

Таблиця 13. Динаміка коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції) між Україною і країнами ЄС в торгівлі товарами та послугами

i	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
k(i)	1,06	1,06	1,07	0,95	0,96	1,07	0,98	0,95	0,97	0,96

Джерело: розраховано автором за [6, с. 178]. Тренд: $y = -0,0117x + 1,0673$.

У 2011-2015 рр. динаміка інтеграційних процесів в торгівлі товарами і послугами (табл. 14) свідчить про незначне посилення інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС у торгівлі товарами та послугами.

Таблиця 14. Динаміка коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції) між Україною і країнами ЄС в торгівлі товарами та послугами

i	2011	2012	2013	2014	2015
k(i)	1,004	0,992	1,097	1,1	1,04

Джерело: розраховано автором за [7, 8, 9, 10]. Тренд: $y = 0,018x + 0,9926$.

Наведений у табл. 14 тренд динаміки коефіцієнта інтеграції (дезінтеграції) між Україною і країнами ЄС в торгівлі товарами та послугами дозволяє дійти висновку про те, що на відрізку часу 2011-2015 рр. ($y = 0,018x + 0,9926$) спостерігається тенденція до посилення інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС у порівнянні з відрізком 2000-2010 рр. ($y = -0,0117x + 1,0673$.) Таким чином, розраховані значення коефіцієнта інтеграції між Україною і країнами ЄС на відрізках часу 2001-2010 рр. і 2011-2015 рр. дають підстави стверджувати наявність певного незначного позитивного зрушення в розвитку інтеграційних процесів у другому десятиріччі XXI ст.

Важливою складовою розвитку інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС є характер змін у структурі торгівлі між ними товарами та послугами: для економіки України особливого значення набуває збільшення частки експорту продукції із значною часткою доданої вартості й імпорту сучасного обладнання з метою забезпечення підвищення технологічного рівня української промисловості, сільськогосподарства в контексті сучасної світової технологічної революції та орієнтирів ЄС на досягнення лідерської позиції в промисловості (industrial leadership).

У зв'язку з вищезазначеним розглянемо ті зміни, які спостерігаються у структурі торгівлі товарами і послугами між Україною і країнами ЄС.

Проаналізуємо динаміку змін питомої ваги основних товарних груп у загальному обсязі експорту товарів до країн ЄС (табл. 15).

Протягом 2001-2010 рр. спостерігається тенденція до зростання питомої ваги насіння і плодів олійних культур, жирів тваринного та рослинного походження, руди, шлаків та золи, деревини та виробів з деревини, чорних металів, електричних машин і устаткування. Питома вага зернових культур, енергетичних матеріалів, нафти та продуктів її перегонки, одягу текстильного, виробів з чорних металів, міді і виробів з неї, котлів, машин, апаратів і механічних пристроїв має тенденцію до зменшення (див. табл. 15).

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 15. Питома вага основних товарних груп експорту товарів України у всьому її експорті до країн ЄС, %

Коди	Найменування товарної групи	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Тренд
10	Зернові культури	4,0	10,9	0,8	1,6	3,4	1,9	0,5	5,3	4,8	1,2	$y=-0,371x+5,236$
12	Насіння і плоди олійних культур	3,15	0,42	2,5	0,9	0,9	1,9	2,2	6,6	8,0	5,4	$y=0,598x-0,093$
15	Жири та олій тварин. або рослинного походження	1,05	2,6	2,8	2,1	2,5	4,3	5,8	3,6	4,9	4,8	$y=0,4045x+1,22$
26	Руди, шлаки, зола	2,6	2,6	2,1	5,3	6,9	5,4	5,3	7,8	6,5	10,8	$y=0,776x+1,26$
27	Енергетичні матер., нафта та продукти перегонки	11,7	18,5	22,2	16,3	19,3	13,4	10,5	8,2	6,2	6,8	$y=-1,354x+20,76$
44	Деревина і вироби з деревини	3,0	3,19	3,4	3,7	4,0	3,6	4,4	3,1	4,8	3,9	$y=0,118x+3,056$
62	Одяг текстильний	10,8	9,5	8,5	5,07	5,7	4,8	3,9	3,0	4,4	3,1	$y=-0,829x+10,44$
72	Чорні метали	15,8	15,09	15,2	19,4	21,2	24,4	25,3	28,9	17,7	29,3	$y=1,388x+13,59$
73	Вироби з чорн. мет.	1,94	2,08	4,2	4,8	3,9	3,9	3,9	3,3	3,0	2,0	$y=-0,001x+3,309$
74	Мідь і вироби з міді	2,2	3,07	3,8	1,5	0,8	1,6	1,4	0,8	0,9	0,8	$y=-0,256x+3,096$
84	Котли, машини, апарати і мех. пристрої	7,6	5,5	4,3	4,5	2,7	2,4	2,6	2,5	4,4	3,0	$y=-0,388x+6,086$
85	Електричні машини і устаткування	3,0	1,4	4,3	5,3	3,3	4,4	7,0	6,7	10,8	9,5	$y=0,863x+0,82$

Джерело: [6, с. 161].

Статистика, яку надає Державна служба статистики України, враховує тимчасову окупацію Криму, частини території Донецької та Луганської областей, дозволяє розглянути динаміку змін питомої ваги основних товарних груп у загальному обсязі експорту товарів до країн ЄС лише протягом 2013-2015 рр. (див. табл. 16).

Дані табл. 16 свідчать про посилення тенденції до зменшення питомої ваги експорту зернових культур, насіння і плодів олійних культур, руди, шлаків і золи, енергетичних матеріалів, нафти та продуктів її перегонки, чорних металів; збільшення питомої ваги жирів та олій тваринного або рослинного походження, деревини та виробів з неї, котлів, машин, апаратів і механічних пристроїв, електричних машин і устаткування тощо. Наведені дані підтверджують те, що, як зазначається у Резюме наукової доповіді провідних українських вчених, «у структурі українського експорту промислової продукції якісних структурних зрушень у напрямі підвищення рівня його технологічності не відбулося. Частка високотехнологічної продукції в загальному обсязі експорту продукції переробної промисловості до країн ЄС-28, починаючи з 2013 р., не перевищувала 3,8 %. Простежується тенденція до збільшення питомої ваги низькотехнологічних виробництв» [12, с. 10].

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 16. Питома вага основних товарних груп експорту товарів України у всьому її експорті до країн ЄС, %

Коди	Найменування товарної групи	2013	2014	2015	Тренд
10	Зернові культури	10,4	10,6	1,25	$y = -4,575x + 16,56$
12	Насіння і плоди олійних культур	7,5	5,4	4,96	$y = -1,27x + 8,493$
15	Жири та олії тваринного або рослинного походження	3,0	4,66	5,2	$y = 1,1x + 2,086$
26	Руди, шлаки, зола	10,3	9,3	7,4	$y = -1,45x + 11,9$
27	Енергетичні матер., нафта та прод. перегонки	6,3	6,06	2,8	$y = -1,75x + 8,553$
44	Деревина і вироби з деревини	3,7	4,4	5,5	$y = 0,9x + 2,733$
62	Одяг текстильний	2,3	2,3	2,5	$y = 0,1x + 2,166$
72	Чорні метали	24,5	22,9	20,16	$y = -2,17x + 26,86$
73	Вироби з чорних металів	1,9	1,9	1,95	$y = 0,025x + 1,866$
74	Мідь і вироби з міді	0,2	0,3	0,4	$y = 0,1x + 0,1$
84	Котли, машини, апарати і механічні пристрої	2,4	2,5	2,8	$y = 0,2x + 2,166$
85	Електричні машини і устаткування	9,0	9,7	11,0	$y = 3,052x + 0,06$

Джерело: розраховано автором за [9, 10].

Аналогічно вищевикладеному розглянемо зміни у структурі імпорту основних груп товарів в Україну в усьому її імпорті товарів з країн ЄС (див. табл. 17 і 18).

Таблиця 17. Питома вага основних товарних груп імпорту товарів в Україну з країн ЄС у всьому її імпорті товарів, %

Код	Найменування товарної групи	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Тренд
27	Енергетичні матер., нафта та продукти. перегонки	1,34	0,8	3,9	1,4	1,4	2,6	4,4	6,9	5,1	6,4	$y = 0,611x + 0,062$
30	Фармацевтичні продукти	4,9	5,3	5,3	5,4	6,0	6,1	6,2	5,8	9,6	8,6	$y = 0,414x + 4,04$
33	Ефірні олії, косметика	1,9	2,1	2,1	2,1	2,2	2,0	1,9	1,9	2,7	2,6	$y = 0,052x + 1,86$
38	Інші продукти хімії	3,5	3,3	2,7	2,4	2,5	2,2	2,1	2,1	2,8	3,3	$y = -0,057x + 3,006$
39	Полімерні матеріали, пластмаси	5,8	5,6	5,4	6,9	7,1	7,2	6,8	6,5	7,8	8,1	$y = 0,25x + 5,34$
48	Папір та картон	4,4	6,2	6,4	4,7	4,8	4,4	4,1	4,0	5,8	5,3	$y = -0,053x + 5,306$
73	Вироби з чорних металів	1,9	1,7	1,6	1,9	1,9	2,1	2,3	2,3	1,8	2,1	$y = 0,044x + 1,713$
84	Котли, машини, апарати і механ. пристрої	19,2	21,6	19,7	18,9	18,2	18,3	19,4	17,8	14,2	11,0	$y = -0,809x + 22,28$
85	Елект. машини і устаткування	10,1	8,2	8,3	10,04	11,7	10,4	8,9	7,6	8,6	9,4	$y = -0,071x + 9,714$
87	Наземні транспортні засоби, крім залізн.	7,0	8,7	10,5	11,5	10,6	13,5	15,1	14,3	5,5	7,9	$y = 0,111x + 9,846$
90	Прилади, апарати	3,0	2,8	3,2	2,7	1,9	2,1	2,0	1,6	1,9	2,1	$y = -0,147x + 3,14$

Джерело: [13, с.166].

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Табл. 17 дозволяє констатувати, що на відрізок часу 2001-2010 рр. спостерігається тенденція до зменшення питомої ваги імпорту інших продуктів хімії, паперу та картону, котлів, машин апаратів та механічних пристроїв, електричних машин і устаткування, приладів і апаратів та збільшення питомої ваги інших товарів у всьому імпорті України з країн ЄС.

Статистика, що враховує тимчасову окупацію Криму, частини території Донецької і Луганської областей, надає можливість розглянути динаміку змін питомої ваги основних товарних груп імпорту товарів у загальному обсязі імпорту товарів з країн ЄС лише за 2013-2015 роки (див. табл. 18). В 2013-2015 рр. спостерігається збільшення питомої ваги в імпорті України з країн ЄС енергетичних матеріалів, нафти, продуктів її перегонки, інших продуктів хімії, пластмас та полімерних матеріалів, електричних машин та устаткування і зменшення питомої ваги інших товарів.

**Таблиця 18. Питома вага основних товарних груп імпорту товарів
В Україну в усьому її імпорті товарів з країн ЄС, %**

Коди	Найменування товарної групи	2013	2014	2015	Тренд
27	Енергетичні матер., нафта та продукти її перегонки	11,25	18,0	22,2	$y=5,475x+6,2$
30	Фармацевтичні продукти	8,65	8,7	6,45	$y=-1,1x+10,13$
33	Ефірні олії, косметика	2,18	2,12	0,2	$y=-0,99x+3,48$
38	Інші продукти хімії	3,4	3,0	4,1	$y=0,35x+2,8$
39	Полімерні матеріали, пластмаси	6,6	6,98	7,1	$y=0,25x+6,393$
48	Папір та картон	4,25	3,5	3,4	$y=-0,425x+4,566$
73	Вироби з чорних металів	2,06	1,87	1,6	$y=-0,23x+2,303$
84	Котли, машини, апарати і мех. пристрої	12,5	10,8	10,2	$y=-1,15x+13,46$
85	Елект. машини і устаткування	6,6	6,7	7,1	$y=0,25x+6,3$
87	Наземні транспортні засоби, крім залізні	10,3	5,7	5,4	$y=-2,45x+12,03$
90	Прилади, апарати	1,6	1,38	1,3	$y=-0,15x+1,726$

Джерело: розраховано автором за [9, 10].

Розглянемо співвідношення структур експорту послуг на двох розглядуваних проміжках часу (див. табл. 19 і 20).

Таблиця 19. Питома вага основних груп експорту послуг Українців країни ЄС, %

Найменування груп послуг	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Тренд
Транспортні послуги	81,6	79,6	79,8	78,6	74,6	64,3	63,7	58,2	58,5	55,8	$y=-3,29x+87,56$
Фінансові послуги	0,93	0,52	0,68	0,66	0,98	1,8	2,8	6,4	7,3	8,8	$y=0,934x-2,05$
Комп'ютерні послуги	0,395	0,62	0,495	0,47	0,8	1,6	1,8	2,3	3,6	4,0	$y=0,406x-0,629$
Різні ділові, професійні та технічні	8,7	10,7	8,98	8,7	10,2	16,4	18,9	19,6	18,6	20,1	$y=1,501x+5,828$
Інші ділові	0,8	0,6	0,82	1,0	1,7	2,3	2,1	1,9	2,2	2,5	$y=0,217x+0,398$
Державні послуги	0,11	0,1	0,1	0,03	0,03	0,05	0,05	0,05	0,05	0,03	$y=-0,007x+0,101$

Джерело: [6, с.171]

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Слід зазначити деяку зміну класифікації груп послуг на аналізованих проміжках часу. Проте наведені дані дозволяють зробити висновок, що на обох проміжках часу спостерігається скорочення питомої ваги транспортних послуг, причому в останні роки воно дещо посилюється, а також збільшення питомої ваги експорту комп'ютерних послуг і послуг у сфері телекомунікації та інформації.

Таблиця 20. Питома вага основних груп експорту послуг України в країни ЄС, %

Найменування груп послуг	2013	2014	2015	Тренд
Транспортні послуги	47,05	45,9	39,98	$y = -3,535x + 51,38$
Фінансові послуги	3,4	2,9	2,18	$y = -0,61x + 4,046$
Послуги у сфері телекомунікацій та інформації	13,1	17,0	18,76	$y = 2,83x + 10,62$
Інші ділові послуги	15,36	12,46	11,9	$y = -1,73x + 16,7$
Послуги з переробки матер. ресурсів	14,7	15,5	20,9	$y = 3,1x + 10,83$
Професійні та консульт., наук. та техн., дослід. послуги	13,2	9,9	9,3	$y = -1,95x + 14,7$

Джерело: розраховано автором за [11; 12].

Аналогічним чином розглянемо співвідношення структур імпорту послуг на двох розглядуваних проміжках часу (див. табл. 21 і 22).

Таблиця 21. Питома вага основних груп імпорту послуг в Україну з країн ЄС, %

Найменування груп послуг	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Тренд
Транспортні послуги	23	19,9	19,1	17,8	19,4	17,7	17,8	19,6	13,1	16,6	$y = -0,632x + 21,88$
Фінансові послуги	7,6	10,2	9,9	7,9	13,36	15,7	25,4	30,77	36,8	27,2	$y = 3,162x + 1,09$
Комп'ютерні послуги	4,89	2,18	6,13	6,65	7,97	4,7	4,5	4,7	5,94	4,28	$y = 0,024x + 5,062$
Різні ділові, професійні та технічні	22,39	25,02	16,6	18,85	15,36	20,0	18,85	19,2	17,8	16,4	$y = -0,526x + 21,94$
Інші ділові послуги	2,09	2,68	3,73	5,7	6,22	5,1	2,7	2,6	2,7	4,86	$y = 0,056x + 3,528$
Державні послуги	18,9	15,7	15,66	6,68	3,48	3,6	3,3	2,5	2,9	3,5	$y = -1,842x + 17,75$

Джерело: [6, с.172]

Наведені у табл. 21 дані свідчать про зменшення на відріжку часу 2001-2010 рр. питомої ваги транспортних, різних ділових, професійних, технічних та державних послуг та зростання фінансових, комп'ютерних і інших ділових послуг.

На відріжку часу 2013-2015 рр. (див. табл. 22) спостерігається зростання питомої ваги транспортних і фінансових, а також зменшення питомої ваги решти основних послуг.

Таким чином, у подальшому необхідно належну увагу приділяти збільшенню питомої ваги в експорті до країн ЄС товарів із значною часткою доданої вартості, а також збільшенню питомої ваги транспортних послуг і послуг в сфері телекомунікації та інформації.

Таблиця 22. **Питома вага основних груп імпорту послуг в Україну з країн ЄС, %**

Найменування груп послуг	2013	2014	2015	Тренд
Транспортні послуги	20,1	23,1	26,6	$y=3,25x+16,76$
Фінансові послуги	16,7	19,4	23,6	$y=3,45x+13$
Послуги у сфері телекомунікацій та інформації	10,7	8,8	9,8	$y=-0,45x+10,66$
Ділові послуги	19,0	16,1	13,5	$y=-2,75x+21,7$
Послуги з переробки мат. ресурсів	0,2	0,3	0,16	$y=-0,02x+0,26$
Професійні та консульт. , наук. та техн., дослід. послуги	14,4	9,3	8,3	$y=-3,05x+16,76$

Джерело: розраховано автором за [9, 10].

В умовах загострення проблеми забезпечення виробництва ресурсами і посилення необхідності збереження довкілля країни світу змушені пристосовувати свою виробничу, а відповідно і зовнішньоторговельну діяльність до тих вимог, які створюються внаслідок розгортання глобальних економічних процесів. Своєчасне розуміння цих вимог і прийняття відповідних рішень є імперативом розвитку країн в глобальній економічній системі [2]. Про необхідність врахування глобальних економічних процесів при дослідженні проблеми розвитку зовнішньоторговельних зв'язків України з країнами ЄС говорить той факт, що їх особливість слід розглядати у контексті негативної динаміки розвитку зовнішньоторговельних зв'язків України з країнами усього світу, яку характеризують дані табл. 23.

Таблиця 23. **Динаміка експорту та імпорту товарів і послуг України, млн дол. США**

Роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Тренди
Експорт товарів і послуг	62125,7	80941,8	80895,8	76539,1	65422,5	47863,7	$y=-3492x+81187$
Імпорт товарів і послуг	65754,1	87232,4	89774,6	83357,6	60801,8	43039,4	$y=-5693x+91588$

Джерело: [11]

Тренди експорту та імпорту товарів і послуг України вказують, що її участь у світовому поділі праці зменшується. Отже, у таких умовах нелогічно очікувати посилення інтеграції України до світової економіки загалом і до європейської економіки зокрема. Певне занепокоєння викликає той факт, що згідно з такими трендами тенденція до зменшення імпорту товарів і послуг значно сильніша тенденції до зменшення експорту, який, як зазначалось вище, має переважно сировинний характер, а згорання імпорту зменшує можливості технологічного переозброєння економіки України. Світовий досвід свідчить, що в епоху глобалізації заможними й успішними стають лише ті країни, які спроможні розбудувати потужний національний промисловий комплекс і забезпечити сприятливі умови виходу товарів та послуг на світові ринки і тим самим збільшити їх експорт, що стає можливим за умови посилення ролі держави.

Доречно пригадати, що домінуюче положення країн Заходу у сучасному світі сформувалося шляхом посилення масштабів державногоуправлінського фактора.

Держава залишається єдиним інститутом, здатним управляти масштабними економічними і соціальними зрушеннями, впливати на загальний рівень зайнятості, виробництво та реалізацію товарів і послуг, розподіляти доходи і активи тощо.

Українські науковці наполегливо доводять, що економіка України залежить від кон'юнктури світових товарних (сировинних) ринків [12, с. 10] і потребує нарощування експортного потенціалу на здоровій структурній основі [13, с. 33–34]. На особливу увагу заслуговують пропозиції щодо стратегічних імперативів адаптації та трансформації зовнішньоторговельної діяльності України в умовах європейської інтеграції, які враховують увесь комплекс політичних, геополітичних і економічних вимог сучасного етапу глобалізації світової економіки: «Слід зрозуміти, що головне в асоціації з ЄС – не так доступ до ринків, як стимулювання внутрішніх реформ, які зроблять її економіку конкурентоспроможнішою та ефективнішою. Тому до першочергових завдань Кабінету Міністрів України, Верховної Ради України та НБУ слід віднести вжиття невідкладних заходів і використання можливостей щодо трансформації зовнішньоторговельного співробітництва України з урахуванням національних інтересів і мобілізації внутрішніх резервів» [14, с. 7], тобто наголошують на провідній ролі управлінського фактора на державному рівні.

Висновки та пропозиції. Аналіз динаміки зовнішньоторговельних зв'язків України з країнами ЄС на початку XXI століття дозволяє стверджувати, що вони потребують як кількісного, так і якісного покращення.

У 2001-2010 рр. спостерігається тенденція до зменшення питомої ваги експорту товарів до країн ЄС у всьому експорті України і тенденція до збільшення питомої ваги імпорту товарів з країн ЄС в усьому їх імпорті України. У 2010-2015 рр. має місце тенденція до зростання питомої ваги як імпорту, так і експорту, причому більш швидко зростає питома вага імпорту товарів, ніж їх експорту, що призводить до того, що торгівля товарами, починаючи з 2005 року, має збитковий характер для України. Зменшення негативного сальдо торгівлі України з країнами ЄС спостерігається у 2014-2015 рр. внаслідок значного скорочення обсягів товарообороту. У 2001-2010 рр. спостерігається тенденція до зменшення коефіцієнта інтеграції між Україною та країнами ЄС, яка у 2011-2015 рр. змінюється тенденцією до незначного посилення інтеграції.

Краща картина спостерігається у торгівлі України з країнами ЄС послугами, яка характеризується позитивним сальдо, що постійно зменшується, а у 2009 р. навіть стає негативним і лише у 2010 р. знову стає позитивним і збільшується. Разом з тим спостерігається тенденція до незначної дезінтеграції України з країнами ЄС у 2001-2010 рр. у торгівлі послугами, яка зберігається і протягом 2010-2015 рр. Зіставлення динаміки інтеграційних процесів між Україною і країнами ЄС на розглянутих відрізках часу свідчить про їх незначне покращення у торгівлі товарами і незначне погіршення у торгівлі послугами. У цілому розраховані значення коефіцієнта інтеграції між Україною і країнами ЄС дають підстави стверджувати наявність певного незначного позитивного зрушення в розвитку інтеграційних процесів у другому десятиріччі XXI століття.

Аналіз динаміки структури товарів і послуг показав відсутність її покращення, збереження сировинного характеру українського експорту і необхідність збільшення питомої ваги в експорті до країн ЄС товарів із значною часткою доданої вартості, а також збільшення питомої ваги транспортних послуг і послуг в сфері телекомунікації та інформації, чому сприятимуть відповідні рішення на державному рівні із спрямуванням особливої уваги на питання необхідності перетворення економіки

Україні зі стану сировинного придатка європейської промисловості та ринку збуту її продукції на найрозвинутішу складову, здатну поставляти на ринки країн ЄС найсучасніші товари й надавати найсучасніші послуги.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Ознайомлення з Угодою про асоціацію*. – Представництво Європейського Союзу в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/>
2. Радзівська С. Вплив глобалізації на трансформацію зовнішньоторговельних зв'язків України / С. Радзівська // *Економіст*. – 2016. – вип. №5. Травень. – С. 23–29.
3. *Європейська та євроатлантична інтеграція*: навч. посіб. [О.В.Баула та ін.; наук. ред. О.М.Лютак]; Луц. нац. техн. ун-т. – Луцьк: РВВ Луц. НТУ, 2016. – 328 с.
4. *Економічна складова Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу, населення та державного управління* / під ред. І.Бураковського та В.Мовчан. Ін-т економ. досліджень та політ. консультацій. – К.: «Альфа-Пік», 2014. – 140 с.
5. *Політика інтеграції українського суспільства в контексті викликів та загроз подій на Донбасі*: нац. доп. / [Лібанова Е.М. та ін.; редкол. Амоша О.І. та ін.], НАН України. – К.: НАН України, 2015. – 363 с.
6. Радзівська С.О. Конкурентоспроможність та інтеграційні перспективи України / С.О. Радзівська. – К.: Знання України, 2012. – 344 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/електронна_бібліотека.
7. *Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2014 році*. Стат. зб. Державна служба статистики України. – К., 2015. – 154 с.
8. *Зовнішня торгівля України товарами та послугами у 2015 році*. Стат. зб. Державна служба статистики України. – К., 2016. – 156 с.
9. *Співробітництво між Україною та країнами ЄС у 2014 році*. Стат. зб. Державна служба статистики України. – К., 2015. – 102 с.
10. *Співробітництво між Україною та країнами ЄС у 2015 році*. Стат. зб. Державна служба статистики України. – К., 2016. – 195 с.
11. *Зовнішньоторговельний баланс України у 2015 році* / Експрес-випуск Державної служби статистики України від 15.02.2016 №46/0/08.2вн-16.
12. *Імплементація Угоди про асоціацію між Україною та ЄС: економічні виклики та нові можливості*: наук. доп. / [В.М.Геець та ін.]; за ред. акад. НАН України В.М.Гейця та чл.-кор. НААН України Т.О.Осташко; НАН України, ДУ «Ін-т економіки та прогнозування НАН України». – К., 2016. – 184 с.
13. *Гриценко А.А.* Архитектоника безопасности экономической и финансовой систем Украины / Андрей Андреевич Гриценко // *Актуальні питання фінансової безпеки держави*. Зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. Актуальні питання безпеки фінансової системи держави, м. Харків, 21 лютого 2014 р. – С.30–35. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: univd.edu.ua/general/publishing/konf/finbezpeka/07_gricenکو.pdf
14. *Білорус О.Г.* Стратегічні імперативи адаптації та трансформації зовнішньоторговельної діяльності України в умовах європейської інтеграції / О.Г.Білорус, О.В.Гаврилук // *Економіка України*. – 2015. – № 11. – С. 4–15.

REFERENCES

1. *Oznayomlennya z Ugodoju pro asotsiatsiyu* [Introduction to Association Agreement]. Predstavnytstvo Evropeyskogo Soyuzu. [Delegation of the European Union]. Available at: <http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/>
2. *Radzievska S.* Vplyv globalizatsii na transformatsiyu zovnishnotorgovelynykh zvyazkiv Ukrainy [The impact of globalization on the transformation of foreign trade relations of Ukraine]. *Ekonomist*. – Economist, 2016. Issue №5. May. pp. 23–29.
3. *Evropeyska ta evroatlantična integratsiya*: navchalnyi posibnyk [European and Euro-Atlantic integration]. Edited by O.V.Baula, O.M.Lyutak. Lutsk, Lutsky National Technical University Publ., 2016. 328 p.
4. *Ekonomichnaskladova Ugody pro asotsiatsiyu між Ukrainoyu ta ES: naslidky dyabiznesu, naseleennyata derzhavnogoupravlinnya* [Economic part of the Association Agreement between Ukraine and the EU: consequences]

quences for business, people and state management]. Ed. by I.Burakovksy and V.Movchan, Institute for economic research and political consultation. Kyiv, Alfa-Pik Publ., 2014. 140 p.

5. *PolitykaintegratsiyiukrainskogospilstvavkontekstivykykivtagrozpodiynaDonbasi: natsionalyadopovid'* [Integration politics for the Ukrainiansociety in the context of Donbass challenges and threats]. Ed. by E.M.Libanova, O.I.Amosha and others. Kyiv, NAS of Ukraine, 2015. 363 p.

6. *RadzievskaS. O.* Konkurentospromozhnist ta integratsiyini perspektyvy Ukrainy [Competitiveness and integration prospects for Ukraine]. Kyiv, Znannaya Ukrainy Publ., 2012. 344 p.

7. *ZovnishnyatorgivlyyaUkrainytovaramyaposlugamyu 2014 rotsi: statystychnyizbirnyk.* Derzhavnasluzhbastatystyky Ukrainy [Ukraine's foreign trade in goods and services in 2014: statistical book]. Stateservice of statistics, Kyiv, 2015, 154 p.

8. *ZovnishnyatorgivlyyaUkrainytovaramyaposlugamyu 2015 rotsi: statystychnyizbirnyk.* Derzhavnasluzhbastatystyky Ukrainy [Ukraine's foreign trade in goods and services in 2015: statistical book]. Stateservice of statistics, Kyiv, 2016, 156 p.

9. *SpivrobotnystvomizhUkrainoyutakainamyESu 2014 rotsi: statystychnyizbirnyk.* Derzhavna sluzhbastatystyky Ukrainy. [Cooperation between Ukraine and the EU countries in 2014: statistical book]. Stateservice of statistics, Kyiv, 2015, 102 p.

10. *SpivrobotnystvomizhUkrainoyutakainamyESu 2015 rotsi: statystychnyizbirnyk.* Derzhavna sluzhbastatystyky Ukrainy. [Cooperation between Ukraine and the EU countries in 2015: statistical book]. Stateservice of statistics, Kyiv, 2016, 195 p.

11. *Zovnishnotorgovelnii balans Ukrainy u 2015 rotsi.* [Foreign trade balance of Ukraine in 2015]. Express-issue. State service of statistics. Dated 15.02.2016 №46/0/08.2ВН-16.

12. *ImplementatsiyaUgodyproasotsiatsiyumizhUkrainoyutaES: ekonomichnyvyklyktanovimozhlyvosti: naukavadopovid'* [Implementation of the Association agreement between Ukraine and the EU: economic challenges and new opportunities: scientific report]. Ed. by Academician V.M.Geets and Corresponding member T.O.Ostashko. Institute for economics and forecasting. Kyiv, 2016. 184 p.

13. *Gritsenko A.A.* Arkhitektonika bezopasnosti ekonomicheskoy i finansovoy system Ukrainy [Architectonics of security of economic and financial systems of Ukraine]. Aktualny pytannya finansovoyi bezpeky derzhavy. [Actual problems of financial security of the state]. Zb. nauk. Prats' Mizhn. nauk.-prakt. Internet-konf. Aktualny pytannya bezpeky finansovoyi systemy derzhavy. Kharkiv, 21.02.2014. pp. 30-35. Available at: univd.edu.ua/general/publishing/konf/finbezpeka/07_gricenکو.pdf

14. *BilorusO.G., GavrylyukO.V.* StrategichniimperatyvyadaptatsiitratransformatsiizovnishnotorgovnoyidiyalnostiUkrainyvumovakhevropeyskoyiintegratsii [Strategic imperatives for adaptation and transformation of Ukraine's foreign trade activity under the conditions of european integration]. Ekonomika Ukrainy Bulletin. – Economy of Ukraine, 2015. Issue №11, pp. 4–15.

УДК 658.589

*Вікторія Творонович, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Людмила Примак
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

Стаття присвячена аналізу та висвітленню перспективних напрямків інноваційного розвитку підприємства. У статті розглянуто перспективні напрямки інноваційних технологій. Визначається можливі напрями інноваційного розвитку з метою підвищення якості та конкурентоспроможності продукції. Одним із перспективних шляхів економічного зростання підприємств є їх інноваційний розвиток. Практика показує, що інноваційні перебудови на сучасному етапі розвитку суб'єктів господарювання можуть не лише забезпечити високі показники економічного розвитку, але й підвищити конкурентоспроможність сучасних підприємств, їх експортний потенціал, а також допоможуть вирішити економічні, екологічні, соціальні проблеми.

Інноваційна діяльність є однією з основних складових процесу забезпечення успішного функціонування підприємств. Тому сучасні економічні умови вимагають інтенсивної інноваційної діяльності, ефективної організації досліджень та розробок, нововведень, зниження інноваційних ризиків, стратегічного управління в інноваційній діяльності кожного підприємства.

У статті розглянуто характерні особливості інноваційної діяльності промислового підприємства, що викликають інтерес з точки зору її прогнозування. На основі них згруповано основні критерії методики прогнозування перспективних напрямів інноваційного розвитку та зведено схему вибору методів прогнозування. Відібрані методи стали основою методичного апарату прогнозування перспективних напрямів інноваційного розвитку промислового підприємства, який представлено у статті.

Ключові слова: перспектива, інновація, інноваційні технології, підприємство, інноваційний розвиток.

© Творонович В., Примак Л., 2016

*Виктория Творонович, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный эконо-
мико-технологический университет транспорта))*

*Людмила Примак
(магистр, Государственный экономико-технологический университет
транспорта)*

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

Статья посвящена анализу и освещению перспективных направлений инновационного развития предприятия. В статье рассмотрены перспективные направления инновационных технологий. Определяются возможные направления инновационного развития с целью повышения качества и конкурентоспособности продукции. Одним из перспективных путей экономического роста предприятий является их инновационное развитие. Практика показывает, что инновационные перестройки на современном этапе развития субъектов хозяйствования могут не только обеспечить высокие показатели экономического развития, но и повысить конкурентоспособность современных предприятий, их экспортный потенциал, а также помогут решить экономические, экологические, социальные проблемы.

Инновационная деятельность является одной из основных составляющих процесса обеспечения успешного функционирования предприятий. Поэтому современные экономические условия требуют интенсивной инновационной деятельности, эффективной организации исследований и разработок, нововведений, снижения инновационных рисков, стратегического управления в инновационной деятельности каждого предприятия.

В статье рассмотрены характерные особенности инновационной деятельности промышленного предприятия, вызывают интерес с точки зрения ее прогнозирования. На основе них сгруппированы основные критерии методики прогнозирования перспективных направлений инновационного развития и построены схему выбора методов прогнозирования. Отобранные методы стали основой методического аппарата прогнозирования перспективных направлений инновационного развития промышленного предприятия, представленный в статье.

Ключевые слова: перспектива, инновация, инновационные технологии, предприятие, инновационное развитие.

*Victoria Tvoronovych, PhD, associate professor
(associate professor of the Department «Economics and Entrepreneurship», State
Economy and Technology University of Transport);*

*Lyudmila Primak
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

PROMISING LINES OF INNOVATIVE ENTERPRISE

The paper analyzes the coverage and perspective directions of innovative development company. The article discussed perspective directions of innovative technologies. Determine the possible directions of innovative development to improve the quality and competitiveness of products. One of the promising ways of economic growth enterprises is their innovative development. Practice shows that innovative restructuring of the current development entities can not only provide high rates of economic development, but also improve the competitiveness of modern enterprises, their export potential and help solve economic, environmental and social problems.

Innovative activity is a key component of the process to ensure the successful operation of enterprises. Therefore, current economic conditions require intense innovation, effective organization of research and development, innovation, innovative risk reduction, strategic innovation management in each company.

The article examines the characteristics of innovation

Industrial enterprises that are of interest in terms of its forecasting. Based on these basic criteria grouped forecasting techniques promising areas of innovation and reduced choice scheme forecasting methods. Selected methods became the basis of analytical tools forecasting perspective directions of innovative development of industrial enterprises, which are presented in the article.

Keywords: perspective, innovation, innovative technology, enterprise innovation development.

Постановка проблеми. В Україні питання інноваційної діяльності у напрямі підвищення ефективності та якості аспектів виробничо-господарської діяльності може забезпечуватися не лише постійним вдосконаленням виробничого процесу, а й на основі переходу підприємств на інноваційний шлях розвитку. Тому дуже важливо як для підприємця, так і для покупців, тобто звичайних людей, знати, які перспективи вносять інноваційні технології у виробництво промисловості, у виробництво самого підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням перспектив використання інноваційних технологій у підприємстві займалися багато вчених. Зокрема, В.І. Довбенко досліджував напрями інноваційного розвитку підприємств за умови зміни стану ринку, А.С. Росохата розглядав формування методичного апарату прогнозування напрямів інноваційної діяльності промислового підприємства», О.В.Лапін визначенням можливих напрямів інноваційного розвитку підприємства».

Мета статті: дослідити перспективи розвитку інноваційних технологій у промисловості.

Виклад основного матеріалу дослідження. Напрямок інноваційного розвитку підприємства – це визначений шлях або рух, що базується на впровадженні і реалізації інновацій, які спричиняють поліпшення кількісних та якісних характеристик діяльності підприємства, забезпечують зміцнення його ринкових позицій та створюють умови для прогресивного розвитку. Вибір напрямків інноваційного розвитку (ВНІР) – одна з найважливіших стадій ухвалення суб'єктами господарювання економічних, передусім управлінських, рішень, що полягає у виборі одного з альтернативних варіантів інноваційного розвитку на основі відповідності його критеріям оптимальності.

Одним із перспективних шляхів економічного зростання підприємств є їх інноваційний розвиток. Інноваційна діяльність є однією з головних складових процесу забезпечення успішного функціонування підприємств. Тому сучасні економічні умови вимагають активної інноваційної діяльності, ефективної організації досліджень та розробок, нововведень, зниження інноваційних ризиків, стратегічного управління в інноваційній діяльності кожного підприємства.

Пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні – науково, економічно і соціально обґрунтовані та законодавчо визначені напрями інноваційної діяльності, спрямовані на забезпечення потреб суспільства у високотехнологічній конкурентоспроможній, екологічно чистій продукції, високоякісних послугах та збільшенні експортного потенціалу держави.

Вибір напрямків інноваційного розвитку підприємства починається з постановки цілей і завдань інноваційного розвитку в рамках обраної місії підприємства (конкретних інноваційних орієнтирів), аналізу внутрішніх та зовнішніх умов господарювання, пошуку ресурсів для інноваційної діяльності та ефективного їх розподілу, продовжується генеруванням альтернативних напрямів діяльності (наявність декількох варіантів здійснення програм створення експериментальних зразків, якщо можливо, та варіантів вибору компонентів допоможуть підприємству подолати невпевненість у правильності розроблення напрямку), їх оцінкою, ранжуванням за пріоритетністю впровадження і закінчується остаточним вибором.

При створенні інновацій слід враховувати, що зміни відбуваються особливо часто, тому рівень новизни надзвичайно високий. Такий рівень новизни, з одного боку, обмежує можливості одержання достатньої ретроспективної інформації, необхідної при застосуванні формальних (кількісних) методів прогнозування, а з іншого боку, нагальна потреба в аналізі і прогнозуванні якісних змін, робить названі методи цілком непридатними. Особливо складні проблеми виникають, коли необхідно дати перспективні оцінки якісно новим процесам і явищам, які раніше не зустрічались в суспільному житті і про які природно відсутня будь-яка інформація.

Ухвалення ефективних управлінських рішень щодо вибору напрямів інноваційного розвитку вимагає наявності критеріальної бази, до якої повинні входити критерії для оцінки альтернативних варіантів на кожному етапі ВНІР. Виходячи з цього, формування критеріальної бази для оптимізації ВНІР повинно відображати специфічні особливості поетапного ухвалення рішення, а також враховувати «площини» вибору альтернативних напрямків інноваційного розвитку.

На сучасному етапі розвитку економіки України перед більшістю торговельних підприємств стають питання щодо підвищення власної конкурентоспроможності та ефективного використання власного конкурентного потенціалу. Одним із напрямків вирішення цих питань є розробка інноваційної політики підприємства, що є складовою загальної стратегії розвитку підприємства.

Виділено три напрями розвитку впровадження інновацій, в яких враховуються фінансова успішність, забезпеченість ресурсами, потреби споживачів та погляд керівництва на майбутній бажаний розвиток підприємства та його конкурентоспроможність на ринку. Базисні інновації – це нововведення, які формують нову галузь. Найчастіше вони створюються на основі наукового відкриття, тобто кардинальних змін існуючої діяльності, або створення принципово нового напрямку діяльності. Поліпшуючі інновації – це рішення, що представляють собою кардинальні зміни або удосконалення базисних нововведень. Тобто вони пов'язані з вдосконаленням існуючих продуктів або з введенням нових чи покращенням методів організації виробництва. Такі інновації найкраще підходять для промислових підприємств тому, що такі зміни впливають на удосконалення технологій і підвищення якості та конкурентоспроможності продукції. Модифікаційні інновації несуть в собі незначні зміни в існуючому асортименті продукції, технології або системі управління для їх вдосконалення. Вони не змінюють функції виробів або процеси виробництва, але призводять до покращення діяльності підприємства.

Інноваційний процес – процес перетворення наукового знання в інновацію, яка задовольняє нові суспільні потреби; послідовний ланцюг дій, що охоплює всі стадії створення новинки та її впровадження у практику. Відомий економіст Д.Брайт звертає увагу на те, що це єдиний процес, який включає в себе саме управління, науку, підприємство, техніку, економіку.

В Україні при впровадженні інноваційного процесу на підприємствах існує багато перешкод. Найпоширеніші серед них:

1. Невідповідність організаційної структури головним вимогам інноваційного розвитку.

2. Недостатня кількість фінансових ресурсів для розробки наукових досліджень і можливість використання інноваційних розробок.

3. Неякісне регулювання нормативно-правовою системою та недосконале стимулювання інноваційної діяльності.

Світовою практикою напрацьовано три типи стратегій інноваційного розвитку:

– стратегія перенесення (використання зарубіжного науково-технічного потенціалу та перенесення його досягнень на власну економіку);

– стратегія запозичення (освоєння виробництва високотехнологічної продукції, що вже вироблялася в інших країнах);

– стратегія нарощування (використання власного науково-технічного потенціалу).

Оскільки під впливом науково-технічного прогресу відбувається техніко-економічне, екологічне й соціальне старіння продукції, одним з основних розділів плану діяльності підприємства є план організаційно-технічного розвитку, який пов'язаний з планом інвестицій, причому цей зв'язок має двосторонній характер: інноваційні організаційно-технічні заходи визначають необхідний обсяг інвестицій та напрями їх використання, а наявність інвестиційних ресурсів являє собою обмеження щодо ресурсів при відборі до реалізації в плановому періоді організаційно-технічних заходів.

На сучасному етапі розвитку економіки України перед багатьма торговельними підприємствами стають питання щодо підвищення власної конкурентоспроможності та ефективного використання власного конкурентного потенціалу. Одним із напрямів вирішення цих питань є розробка інноваційної політики підприємства, що є складовою загальної стратегії розвитку підприємства і реалізації її на практиці. Рішення про перехід промислового підприємства на інноваційний

шлях розвитку може бути прийнято за декількома причинами, які умовно можна поділити на дві основні групи:

- реальна гостра необхідність в інноваціях полягає в меті підвищення ефективності діяльності підприємства (забезпечення виживання підприємства на ринку);
- рішення керівництва у відповідь на дію конкурентів або досягнення відповідності загальному рівню розвитку галузі торгівлі.

Тобто в умовах необхідності економії всіх видів ресурсів та специфіки галузі важливо розуміти, що інновації на певний момент часу не є доцільними та необхідними для кожного торговельного підприємства.

Ефективність функціонування та розвиток підприємницьких структур в сучасних умовах господарювання неможливі без формування економічно обґрунтованої стратегії інноваційного розвитку. Проте кризові явища в економіці постійно гальмують інноваційний розвиток підприємства залишаючи більшість креативних рішень на ідейній стадії, унеможливаючи їх практичне втілення. Актуального значення за таких умов набуває створення ефективної системи управління інноваційними процесами на всіх етапах розвитку підприємства. Формування такої системи вимагає комплексного дослідження перспектив науково-технічного розвитку підприємства, розробки та впровадження саме таких проектів, які базуються на нововведеннях та мають інноваційний характер.

Висновки та пропозиції. Створення ефективної системи впровадження інновацій на підприємстві повинно ґрунтуватись на дослідженні елементів та складових з допомогою яких можна втілити інноваційні ідеї та рішення. Варто зазначити, що ефективність впровадження інновацій на підприємстві залежить від вибору правильної послідовності етапів інноваційної діяльності підприємства.

Оцінювання рівня інноваційного розвитку підприємства повинно включати дослідження та аналіз наступних складових:

- ресурсної складової інновацій, яка спрямовує діяльність підприємства на пошук нових альтернативних ресурсів (сировини, матеріалів, енергії), дослідження ефективності використання ресурсів підприємства;
- технологічної складової інновацій, яка включає в себе розробку та впровадження інноваційних технологічних рішень, науково-обґрунтованих ідей, реалізація яких сприятиме впровадженню нових технологічних процесів на підприємстві, освоєнню технології виробництва нових видів продукції;
- ринкової складової інновацій, яка передбачає всебічний аналіз зовнішнього середовища підприємства та врахування макрофакторів (при виборі орієнтації на ринок підприємство чітко націлене на ринки збуту своєї продукції та пошук нових комерційно привабливих сегментів ринку).

Формування методичних підходів оцінювання інноваційного розвитку підприємства з урахуванням ресурсної, технологічної та ринкової складових інноваційної діяльності буде сприяти реалізації ефективної стратегії інноваційного розвитку підприємства та забезпечить підприємству створення та виведення на ринок інноваційної конкурентоспроможної продукції.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Економіка і організація інноваційної діяльності* // За загальною редакцією Стельмашук А.М. – Тернопіль: Економічна думка, 2005.

2. *Закон України «Про інноваційну діяльність»*. – 2010. [Електронний ресурс]. – Доступний з <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/40-15>

3. *Ляшенко С.М.* Управління інноваційним розвитком: Навчальний посібник. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Суми: ВТД «Університетська книга»; К.: Видавничий дім «Княгиня Ольга», 2005. – 324 с.
4. *Ляшенко О.В.* Проблеми оцінки ефективності використання інноваційного потенціалу підприємства / Ляшенко О.В. // Економічний вісник Донбасу № 2 (20). – 2010. – С. 176 – 180.
5. *П'ятницька Г. І.* Інноваційні стратегії в сучасних умовах господарювання: суть та наукові підходи до формування вибору / Г.І. П'ятницька // Проблеми науки. – 2011. – № 11. – С. 21–29.
6. *Рошка М. С.* Методика визначення необхідності інновацій та їх глибини в діяльності торговельного підприємства // Вісник Запорізького національного університету – 2010 – №4(8).
7. *Харів П.С.* Інноваційна діяльність підприємства та економічна оцінка інноваційних процесів: Монографія / П.С. Харів. – Тернопіль: «Економічна думка», 2003. – 326 с.

REFERENCES

1. *Ekonomika i organizaciya innovacijnoyi diyal'nosti* // Za zagal'noyu redakciyeu Stel'mashhuk A.M. – Ternopil': Ekonomichna dumka 2005
2. *Zakon Ukrainy ' «Pro innovacijnu diyal'nist'»*. – 2010. [Elektronny'j resurs]. – Dostupny'j z <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/40-15>
3. *Il'yashenko S.M.* Upravlinnya innovacijny'm rozvy'tkom: Navchal'ny'j posibny'k. – 2-ge vy'd., pererob. i dop. – Sumy': VTD «Univerty'tets'ka kny'ga»; K.: Vy'davny'chy'j dim «Knyagy'nua Ol'ga», 2005. – 324 s.
4. *Lyashhenko O.V.* Problemy' ocinky' efekty'vnosti vy'kory'stannya innovacijnogo potencialu pidpry'yemstva / Lyashhenko O.V. // Ekonomichny'j visny'k Donbasu # 2 (20). – 2010. – S. 176 – 180.
5. *P'yatny'cz'ka G. I.* Innovacijni strategiyi v suchasny'x umovax gospodaryuvannya: sut' ta naukovi pidhody' do formuvannya vy'boru / G.I. P'yatny'cz'ka // Problemy' nauky'. – 2011. – # 11. – S. 21–29
6. *Roshka M. S.* Metody'ka vy'znachennya neobxidnosti innovacij ta yix gly'by'ny' v diyal'nosti torgovel'nogo pidpry'yemstva // Visny'k Zaporiz'kogo nacional'nogo universy'tetu – 2010 – #4(8)
7. *Xariv P.S.* Innovacijna diyal'nist' pidpry'yemstva ta ekonomichna ocinka innovacijny'x procesiv: Monografiya / P.S. Xariv. – Ternopil': «Ekonomichna dumka», 2003. – 326 s.

УДК 338.47

*Олена Харчук, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Галина Мокрицька
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ПІДПРИЄМСТВА ЯК ВАЖЛИВЕ ЗАВДАННЯ МЕНЕДЖМЕНТУ

У статті розглянуто проблеми оцінювання ефективності управління діяльністю підприємством та запропоновано низку дій щодо визначення оцінки ефективності діяльності підприємством з урахуванням його специфіки.

Розкриті можливості оцінювання ефективності управління організацією та методи, що потребують подальшої розробки. Зроблено огляд літературних джерел за проблемою оцінки діяльності підприємства та визначені завдання даної статті. Приведений розгляд підприємства як об'єкта управління.

Розкрито суть соціальної складової ефективності функціонування підприємств та розглянута система виміру ефективності функціонування підприємств.

Визначені основні критерії оцінки ефективності, а саме: дієвість, економічність, якість, прибутковість, продуктивність, умови роботи та провадження нововведень. Приведені фінансові показники для оцінки ефективності діяльності підприємства, саме чистий прибуток, рентабельність інвестицій, ринкова вартість підприємства та визначені переваги й недоліки використання цих показників на практиці.

Проаналізовані види ефективності та система показників оцінки економічної ефективності менеджменту.

Розглянута характеристика станції Козятин та розкриті основні її завдання. Проведений аналіз фінансового стану господарської діяльності станції та здійснена оцінка ефективності її роботи.

Виявлена головна проблема керування станцією Козятин та розроблені заходи щодо їх усунення. Визначено, що основні чинники підвищення ефективності роботи підприємства полягають у підвищенні його технічного рівня, вдосконаленні управління, організації виробництва і праці, зміні обсягу та структури виробництва, поліпшенні якості природних ресурсів тощо.

Ключові слова: ефективність, ефективність управління, економічна ефективність, категорії ефективності, станція, виробничі фонди.

© Харчук О., Мокрицька Г., 2016

*Елена Харчук к.э.н., доц.
(доцент каф. «Менеджмент», Государственный экономико-технологический университет транспорта»)*

*Галина Мокрицкая
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта»)*

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ КАК ВАЖНОЕ ЗАДАНИЕ МЕНЕДЖМЕНТА

В статье рассмотрены проблемы оценки эффективности управления деятельностью предприятием и предложен ряд действий по определению оценки эффективности деятельности предприятия с учетом его специфики.

Раскрыты возможности оценки эффективности управления организацией и методы, требующие дальнейшей разработки. Сделан обзор литературных источников по проблеме оценки деятельности предприятия и определены задачи данной статьи. Приведено рассмотрение предприятия как объекта управления.

Раскрыта суть социальной составляющей эффективности функционирования предприятий и рассмотрена система измерения эффективности функционирования предприятий.

Определены основные критерии оценки эффективности, а именно: действенность, экономичность, качество, производительность, прибыльность, условия работы и производства нововведений. Приведены финансовые показатели оценки эффективности деятельности предприятия, именно чистая прибыль, рентабельность инвестиций, рыночная стоимость предприятия и определенные преимущества и недостатки использования этих показателей на практике.

Проанализированы виды эффективности и система показателей оценки экономической эффективности менеджмента.

Рассмотрена характеристика станции Казятин и раскрыты основные ее задачи. Проведен анализ финансового состояния хозяйственной деятельности станции и осуществлена оценка эффективности ее работы.

Обнаружена главная проблема управления станцией Казятин и разработаны мероприятия по их устранению. Определено, что основные факторы повышения эффективности работы предприятия заключаются в повышении его технического уровня, совершенствовании управления, организации производства и труда, изменению объема и структуры производства, улучшении качества природных ресурсов и т.п.

Ключевые слова: эффективность, эффективность управления, экономическая эффективность, категории эффективности, станция, производственные фонды.

*Elena Kharchuk Ph.D., associate professor
(associate Professor of the Management Department, State Economy and
Technology University of Transport)*

*Galina Mokritskiy
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

IMPROVING ENTERPRISE PERFORMANCE MANAGEMENT OBJECTIVES AS IMPORTANT

In the article the problem of evaluating the effectiveness of business management and suggested action on the measurement of the effectiveness of the now considering its specificity.

Disclosed possibility of evaluating the effectiveness of management and organization methods need further development. The review of the literature on the problem of assessment of the company and identified objectives of this article. Adjusted consideration the enterprise as property management.

The essence of the social dimension of the enterprises performance measurement system and reviewed the efficiency of enterprises.

The main criteria for assessing the effectiveness, namely: effectiveness, efficiency, quality, profitability, productivity, working conditions and proceedings innovation. LED indicators for assessing the financial performance of the company, namely net income, return on investment, the market value of the company and certain advantages and disadvantages of using these indicators in practice.

Analyzed the types of efficiency and system of indicators to measure economic efficiency of management.

Considered description Kozyatyn station and open its main objectives. The analysis of financial condition and business activity stations assessed its effectiveness.

Revealed a major problem management station Kozyatyn and developed measures to address them. Determined that the main factors increasing the efficiency of the company is to increase its technical level, improving management, production and labor, changes in the volume and structure of production, improve the quality of natural resources and more.

Keywords: efficiency, management efficiency, cost-effectiveness, efficiency categories, station, production assets.

Постановка проблеми: Однією з важливих характеристик отримання позитивного результату управління діяльністю підприємства є ефективність, яка потребує її детального визначення. Оцінювання ефективності є важливим моментом для забезпечення діяльності та розвитку підприємства. Без комплексного оцінювання рівня ефективності буде неможливо розв'язувати питання підвищення та підтримки ефективності управління діяльністю підприємства на високому рівні. Тому проблема ефективності діяльності різних підрозділів з господарської діяльності, з виробничої й управління є найбільш актуальною в економічній науці і в її вирішенні зараз зацікавлені всі керівники підприємств.

На сьогоднішній день, в умовах ринкової економіки, метою будь-якого підприємства є забезпечення ефективності його управління, оскільки саме ефективність управління є запорукою успішного функціонування та розвитку кожного підприємства та його організаційних складових. Саме оцінювання ефективності управління дає можливість виявити відхилення фактичного функціонування системи від можливих. Проте сьогодні методи оцінювання ефективності управління підприємством залишаються на стадії подальшої розробки й вимагають додаткових досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами ефективності управління та її оцінюванням, що відображено їх в наукових працях, займалися такі українські та зарубіжні вчені, як М. Аптер, О. Богданов, З. П. Румянцевой [1], Дж. К. Лафти [2], А. Н. Тіщенко, Н. А. Кизіма, Я. В. Догадайло [3], Р. С. Каплана, Д. П. Нортонна [5], І. І. Мазура, В. Д. Шапіро, Н. Г. Ольдерогге [6]. Однак, незважаючи на значні здобутки вище зазначених авторів, актуальним залишається питання оцінювання ефективності управління організацією.

Постановка завдання. Завданням даної статті є: 1) зробити огляд літературних джерел за проблемою оцінки діяльності підприємства та її критеріїв; 2) за даними станції Козятин здійснити оцінку ефективності роботи за період 2013-2015 рр.

Виклад основного матеріалу. Ефективність підприємства та її визначення є складною та багатогранною проблемою, яка потребує нових вирішень і щодо розбіжності в її трактуванні. При формуванні систем управління підприємства особливе значення припадає саме оцінці ефективності управління підприємств в нових умовах господарювання. Підприємства як об'єкт управління, можуть бути різної специфіки, але пов'язані функціонально в єдину систему господарювання.

Величину і ступінь задоволення потреб населення розкриває соціальна складова ефективності, яка припускає, що населення має різне відношення до якості, термінів і наданих послуг, які можна оцінити як абсолютними величинами, так і стандартами або нормами. До них відносять такі показники як обсяги і вартість наданих послуг, якість і витрати, різні ресурси та їх реалізація.

Система виміру ефективності функціонування підприємств [4] є досить складною, оскільки, по-перше, вона відображає рівень досягнення інтересів і цілей підприємств, а по-друге, її внесок в соціальну систему є більш високого рівня, оскільки впливає з потреб підприємств.

Якщо розглянути багатокритеріальну оцінку виміру, що базується на підставі різних підходів до виміру ефективності соціальних систем, то можна виділити сім основних критеріїв, до яких відносять:

- дієвість – це рівень досягнення цілей організації, тобто результативність підприємства та завершення роботи;
- економічність – це відношення ресурсів, що необхідно спожити (тобто втілити в діяльність, спрогнозувати, спроектувати), до ресурсів, що фактично спожиті (наприклад, дані звітності факту, бухгалтерського обліку);
- якість – це ступінь відповідності системи вимогам, стандартам, гостам, тобто відповідність фактичних результатів нормативним;
- прибутковість – це різниця між доходами та витратами підприємства;
- продуктивність – це співвідношення кількості продукції та витрат на випуск відповідної продукції;
- умови роботи – це престижність роботи, почуття в безпеці, впевненості в завтрашньому дні, задоволеності працівників, належності до соціального середовища;

– провадження інновацій – це використання нових досягнень в галузі сучасної техніки, організації і управління на підприємствах і в організаціях [8].

Чистий прибуток, рентабельність інвестицій, ринкова вартість підприємства – це фінансові показники, що характеризують ефективність діяльності підприємства. При цьому необхідно враховувати переваги й недоліки використання цих показників на практиці.

Наприклад, в американській практиці управлінського обліку рекомендації з використання показників для оцінки ефективності діяльності підприємства викладені в стандарті управлінського обліку «Вимір ефективності підприємства» (Statement on Management Accounting «Measuring entity performance»; SMA 4D). В цих рекомендаціях пропонується використовувати такі показники як стандарт, норматив, на основі яких буде оцінюватися ефективність управління організацією: чистий прибуток; грошові потоки; рентабельність інвестицій; залишковий доход; вартість організації.

Але в науковій літературі єдиного підходу як до визначення ефективності, так і до визначення ефективності управління діяльністю підприємства не існує. Одним із них є визначення ефективності управління як співвідношення отриманого результату з витратами діяльності підприємства або відношення результату до намічених цілей. Також ефективність управління діяльністю підприємства залежить від результативності управління різних видів діяльності, таких як маркетингової, інноваційної, виробничої, кадрової та фінансової. Тобто, може визначатися як відношення кінцевих результатів її функціонування до витрачених ресурсів.

Залежно від форми подачі кінцевих результатів і витрат розрізняють такі категорії ефективності:

- технічна ефективність, яка розраховується як відношення результатів та витрат, що вимірюються в натуральній формі;
- економічна ефективність – це відношення результатів та витрат, що вимірюються у вартісній формі;
- соціально-економічна ефективність, що враховує не тільки економічні, а й соціальні результати реалізації заходів [7].

Взагалі система показників ефективності підприємства повинна охоплювати інформацію щодо використання всіх його ресурсів та всі загальноекономічні показники. Головне, щоб розрахунки ефективності постійно велися упродовж усього виконання проекту, починаючи з його розробки та закінчуючи вимірами його результатів.

В широкому розумінні поняття ефективності – це співвідношення між результатом (ефектом) та витратами. Ефект – це результат реалізації заходів, що направлені на підвищення ефективності підприємства за рахунок економії всіх ресурсів (виробничих, трудових, матеріальних).

Ефективність виробництва є об'єктивною економічною категорією, яка характеризує ступінь досягнення загальних і окремих результатів від використання матеріальних, трудових та фінансових ресурсів підприємства.

Економічна ефективність від впровадження організаційно-технічних заходів на всьому виробничому процесі може виявлятися по-різному. Визначаючи ефективність, потрібно знайти співвідношення варіантів поточних витрат капітальними вкладеннями з урахуванням часу виконання.

В практичному використанні ефективність виробництва потрібно розглядати у різних аспектах, починаючи з планування діяльності, застосування, рівня матеріального виробництва та кінцевих розрахунків.

Ефективність може бути загальною, локальною та частковою, де кожна з них характеризує ефективність виробництва по-різному. Наприклад, загальна характеризує ефективність в цілому, локальна – окремі її стадії, часткова – тільки деякі аспекти при використанні окремих ресурсів (капітальних вкладень, робочої сили тощо).

По відношенню до об'єктів визначення, ефективність ділиться на:

- ефективність діючого виробництва на всіх його рівнях;
- ефективність капітальних вкладень, що використовуються з метою випуску нової продукції, збільшення обсягів виробництва;
- ефективність розвитку науки і техніки;
- ефективність зовнішньоекономічних зв'язків;
- ефективність охорони навколишнього середовища.

Також за призначенням і методами розрахунку ефективність буває абсолютною, що визначається по підприємству в цілому та характеризує загальний ефект від використання ресурсів, та порівняльною, що характеризує економічні переваги одного варіанта над іншими щодо раціонального використання ресурсів і витрат.

При виборі варіанту організаційно-технічних заходів використовуються критерії і показники. Критерії характеризують принцип, або підхід до оцінки економічної ефективності, а показники – її спосіб оцінки.

В умовах ринкової економіки за критерій економічної ефективності прийнято використовувати максимальний прибуток від виробництва та реалізації продукції при мінімальних затратах. Система показників оцінки економічної ефективності менеджменту показана в табл. 1.

Таблиця 1. Система показників оцінки економічної ефективності менеджменту

Загальні показники	Часткові показники		
	Показники ефективності праці	Показники підвищення ефективності використання основних фондів, обігових коштів і капітальних вкладень	Показники підвищення ефективності використання матеріальних ресурсів
1. Обсяг роботи (навантаження + вивантаження) 2. Собівартість однієї навантажено – вивантаженої тони 3. Рентабельність продукції 4. Прибуток	1. Темпи росту продуктивності праці 2. Економія чисельності працівників	1. Фондовіддача 2. Приріст обігових коштів відносно приросту товарної продукції	1. Матеріальні витрати

Сьогодні отримання високих результатів ефективності і якості роботи підприємства можна досягти, поєднуючи науково-технічний прогрес з менеджментом в організації для раціональної організації виробництва [9]. З метою оцінки ефективності діяльності станції Козятин було опрацьовано велику кількість матеріалів, що характеризують її виробничо-господарську діяльність.

Залізнична станція Козятин-1 є виробничим відокремленим структурним підрозділом державного територіально-галузевого об'єднання «Південно-Західна залізниця», що забезпечує організацію вантажних перевезень та координацію виробничого процесу між іншими структурними підрозділами апарату управління Залізниці. Станція Козятин-1 є сортувальною вузловою станцією Південно-Західної залізниці, основним призначенням якої є виконання вантажної і комерційної роботи.

Важливими завданнями станції Козятин-1 є виконання роботи стосовно вантажних перевезень, а саме перевезення, зважування, зберігання, навантаження, вивантаження, сортування, переадресування вантажів; переробка контейнерів; оформлення перевізних документів; комплексне виконання робіт з технічного обслуговування і відправлення вантажних поїздів; робота з вантажовідправниками та вантажоодержувачами; маневрові роботи та обслуговування під'їзних колій підприємств; транспортно-експедиційне обслуговування. Також виконуються деякі роботи з перевезень пасажирів і їх обслуговування.

У ході аналізу фінансового стану господарської діяльності станції Козятин за 2015 рік були проведені розрахунки фінансових показників та показників платоспроможності підприємства, а саме: проведений аналіз забезпеченості підприємства основними засобами, їх технічного рівня, темпів оновлення (рис. 1), ефективності використання основних виробничих фондів (рис. 2), матеріальних ресурсів (рис. 3), аналіз операційних витрат (рис. 4), прибутковості підприємства (рис. 5), фінансової стійкості та незалежності (рис. 6).

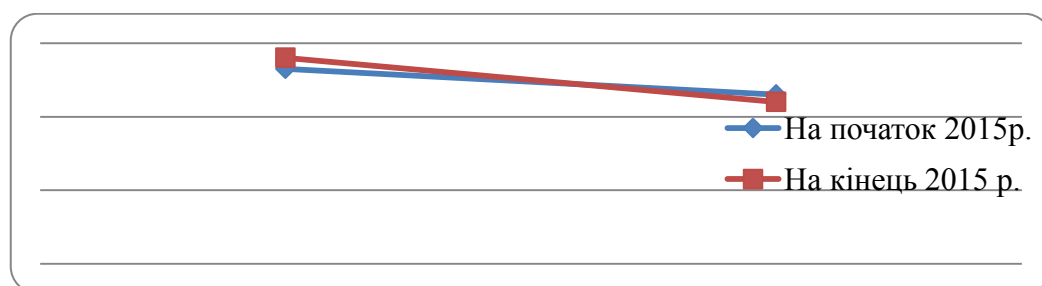


Рис. 1. Аналіз стану основних фондів підприємства за 2015 рік

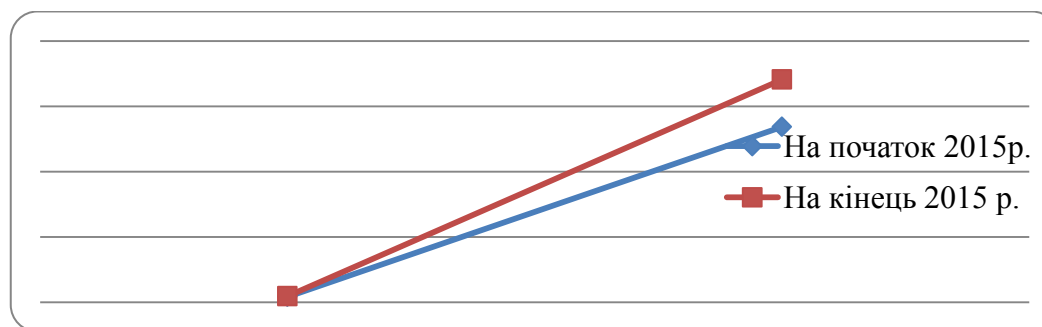


Рис. 2. Аналіз ефективності використання основних виробничих фондів

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

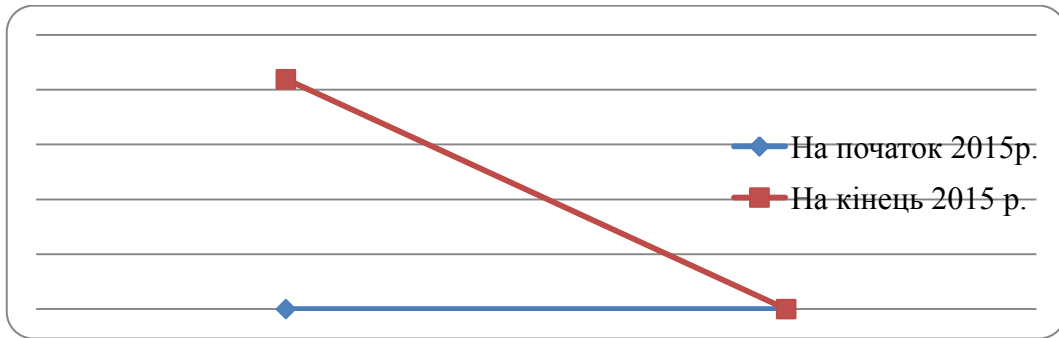


Рис. 3. Аналіз ефективності використання матеріальних ресурсів

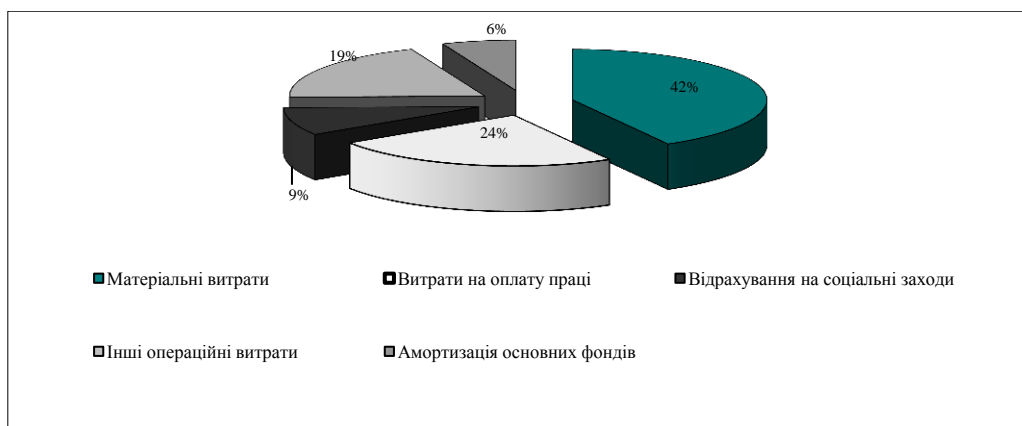


Рис. 4. Структура операційних витрат по станції Козятин

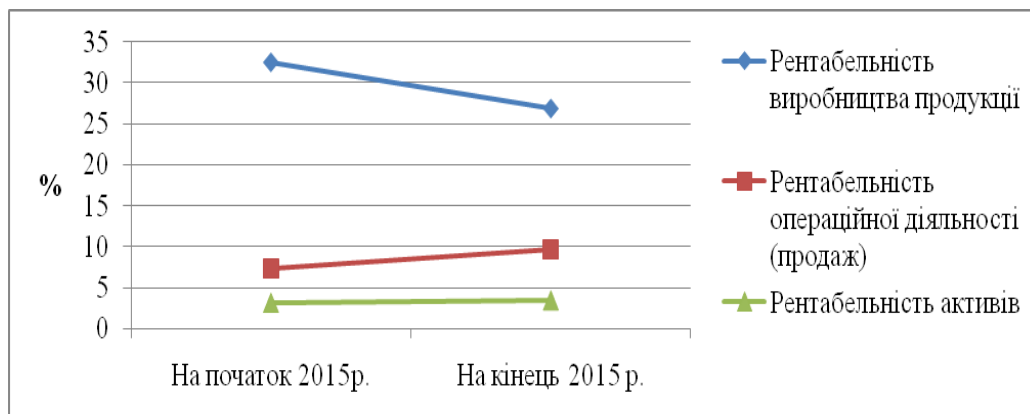


Рис. 5. Аналіз фінансових результатів та прибутковості підприємства

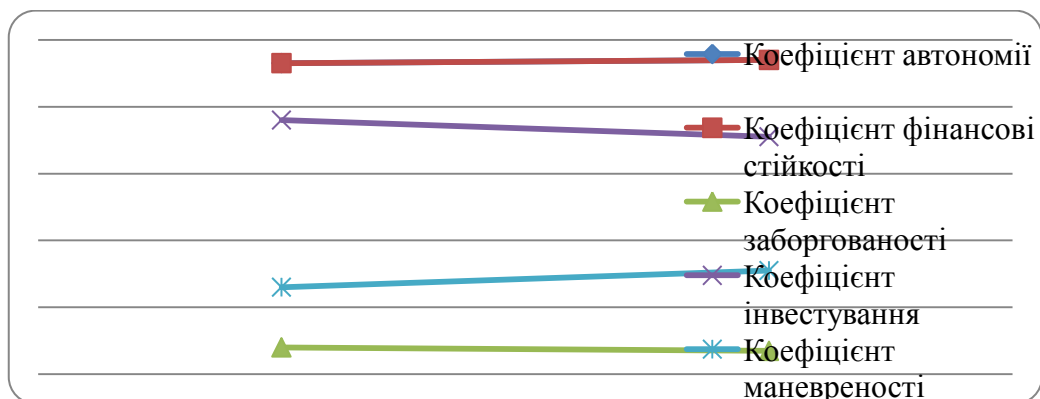


Рис. 6. Аналіз фінансової стійкості та незалежності

Зроблені такі висновки:

1. Використання основних виробничих фондів підприємства є ефективним. Під впливом загальних факторів (зміни вартості основних фондів і зміни фондівіддачі) отримали підвищення обсягу реалізації продукції.

2. Використання матеріальних ресурсів не досить ефективне, хоч і матеріаломісткість і матеріаловіддача є не змінними, що в загальному випадку призвело до збільшення обсягу отриманих доходів, але підвищення матеріаломісткості призвело до зниження затрат матеріалів, палива та електроенергії.

3. При аналізі операційних витрат з'ясувалось, що матеріальні витрати мають найбільшу питому вагу (42 % від загального обсягу). Всі витрати мають позитивний темп приросту, що негативно впливає на собівартість товарів і послуг – стає значно завищеною.

Можна підвести підсумок, що станція Козятин-1 відіграє значну роль на залізниці, так як проводить повне і своєчасне забезпечення потреб залізниці в тяговому рухомому складі для організації перевізного процесу, займається перевезеннями вантажів та пасажирів у межах встановлених ділянок обслуговування. Але вона має проблеми, які потребують вирішення. Це: недосконала кадрова політика станції; інформаційні обмеження в управлінні станцією; надмірні витрати.

Тому з метою вирішення цих проблем є необхідність впровадження змін в систему управління станцією Козятин. Також станція повинна знаходитися в стані безперервного розвитку з впровадженням нових технологій та напрямів удосконалення і прийняте рішення повинне бути добре продумане, так як його результат повинен передбачати можливі зміни у ситуації та стані виробничої системи підприємства. Сьогодні підприємства повинні орієнтуватися на досягнення оптимального рівня собівартості продукції. Тому вдосконалення системи управління витратами на станції Козятин сприятиме підвищенню ефективності його роботи та забезпечить фінансову стабільність і її конкурентоспроможність. Для цього на станції потрібно:

- скоротити деякі елементи матеріальних витрат;
- збільшити фінансування проведення соціальних заходів.

Це покращить умови праці, дасть можливість підвищити кваліфікацію робітників і тим самим збільшити продуктивність праці та покращити якість надання послуг вантажних і пасажирських перевезень.

Висновки та пропозиції. Отже, для зростання ефективності виробництва та діяльності підприємства необхідно забезпечувати виконання результатів на кожну одиницю витрачених ресурсів, а саме трудових, матеріальних та фінансових.

Забезпечення темпів зростання ефективності підприємства можливе при підвищенні технічного рівня підприємства, вдосконаленні його управління та організаційної структури, організації виробництва та умов праці, збільшенні величини обсягу та структури виробництва тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. Румянцева З. П. Общее управление организацией. Теория и практика / З. П. Румянцева: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 304 с.
2. Лафта Дж. К. Эффективность менеджмента организации / Лафта Дж. К. Учебное пособие. – М.: Русская Деловая Литература, 1999. – 320 с.
3. Тищенко А.Н., Кизим Н.А., Догадайло Я.В. Экономическая результативность деятельности предприятий: Монография. – Х.: ИД «ИНЖЭК», 2005. – 144 с.
4. Каплан Р. С., Нортон Д. П. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию / Каплан Р. С., Нортон Д. П. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2004. – 320 с.
5. Мазур И. И., Шапиро В. Д., Ольдерогге Н. Г. Эффективный менеджмент / Под общей ред. И.И. Мазура. – М.: Высшая школа, 2003. – 555 с.
6. Малин А. С., Мухин В. И. Исследование систем управления / Малин А. С., Мухин В. И. Учеб. для вузов. – М.: ГУ, 2002. – 400 с.
7. Эффективность производственно-хозяйственной и инвестиционной деятельности предприятия [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://www.beintrend.ru>
8. Осовська Г.В., Осовський О.А. Менеджмент організацій: Навчальний посібник. – К.: Кондор, 2007.– 676 с.
9. Планзаходів Укрзалізниці з реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр.

REFERENCES

1. Rumyantseva Z.P. Obshchee upravlenye organizatsiyey. Teoryya y praktyka/ Z.P. Rumyantseva: [Obshchee upravlenye organizatsiyey. Teoryya y praktyka].-M.:INFRA-M, 2003. – 304 s.
2. Lafta Dzh.K. Efektyvnost menedzhmenta organizatsyy/ Dzh.K. Lafta. [Efektyvnost menedzhmenta organizatsyy].- M.: Russkaya Delovaya Lyteratura, 1999. – 320 s.
3. Tyshchenko A.N., Kyzym N.A., Dogadaylo Ya.V. Ekonomicheskaya rezultativnost deyatelnosti predpriyatiy: Monografiya.-Kh. :ID «INZHEK», 2005. – 144 s.
4. Kaplan P.S., Norton D.P. Sbalansirovannaya sistema pokazateley. Ot strategyy k deystviyu/ Kaplan P.S., Norton D.P.- M.:ZAO «Olimp-biznes», 2004. – 320 s.
5. Mazur I.I., Shapiro V.D., Olderogge N.G. Effektivniy menedzhment/pod obshchey red.I.I. Mazura.– M.: Vysshaya shkola, 2003. – 555 s.
6. Malin A.S., Mukhin V.I. Issledovanie sistem upravleniya/ Malin A.S., Mukhin V.I. [Issledovanie sistem upravleniya]. – M.: GU, 2002. – 400 s.
7. Efektyvnost proizvodstvenno-khozyaystvennoy I investitsionnoy deyatelnosti predpriyatiy (Virtual space: Efektyvnost proizvodstvenno-khozyaystvennoy I investitsionnoy deyatelnosti predpriyatiy). – 2011. – Available at: <http://www.beintrend.ru>
8. Osovska G.V., Osovskyy O.A. Menedzhment organizatsyy: [Menedzhment organizatsyy].–K.: Kondor, 2007.– 676 s.
9. Planzakhodiv Ukr Railway z realizatsiyi Derzhavnoyi tsilovoyi program reformuvannya Railway transport na 2010-2019.

УДК 657.471.12

*Тетяна Чуніхіна, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Облік і аудит», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Вероніка Борейко
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ОРГАНІЗАЦІЯ ОБЛІКУ ВИТРАТ НА ОПЛАТУ ПРАЦІ: ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ

В сучасних умовах актуальним та дискусійним питанням залишається обґрунтування теоретичних аспектів організації обліку витрат на оплату праці на підприємствах, і також аналіз ефективності використання трудових ресурсів, що, потребують подальших наукових досліджень і розробок у напрямі їх удосконалення.

Відповідно, можна сформулювати завдання дослідження, яке полягає у опрацюванні технічного, обліково-аналітичного аспекту облікової політики на підприємстві. З метою забезпечення повноти організаційного процесу контролю за оплатою праці розглянути фактори, що впливають на працю та її оплату; обумовити загальні обґрунтовані підходи до формування задач бухгалтерського обліку щодо виплат працівникам за вимогам міжнародних і національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку. Розглянути етапи, методичні засади й організаційні аспекти обліку праці та її оплати з врахуванням вимог сучасного законодавства.

Під час дослідження в статті розглянуто положення нормативно-правового забезпечення організації обліку щодо витрат на оплату праці підприємства. Виділено загальні теоретичні аспекти формування облікової політики підприємства.

Доведено, що облік витрат на оплату праці є досить складним процесом, який потрібно проводити досить ретельно та уважно, адже витрати на оплату праці займають досить значну часту у структурі витрат підприємства. Безперечно, важливе значення має чітка організація обліково-аналітичної роботи розрахунків з оплати праці на підприємстві, оскільки вона є найбільш відповідальною та трудомісткою.

Ключові слова: організація бухгалтерського обліку; організація оплати праці; облік оплати праці; заробітна плата; фактори впливу на працю та її оплату; міжнародні стандарти фінансової звітності; облікова політика.

©Чуніхіна Т., Борейко В., 2016

*Татьяна Чунихина, к.э.н., доцент
(доцент каф. «Учет и аудит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

*Вероника Борейко
(магистр, Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕТА ЗАТРАТ НА ОПЛАТУ ТРУДА: ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

В современных условиях актуальным и дискуссионным вопросом остается обоснования теоретических аспектов организации учета затрат на оплату труда на предприятиях, и также анализ эффективности использования трудовых ресурсов, что потребует дальнейших научных исследований и разработок в направлении их усовершенствования.

Соответственно, можно сформировать задачи исследования, которое заключается в разработке технического, учетно-аналитического аспекта учетной политики на предприятии. В целях обеспечения полноты организационного процесса контроля за оплатой труда рассмотреть факторы, влияющие на труд и его оплату; оговорить общие обоснованные подходы к формированию задач бухгалтерского учета по выплатам работникам по требованиям международных и национальных положений (стандартов) бухгалтерского учета. Рассмотреть этапы, методические основы и организационные аспекты учета труда и его оплаты с учетом требований современного законодательства.

Во время исследования в статье рассмотрены положения нормативно-правового обеспечения организации учета по расходам на оплату труда предприятия. Выделены общие теоретические аспекты формирования учетной политики предприятия.

Доказано, что учет расходов на оплату труда является достаточно сложным процессом, который нужно проводить очень тщательно и внимательно, ведь расходы на оплату труда занимают довольно значительную часть в структуре затрат предприятия. Бесспорно, важное значение имеет четкая организация учетно-аналитической работы расчетов по оплате труда на предприятии, поскольку она является наиболее ответственной и трудоемкой.

Ключевые слова: организация бухгалтерского учета; организация оплаты труда; учет оплаты труда; заработная плата; факторы, влияющие на труд и его оплату; международные стандарты финансовой отчетности; учетная политика.

*Tetyana Chuniuhina, Ph.D., associate professor
(associate professor of the department «Accounting and Auditing», The State Economy and Technology university of Transport)*

*Venronika Boreyko
(master of specialty «Accounting and Taxation», The State Economy and Technology university of Transport)*

ACCOUNTING FOR LABOR COSTS: THEORETICAL ASPECTS

In modern conditions topical and controversial issue is the study of theoretical aspects of accounting for labor costs in enterprises, and also analyze the effectiveness of labor resources that require further research and development in the direction of improvement.

Accordingly, you can create a job study that is exploring the technical, accounting and analytical accounting policies in the enterprise. In order to ensure completeness of organizational control process for remuneration to consider factors that affect the work and its payment; specify the general reasoned approaches to formation problems of accounting for employee benefits for the requirements of international and national regulations (standards) of accounting. The stages, methodology and organizational aspects of accounting work and pay, taking into account the requirements of current legislation.

During the research in the article the provisions of a legal provision on account of labor costs the company. Highlighted general theoretical aspects of accounting policy.

It is proved that the inclusion of labor costs is a complicated process that should be done very carefully and attentively, because labor costs are quite significant part in the cost structure of the company. Undoubtedly, the importance of clear organization of accounting and analytical calculations to pay the company, because it is the most responsible and time-consuming.

Keywords: organization of accounting; Organization wages; Accounting remuneration; salary; impacts on labor and its payment; international financial reporting standards; accounting policies.

Постановка проблеми. Утримання кваліфікованого персоналу є першочерговою задачею суб'єктів господарювання, тому питання організації обліку та аудиту розрахунків по заробітній платі потребують подальшого дослідження та удосконалення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання організації обліку витрат на оплату праці на підприємстві розглядали Щирба І.М. [1], Саух І.В. [2], Макаренко А.П. [3], Мельянова Л.В. [4], Мурашко В.М. [5] та інші.

Мета статті: розглянути складові технічного, обліково-аналітичного аспекту облікової політики на підприємстві, а також етапи організації обліку праці та її оплати. З метою забезпечення повноти організаційного процесу контролю за оплатою праці розглянути множину факторів, що впливають на працю та її оплату; обумовити загальні обґрунтовані підходи до формування задач бухгалтерського обліку щодо виплат працівникам за вимогам міжнародних і національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку

Виклад основного матеріалу дослідження. Підприємства, враховуючи вже накопичений досвід, потребують оплати праці, яка «забезпечить відстеження, та аналіз витрат, оперативне формування інформації для провадження заходів на їх економію через створення ефективних механізмів стимулювання, можливість доводити рівень оплати праці до реальної вартості робочої сили у напрямку загальної соціальної політики держави, зростання рівня надтарифного заробітку працівників за конкретні результати праці й випереджального зростання продуктивності праці над середньою зарплатою» [5]. Насамперед, питання оплати праці зосереджені в обліковій політиці підприємства. Так, І.М. Щирба вважає, що технічний аспект облікової політики щодо витрат підприємства на оплату праці повинен передбачити такі складові: робочий план рахунків в розрізі центрів витрат та центрів відповідальності; форми первинних документів по розрахунках з оплати праці; облікові реєстри; схеми (графіки) документообігу; технологію обробки облікової інформації; склад, порядок і терміни подання внутрішньої звітності; порядок проведення інвентаризації зобов'язань з оплати праці тощо [1]. Саме у ній має бути врахована вся множина факторів, що впливають на працю та її оплату. При цьому, до факторів макrorівня віднесено нормативно-правове регулювання (за рівнями) та договірне регулювання у частині колективних та індивідуальних договорів. До внутрішніх факторів віднесено систему нормування праці, форму оплати праці, тарифну систему, системи стимулюючих та компенсаційних виплат. До внутрішніх загальних факторів належать також форма власності підприємства, його розмір та місцезнаходження, галузева приналежність, організація системи обліку, форма фінансового обліку, технологія обробки облікової інформації, поріг суттєвості, методи калькулювання собівартості тощо. За кожною ділянкою цих факторів необхідний контроль з метою забезпечення повноти організаційного процесу контролю за оплатою праці. Рішення, що приймаються керівництвом відносно праці та її оплати дуже важливі, оскільки це вагома частка витрат. Цикл руху засобів з оплати праці включає не тільки операції, що відображаються на рахунках заробітної плати, але й операції, пов'язані з виплатою пенсій, угодами про майбутні компенсації, системою компенсаційних премій за акціями, виплатами службовцям, податками на заробітну плату й відповідними зобов'язаннями за такими витратами. Об'єктами контролю праці та її оплати є, насамперед, позиції, перелічені у Рекомендаціях № 132 (п. 3.7.) [2], де передбачено: основна і додаткова оплата праці працівників, безпосередньо зайнятих в технологічному процесі виробництва (в тому числі трактористів-машиністів); оплата праці нараховується, виходячи з обсягів виконаних робіт чи виходу продукції або відпрацьованого часу на підставі відповідних первинних документів і відноситься на відповідні об'єкти витрат (п.5.2.). Як зазначає І. В. Саух, для того, щоб належним чином організувати управління об'єктом праці та її оплати, на кожному етапі мають бути чітко визначені загальні процедури циклу, розподіл обов'язків, взаємозв'язки із загальною системою внутрішнього контролю [2]. Взаємозв'язок праці та її оплати й потреб управління нами наведено на рис. 1.

Відправним моментом контролю праці та заробітної плати є класифікація особового складу працівників і фонду заробітної плати підприємства. В групуванні особового складу працівників виділяють: сфери застосування праці, за якими персонал підприємства ділиться на виробничий і обслуговуючий; функції, що виконуються в процесі виробничо-господарської діяльності; професії (механізатори, працівники ферми, слюсарі, комірники тощо); кваліфікацію (перший розряд, другий); обліковий склад – працівники підприємства, що числяться у його списках.

Для витрат на оплату праці необхідна інформація про час присутності і невиходи на роботу працівників, понаднормово відпрацьований час, тарифних ставках оплати праці, відрядних розцінках, посадових окладах, системах преміювання, яку бухгалтерія отримує з відповідних підрозділів підприємства. Для поліпшення методики про оплату праці необхідно врахувати, що вони не охоплюють всі ознаки, які характеризують витрати заробітної плати в господарській діяльності підприємства, а об'єднують витрати, різні за характером і цільовим призначенням, насамперед, за ознакою обліку витрат та їх розподілу і не забезпечують необхідне групування витрат із заробітної плати для результатів діяльності окремих підрозділів і виявлення резервів з цього об'єкту. Та й загалом, на думку дослідників, складно створити таку організацію витрат праці та її оплати, яка всебічно розкривала б всі напрями та потреби для управління ними. Методика внутрішнього нарахування заробітної плати залежить від діючих форм і систем оплати праці.



Регулювання витрат на оплату праці

Рис. 1. Схема організації обліку праці та її оплати на підприємствах

Джерело: [2]

При здійсненні внутрішнього контролю на підприємстві або в його підрозділах використовуються нагромаджувальні або разові наряди. Виходячи із мети і завдань про оплату праці, потрібно вибрати відповідну модель, яка включає об'єкти, джерела інформації, методичні прийоми як самого процесу так і узагальнення та реалізації його результатів. Дані аналітичного обліку відіграють важливу роль у ході проведення оплати праці. Вони надають інформацію про розміщення та склад персоналу за місцями його використання, відпрацьований і невідпрацьований час, обсяг продукції, виконання норм, фонд заробітної плати і його структуру, динаміку заробітної плати за категоріями персоналу, місцями виникнення витрат. Аналітичний облік незамінний при визначенні розміру оплати праці та відрахувань з неї за кожною особою окремо та при віднесенні витрат на рахунки, субрахунки.

Перевірку достовірності зобов'язань за розрахунками з персоналом за виплатами працівникам починають з підтвердження облікових даних сальдо по рахунку 66 «Розрахунки за виплатами працівникам». Для цього кредитове сальдо за даним рахунком звіряється з підсумком переліку реєстрації платіжних відомостей або підсумком розрахунково-платіжної відомості. При погодинній системі оплати праці з'ясовується обґрунтованість використання тарифних ставок і посадових окладів, а також і дотримання умов контрактів, а при відрядній – виконання кількісних і якісних показників, правильність вживання норм і розцінок[3].

Під час перевірки особливу увагу потрібно приділяти первинним документам, що регламентують відносини з робітниками, а також нарахування та виплату заробітної плати (табл/ 1).

Таблиця 1. Етапи організації обліку праці та її оплати

Етап перевірки	Джерела інформації
Чинні форми і системи оплати праці	Ряд документів щодо прийому, звільнення і переведення працівників підприємства, первинні документи, реєстри бухгалтерського обліку і звітність
Наявність внутрішнього положення про оплату праці працівників і колективний трудовий договір	
Обліковий і середньосписковий склад працівників	
Стан організації обліку розрахунків за виплатами працівникам	Склад і модифікація бухгалтерів, забезпеченість нормативними матеріалами, хто здійснює контроль за їх роботою, чи комп'ютеризована дана ділянка роботи тощо
Перевіряються: штатний розклад, положення, накази, розпорядження, контракти, договори цивільно-правового характеру (підряду, відшкодувального надання послуг і інші форми трудового договору), довідки бухгалтерії, продаж товарів в кредит, табелі обліку використання робочого часу, акти виконаних робіт, наряди, маршрутні листи, листки тимчасової непрацездатності, виконавчі листи, розрахункові і платіжні відомості, особові рахунки працівників, облікові реєстри (відомості, журнали-ордери) за рахунками 66 «Розрахунки за виплатами працівникам», 65 «Розрахунки за страхуванням», Головна книга, звітність	

В сучасних умовах варто враховувати, що концептуальною основою бухгалтерського обліку, також, можуть виступати Міжнародні стандарти фінансової звітності для тих підприємств, для яких застосування таких стандартів є обов'язковим згідно із п. 2 ст. 12-1 Закону «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні», а також для тих підприємств, які, відповідно, самостійно визначили доцільним застосування міжнародних стандартів (п. 3 ст. 12-1 цього ж Закону) [10].

Із запровадженням нововведень контролюючі органи наділяються правом проводити перевірку правильності ведення бухгалтерського обліку відповідно до П(С)БО або МСФЗ (пп. 20.1.43 ПКУ) та проводити перевірки правильності й повноти визначення доходів, витрат і фінансового результату до оподаткування згідно за П(С)БО або МСФЗ (пп. 20.1.44 ПКУ). В зв'язку з цим правильність ведення бухгалтерського обліку з 01.01.2015 р. стає важливим питанням для кожного підприємства. Повинна бути чітко закріплена відповідальність за ділянками обліку оплати праці. Таким чином, головними задачами бухгалтерського обліку витрат на оплату праці на підприємстві є:

- правильне і вчасне документальне оформлення показників що до виплат працівникам;
- контролювання використанням фонду оплати праці;
- точне нарахування оплати кожному працівникові у відповідності до діючих положень;
- своєчасність і повнота розрахунків з працівниками;
- фіксування витрат робочого часу кожним робітником та обсягу виконаних робіт по підприємству в цілому;
- відповідність відображення оплати праці за об'єктами бухгалтерського обліку;
- достовірне та вчасне складання і подання звітності щодо виплат працівникам.

Головне в сучасних економічних умовах – забезпечення достовірності висвітлення фактів та операцій у звітності для прийняття управлінських рішень. Організація обліку витрат оплати праці повинна бути цілісною, єдиною системою взаємопов'язаних, взаємоузгоджених способів і методів обліку, які охоплюють увесь комплекс облікових процедур з виявлення, вимірювання, реєстрації, накопичення, узагальнення, зберігання та передачі інформації.

Висновки та перспективи. В статті розглянуті складові технічного, обліково-аналітичного аспекту облікової політики на підприємстві. Також освітлені етапи організації обліку праці та її оплати. З метою забезпечення повноти організаційного процесу контролю за оплатою праці розглянуто множину факторів, що впливають на працю та її оплату, та обумовлено загальні обґрунтовані підходи до формування задач бухгалтерського обліку щодо виплат працівникам за вимогам міжнародних і національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку.

Так, використання коштів на виплату заробітної плати на кожному підприємстві має велике значення, в процесі якого потрібно здійснювати систематичний контроль за використанням фонду заробітної плати, виявляти можливість економії коштів за рахунок зростання продуктивності праці та зниження трудомісткості продукції. Таким чином, оплата праці є досить складним процесом, який потрібно проводити досить ретельно та уважно, адже витрати на оплату праці займають досить значну часту у структурі витрат підприємства. Безперечно, важливе значення має чітка організація обліково-аналітичної роботи розрахунків з оплати праці на підприємстві, оскільки вона є найбільш відповідальною та трудомісткою.

Зважаючи на те, що основні права і обов'язки щодо організації оплати праці передано державою підприємствам, це вимагає застосування стандартів, диференційованих систем оплати праці й тарифних умов, які б забезпечували ефективність витрат на оплату праці. Тому систематизація принципів, правил, сформованої облікової практики витрат на оплату праці є важливим елементом, який сприятиме поліпшенню якості підготовки звітності, підвищенню культури обробки облікової інформації, слугуватиме важливим елементом у ході підготовки приміток до звітності, а також дозволить зовнішнім і внутрішнім користувачам краще зрозуміти принципи, правила підготовки звітності в окремо взятій компанії (або в групі компаній). Тому актуальним питанням є обґрунтування підходу до формування облікової політики щодо виплат працівникам заробітної плати, адекватної сучасним ринковим умовам господарювання та вимогам міжнародних і національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Щирба І. М.* Сутність облікової політики щодо витрат на оплату праці та факторів впливу на її формування [Електронний ресурс] – Режим доступу : www.nbuv.gov.ua/portal/Soc.../41.pdf. – Назва з екрана.
2. *Саух І. В.* Методика перевірки операцій з оплати праці та пов'язаних з нею розрахунків [Електронний каталог]: Міжнародний зб. наук. праць. / І. В. Саух – Вип. 2 (20). – Режим доступу : eztuir.ztu.edu.ua/524/1/428.pdf. – Назва з екрана.
3. *Макаренко А. П.* Аудит операцій і розрахунків з оплати праці та обліку її витрат на підприємстві [Електронний ресурс] / А. П. Макаренко, І. В. Боюк // Вісн. Бердян. ун-ту менеджменту і бізнесу. – 2011. – № 1 (13). – Режим доступу : www.nbuv.gov.ua/portal/Soc...1/23.pdf. – Назва з екрана.
4. *Мельянова Л. В.* Облік і контроль оплати праці в сільськогосподарських підприємствах : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.09 «Бухгалтерський облік, аналіз та аудит» / Л. В. Мельянова ; Нац. ун-т біоресурсів і природокористування України. – К., 2010. – 22 с.
5. *Мурашко В. М.* Контроль і ревізія фінансово-господарської діяльності : навч. посіб. / В. М. Мурашко, Т. М. Сторожук, О. В. Мурашко ; за ред. П. В. Мельника. – К. : ЦУЛ, 2003. – 311 с.
6. *Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 26 «Виплати працівникам»* [Електронний ресурс] / затв. наказом МФУ від 28.10.2003 р. № 601 (зі змінами та допов.). – Режим доступу : www.ligazakon.ua. – Назва з екрана.
7. *Про затвердження Методичних рекомендацій з планування, обліку і калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) сільськогосподарських підприємств* [Електронний ресурс] : наказ М-ва аграр. політики України від 18.05.2001 р. № 132. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1021.122.0>. – Назва з екрана.
8. *Про оплату праці: [Закон України Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 17, ст.121 зі змінами внесеними Законом України від 26.11.2015, ВВР, 2016, № 3, ст.25 : станом на 16.01.2016 р.]*. – К. : Конституційний Суд, 2016.
9. *Конституція України*: офіц. текст: [прийнята Верховною Радою України 1996, № 30, ст. 141 із змінами, внесеними Законом України від 15.03.2016. : станом на 1 січ. 2016 р.]. – К. : Конституційний Суд, 2016.
10. *Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні. Закон України прийнятий Верховною Радою України від 16.07.1999 р. № 996-XIV, із змінами та доповненнями [Електронний ресурс]*. – Режим доступу:<http://zakon.rada.gov.ua>.

REFERENCES

1. *Shchirba I.M.* Sutnistoblikovoipolitykyshchodovytratnaoplatupratsitafaktorivvplyvunayiyformuvannya [Active harmonic filters]. Available at:<http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc.../41> (rus). Pdf.
2. *Saukh I.V.* Metodyka perevirky operatsiy z opłaty pratsi ta povyazanykh z neyu rozrakhunkiv [Active harmonic filters]. Mizhnarodnyy zb. Nauk. Prats. /I.V.Saukh – vyp.2(20). Available at: <http://eztuir.ztu.edu.ua/524/1/428.Pdf>.

3. *Makarenro A.P.* Audit operatsiy i rozrakhunkiv z oplaty pratsi ta obliku yiyi vytrat na pidpriyemstvi [Active harmonic filters]. //Visn. Berd. Yuniv. Menedzhmentu. – 2011. – № 1 (13). Available at: <http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc...1/23.Pdf>.
4. *Melyankov L.V.* Oblik i control oplaty pratsi v silskogospodarskirh pidpriyemstvakh: Avtoreferat Diss.[Bukhgalterskiyoblik, analiz ta audit]. Kyiv,2010. – 22 p.
5. *Murashko V.M., Storozhuk O.B., Melnik P.V.*Control i reviziya finansovo-hospodarskoyi diyalnosti [Control i reviziya],Kyiv,2003. – 311 p.
6. *Osnovni polozhennia. [Polozhennia (standart) bukhgalterskogo obliku 26 «Viplaty pratsivnykam»]* /Ukrainy Publ., 2003. № 601. /[Active harmonic filters]. Available at: <http://www.ligazakon.ua.Pdf>.
7. *Pro zatverdzenyia metod. Rekom. z planuvannya, obliku i kalkulyuvannya sobivartosty prodyktsiyisilskogospodarskirh pidpriyemstvakh* [Active harmonic filters]. // [Procedural code of Ukraine],2001. № 132.Available at: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1021.122.0.Pdf>.
8. *Pro oplaty pratsi: zakon Ukrainy* [On Higher Education: Ukrainian law]. Kyiv, Parlamentske vydavnytstvo Publ., 2016. 28 p.
9. *Konstytutsiia Ukrainy* [The Constitution of Ukraine]. Kyiv, Min-vo Yustytsii Ukrainy Publ., Kyiv, 2016.- 64 p.
10. *Pro bukhgalterskiy oblik ta finansovu zvltnist v UkraYini. Zakon UkraYini priynyatyi Verhovnoyu Radoyu UkraYini vld 16.07.1999 r. № 996-HIV, Iz zmlnami ta dopovnenniyami* [Elektronniy resurs]. – Rezhim dostupu:<http://zakon.rada.gov.ua>.

УДК 657.6

*Олександр Шерстюк, к.е.н., доц.
(докторант каф. фінансового аудиту, Київський національний торго-
вельно-економічний університет)*

ІДЕНТИФІКАЦІЯ ТА АСПЕКТИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ПРИНЦИПІВ АУДИТУ ФІНАНСОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ

Розкриваються змістовні характеристики принципів аудиту та аспектів їх імплементації для досягнення цілей аудиту фінансової інформації.

Серед ідентифікаційних ознак визначені очікування щодо поведінки суб'єктів аудиту та мета застосування принципів. Пропонується виділяти суб'єктивну та об'єктивну складові елементів імплементації принципів аудиту фінансової інформації. До таких елементів можуть бути віднесені ідентифікація змісту принципів, межі застосування принципів, заходи застосування, формалізація, результати застосування та їх оцінювання. Основними заходами застосування принципів аудиту фінансової інформації є документування як загальних підходів, спрямованих на їх реалізацію, так і результатів, одержаних під час кожного з етапів виконання завдання. Результатом таких заходів є формалізація їх результатів у робочих документах аудитора та в аудиторському звіті, які характеризують суб'єктивну складову відповідного елемента імплементації. Натомість формалізована в аудиторському звіті впевненість користувачів фінансової інформації, що надається за результатами аудиту, з точки зору самого користувача містить (у явній чи неявній формі) формалізовану ознаку дотримання аудитором відповідних принципів.

Результати проведеного дослідження свідчать про те, що ідентифікація, розуміння змісту та виконання вимог до роботи аудитора, сформульованих у відповідних принципах, є однією з передумов забезпечення належного рівня впевненості користувачам інформації.

Ключові слова: аудит, принципи аудиту, ідентифікаційні ознаки, ідентифікація змісту принципів, межі застосування принципів, заходи застосування, формалізація.

© Шерстюк О., 2016

*Александр Шерстюк, к.э.н., доц.
(докторант кафедры финансового аудита, Киевский национальный торгово-экономический университет)*

ИДЕНТИФИКАЦИЯ И АСПЕКТЫ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ПРИНЦИПОВ АУДИТА ФИНАНСОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

Раскрываются содержательные характеристики принципов аудита и аспектов их имплементации для достижения целей аудита финансовой информации.

Среди идентификационных признаков определены ожидания относительно поведения субъектов аудита и цель применения принципов. Предлагается выделять субъективную и объективную составляющие элементов имплементации принципов аудита финансовой информации. К таким элементам могут быть отнесены идентификация содержания принципов, границы применения принципов, мероприятия по применению, формализация, результаты применения и их оценка. Основными мероприятиями по применению принципов аудита финансовой информации является документирование как общих подходов, направленных на их реализацию, так и результатов, полученных в ходе каждого из этапов выполнения задания. Результатом таких мероприятий является формализация их результатов в рабочих документах аудитора и в аудиторском отчете, характеризующих субъективную составляющую соответствующего элемента имплементации. Формализованная в аудиторском отчете уверенность пользователей финансовой информации, предоставляемая по результатам аудита, с точки зрения самого пользователя содержит (в явной или неявной форме) признак соблюдения аудитором соответствующих принципов.

Результаты проведенного исследования свидетельствуют о том, что идентификация, понимание содержания требований к работе аудитора, сформулированных в соответствующих принципах, является одной из предпосылок обеспечения надлежащего уровня уверенности которая предоставляется пользователям информации.

Ключевые слова: аудит, принципы аудита, идентификационные признаки, идентификация содержания принципов, ограничения в применении принципов, мероприятия по применению, формализация.

*Oleksandr Sherstiuk, PhD in economics
(doctoral student at the Department of Financial Audit, Kyiv National University of Trade and Economics)*

IDENTIFICATION AND ASPECTS OF IMPLEMENTATION OF THE PRINCIPLES OF AUDIT OF FINANCIAL INFORMATION

Characteristics of auditing principles and aspects of their implementation to achieve the objectives of the audit of financial information are disclosed in the article.

Among the features of identity we defined the expectations for the behavior of auditor and purpose of the principles. It is proposed to allocate subjective and objective components of implementation of the principles of audit of financial information. We propose to refer such elements as the identification of principles, limits of applicability of the principles, formalization and the results of their evaluation.

The main measures for applying the principles of audit of financial information are document the general approaches aimed at their implementation and results obtained during each stage of the audit. As the result of these activities is formalization of the results in working papers of the auditor and the auditor's report which describe the subjective component of the implementation of this entry. The confidence of users of financial information formalized in the audit report provided by the audit, to user's mind contains (in explicit or implicit form) formalized a sign that auditor complies with relevant principles.

Results of the study indicate that identification, understanding the content and fulfillment of requirements for the auditor's work set out in the relevant principles is one of pre-conditions ensuring an adequate level of confidence to users of information.

Keywords: audit, principles of audit, identification features, identification of content of principles, limits of applicability of the principles, measures of application, formalization.

Постановка проблеми. Виконання завдань аудиту фінансової інформації передбачає необхідність дотримання аудитором низки вимог етичного та методичного характеру, зміст яких характеризується загальноприйнятими у професійному середовищі підходами щодо планування та здійснення відповідних заходів, а також оцінювання їх результатів.

В контексті необхідності досягнення мети аудиту, а саме – висловлення думки, яка є джерелом впевненості користувачів фінансової інформації, дотримання таких вимог вирішує низку проблем теоретичного і практичного характеру. З одного боку, існування та дотримання певного набору етичних і методичних вимог дає можливість розробити уніфіковані підходи якщо до виконання завдань аудиту, так і щодо оцінювання результатів відповідних заходів. Водночас, саме існування певним чином сформульованих потреб врахування низки обставин, що визначаються такими вимогами, на кожному з етапів проведення аудиту фінансової інформації дає підстави аудиторам для належного обґрунтування отриманих результатів їх роботи, що позитивно впливає на оціночних характеристиках її якості.

Зважаючи на це, користувачі фінансової інформації, перевіреної аудитором, отримують підстави для підвищення рівня довіри як до самої інформації, так і до результатів роботи аудиторів, що проявляється у зростанні рівня впевненості, отриманої внаслідок застосування заходів аудиту.

Одним зі способів формалізації вимог, які мають бути дотримані під час виконання завдань аудиту, є визначення його принципів.

У словнику іншомовних слів за редакцією О.С. Мельничук термін «принцип» (походить від латинського слова «principium» – начало, основа) визначається як «те, що лежить в основі певної теорії науки, внутрішнє переконання людини, основне правило поведінки» [1]. В цілях аудиту зазначений термін, може бути використаний, виходячи з необхідності для аудитора мати власні переконання та використовувати певні правила професійні поведінки під час здійснення відповідних заходів, пов'язаних з дослідженням фінансової інформації. Зміст такого підходу визначається необхідністю врахування під час виконання завдань аудиту професійних етичних та методологічних вимог.

Таким чином, набуває актуальності потреба дослідження змісту принципів аудиту фінансової інформації та особливостей їх імплементації в контексті забезпечення належної якості роботи аудитора та надання користувачам обґрунтованого рівня впевненості за її результатами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вирішення проблем визначення та застосування вимог етичного та методологічного характеру, формалізованих у принципах аудиту, досліджувалося багатьма науковцями та практикуючими аудиторами. Відповідні результати досліджень знайшли відображення в публікаціях Р. Адамса [2], В. Андрєєва [3], Е. Аренса, Дж. Лоббека [4], В. Бондара [5], Е. В. Немченко, О. Редька [6], І. Пилипенка, М. Корінька, Т. Каменської, Н. Проскуріної [7], Дж. Робертсона [8] та інших фахівців. Окремі аспекти формалізації принципів аудиту наводяться і в нормативно-правових документах різного рівня, серед яких Закон України «Про аудиторську діяльність» [9], Міжнародні стандарти контролю якості, аудиту, огляду, іншого надання впевненості та супутніх послуг [10], чинні в Україні Директиви Європейського парламенту та Ради [11].

У зазначених публікаціях та нормативних документах розглядаються, переважно, аспекти визначення змісту принципів аудиту, обов'язковості їх дотримання, а також – потреба в належному забезпеченні виконання спрямованих на це заходів аудиту. Водночас, на нашу думку, недостатньо охарактеризовані питання, пов'язані з визначенням ідентифікаційних ознак принципів аудиту та зі змістом і реалізацією механізму їх імплементації у практичну діяльність. На наше переконання, саме ці аспекти потребують додаткового дослідження, результати якого сприятимуть удосконаленню теоретичного і праксеологічного забезпечення аудиторської діяльності в цілому та виконання окремих завдань аудиту зокрема.

Зважаючи на це, **метою статті** визначається розкриття змістовних характеристик принципів аудиту та аспектів їх імплементації для досягнення цілей аудиту фінансової інформації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Чинною редакцією Кодексу етики професійних бухгалтерів [12] сформульовано низку фундаментальних принципів аудиту, які мають виконуватися аудиторами під час виконання завдань, пов'язаних з наданням впевненості користувачам фінансової інформації.

До таких принципів, зокрема, відносяться чесність, об'єктивність, професійна компетентність і належна ретельність, конфіденційність та професійна поведінка.

Принцип чесності передбачає, що аудитор має бути відвертим та чесним, надаючи професійні послуги. При цьому, аудитору слід бути справедливим та не дозволяти собі необ'єктивності та неупередженості, конфлікту інтересів та впливу інших осіб, які шкодитимуть його об'єктивності [10, 12].

Відзначається також необхідність виконання аудитором професійних послуг (зокрема – завдань аудиту фінансової інформації) з належною ретельністю, компетентністю та старанністю. Для цього аудитор зобов'язаний постійно підтримувати професійні знання та навички на рівні, потрібному для надання клієнтові переваг компетентної особи, яка спирається на сучасні тенденції у практиці, законодавстві та методах роботи [12].

Кодексом [12] також встановлюється необхідність дотримання конфіденційності інформації, одержаної у процесі надання професійних послуг, та неприпустимість використання (чи розголошення) такої інформації без належних та визначених повноважень або якщо немає юридичного чи професійного права чи обов'язку розкривати цю інформацію.

Зміст професійної поведінки аудитора вимагає від аудитора поводити себе таким чином, щоб це відповідало добрій репутації професії. При цьому необхідно утримуватися будь-якої поведінки, яка могла б дискредитувати професію.

Зазначені принципи, на наше переконання, можуть бути ідентифіковані як етичні принципи аудиторської професії.

Водночас, Кодекс [12] визнає потребу надавати професійні послуги згідно з відповідними технічними і професійними стандартами.

Проведене дослідження досвіду суб'єктів аудиторської діяльності щодо імплементації ними принципів аудиту фінансової інформації дозволило нам визначити основні її елементи (рис. 1).



Рис. 1. Елементи імплементації принципів аудиту фінансової інформації [розробка автора]

Як свідчить інформація, наведена на рис. 1, кожен з елементів імплементації аудиту фінансової інформації має об'єктивну та суб'єктивну складові. При цьому, об'єктивну складову, як правило, визначають встановлені формалізовані нормативи та/або користувачів фінансової інформації та результатів роботи аудитора.

Суб'єктивна складова елементів імплементації характеризується діяльністю самого аудитора та її результатами. Ідентифікація змісту принципу передбачає визначення його основних характеристик, до яких, на наше переконання, можуть бути віднесені очікування щодо поведінки суб'єкта аудиту та мета, яка внаслідок такої поведінки може бути досягнута (табл. 1).

Таким чином, ідентифікація змісту принципів аудиту через очікування щодо поведінки аудитора дає можливість сформувати поведінкову характеристику аудиту фінансової інформації. Оскільки поведінка аудитора з відповідними характеристиками очікується користувачами як фінансової інформації, так і результатів його роботи, можна зробити висновок про те що така характеристика розкриває об'єктивну складову ідентифікації відповідних принципів як елемента їх імплементації.

Таблиця 1. Ідентифікаційні характеристики принципів аудиту фінансової інформації [розробка автора]

Принцип	Очікування щодо поведінки суб'єкта аудиту	Мета
Чесність	- висвітлення повної характеристики перевіреної інформації; - висвітлення реальної характеристики перевіреної інформації	Формування та висловлення адекватної думки щодо перевіреної інформації
Об'єктивність	- формування суджень щодо перевіреної інформації виключно на основі отриманих та оцінених аудиторських доказів; - ігнорування впливу інших осіб під час планування, виконання та оцінювання результатів аудиторських заходів	Забезпечення належного рівня довіри до результатів аудиту фінансової інформації
Професійна компетентність та належна ретельність	- підтримання достатнього для виконання завдань аудиту рівня кваліфікації, що ґрунтується на теоретичних знаннях та практичних навичках; - виконання заходів аудиту в обсягу, достатньому для належного обґрунтування професійної думки	Забезпечення належного рівня довіри користувачів фінансової інформації до інституту аудиту як інструменту захисту інформаційних потреб
Конфіденційність	- дотримання вимог щодо обмежень у доступі до інформації, яка отримується під час аудиту, для третіх осіб	Захист інтересів суб'єкта господарювання
Професійна поведінка	- забезпечення видимості і належної формалізації незалежності суб'єкта аудиту; - застосування підходу до оцінювання інформації та процесів її формування з точки зору професійного скептицизму	Забезпечення неупередженості аудитора під час виконання та оцінювання результатів аудиторських заходів
Технічні стандарти	- реалізація уніфікованих підходів щодо виконання та оцінювання результатів заходів аудиту	Забезпечення мінімізації розбіжностей у тлумаченні змісту, виконанні та оцінюванні результатів заходів аудиту

Ідентифікація змісту принципів аудиту фінансової інформації через мету їх застосування дає можливість навести його результатну характеристику. При цьому, виконання (чи невиконання) аудитором відповідних очікувань може призвести до досягнення (чи недосягнення) мети застосування відповідних принципів. Зважаючи на те, що досягнення чи недосягнення мети є наслідком дій аудитора, то відповідні результати його поведінки характеризують суб'єктивну складову ідентифікації принципів аудиту в контексті їх імплементації.

Межі застосування принципів аудиту фінансової інформації, на нашу думку, можуть бути визначені як обмеження, які визначають обсяг і зміст роботи аудитора, відносно якої можуть бути застосовані відповідні вимоги.

Користувачі фінансової інформації та результатів роботи аудитора приймають рішення про проведення аудиту, припускаючи, що аудитор дотримується всіх вимог, що висуваються до його поведінки професійними стандартами, в яких, серед іншого, визначаються принципи виконання завдань з надання впевненості.

Таким чином, користувачі, інтереси яких певним чином скомпільовані у формалізованих принципах у вигляді очікувань щодо поведінки та мети застосування, передбачають виконання кожного принципу незалежно від етапів роботи аудитора та відповідних аудиторських заходів.

Водночас, дослідження роботи суб'єктів аудиторської діяльності, дали можливість припустити, що дотримання різних принципів може бути доречним лише під час виконання окремих заходів або на окремих етапах. На основі проведеного дослідження нам вдалося ідентифікувати наступні межі застосування принципів аудиту фінансової інформації (табл. 2).

Таблиця 2. Межі застосування принципів аудиту фінансової інформації
[розробка автора]

Принцип	Межі застосування
Чесність	Етап висловлення думки у звіті
Об'єктивність	Етап обґрунтування думки
Професійна компетентність та належна ретельність	Етап прийняття рішення щодо співпраці з клієнтом Етап ідентифікації та формалізації завдання Етап виконання завдання Етап обґрунтування думки Етап висловлення думки у звіті
Конфіденційність	Етап виконання завдання Етап обґрунтування думки Етап висловлення думки у звіті
Професійна поведінка	Етап прийняття рішення щодо співпраці з клієнтом Етап ідентифікації та формалізації завдання Етап виконання завдання Етап обґрунтування думки Етап висловлення думки у звіті
Дотримання технічних стандартів	Етап прийняття рішення щодо співпраці з клієнтом Етап ідентифікації та формалізації завдання Етап виконання завдання Етап обґрунтування думки Етап висловлення думки у звіті

Як свідчать дані табл. 2 принцип чесності може бути застосований на етапі висловлення думки у звіті за результатами аудиту фінансової інформації, оскільки саме на даному етапі існує інформаційний зв'язок між аудитором і користувачем результатів його роботи. Оскільки чесність передбачає дотримання певних етичних вимог саме під час передачі інформації аудитором, а не її оцінювання і не отримання від інших осіб, на інших етапах роботи аудитора застосування цього принципу не може вважатися доречним.

Натомість, принцип об'єктивності може бути визнаний доречним під час обґрунтування думки аудитором. Це пояснюється необхідністю його неупередженого ставлення до отриманих аудиторських доказів. Натомість, на інших етапах роботи аудитора принцип об'єктивності, на нашу думку, не може бути застосований, оскільки він передбачає виконання процесів оцінювання інформації, а не її збирання або передачу.

Застосування принципу конфіденційності, на наше переконання, можна вважати доречним лише на тих етапах, на яких аудитор вже має доступ до інформації, щодо доступу та використання якої існують певні обмеження. Такими етапами є виконання завдання аудиту фінансової інформації, обґрунтування думки аудитора та її висловлення в аудиторському звіті.

Вимоги, що передбачені принципами професійної компетентності та належної ретельності, професійної поведінки та дотримання технічних стандартів можуть бути реалізовані на кожному з етапів роботи аудитора.

Виходячи з зазначеного, суб'єктивна складова, що визначає межі застосування принципів аудиту фінансової інформації, характеризується змістом заходів, що виконуються аудитором на відповідних етапах його роботи.

Заходи застосування принципів аудиту, на наш погляд, визначаються змістом завдань, які являють собою об'єктивну складову цього елемента імплементації. Об'єктивність визначеного завдання пояснюється узгодженням його змісту аудитором і замовником аудиту, що формалізується у відповідних документах (угодах, листах-зобов'язаннях тощо). При цьому, змінити зміст завдань аудитор має можливість виключно за погодженням з замовником.

На підставі ідентифікації завдання аудиту фінансової інформації аудитор має розробити заходи, спрямовані на його виконання. У табл. 3 нами запропоновані окремі заходи, спрямовані на дотримання визначених принципів аудиту.

Таким чином, основними заходами застосування принципів аудиту фінансової інформації є документування як загальних підходів, спрямованих на їх реалізацію, так і результатів, одержаних під час кожного з етапів виконання завдання.

Результатами таких заходів є формалізація їх результатів у робочих документах аудитора та в аудиторському звіті, які характеризують суб'єктивну складову відповідного елемента імплементації.

Натомість формалізована в аудиторському звіті впевненість користувачів фінансової інформації, що надається за результатами аудиту, з точки зору самого користувача містить (у явній чи неявній формі) формалізовану ознаку дотримання аудитором відповідних принципів. Відповідно, на підставі формалізованих характеристик фінансової інформації, отриманих під час проведення аудиту, аудитором висловлюється професійна думка.

Висловлення такої думки свідчить про те, що аудитор виконав певні аудиторські заходи, що дозволило йому досягти мети аудиту. При цьому, формалізована в аудиторському звіті думка ґрунтується на заявах аудитора, викладених у різних пара-

графах, про дотримання певних критеріїв виконання завдання з надання впевненості. На основі цього, справедливим, на наше переконання, буде висновок про те, що професійна думка, що міститься в аудиторському звіті, може розглядатися як визнання й повідомлення на адресу користувачів того факту, що аудитор під час виконання своєї роботи застосував відповідні принципи. Виходячи з суб'єктивної думки аудитора, викладеної в аудиторському звіті, користувач визнає певний рівень довіри до результатів роботи аудитора, який являє собою об'єктивну складову відповідного елементу імплементації принципів аудиту.

Таблиця 3. Заходи, що можуть бути виконані для застосування принципів аудиту фінансової інформації [розробка автора]

Принцип	Заходи застосування
Чесність	Визначення критеріїв відповідності думки аудитора, сформульованої у звіті, результатам її обґрунтування Підготовка робочих документів аудиторів
Об'єктивність	Визначення критеріїв відповідності думки аудитора, сформульованої у звіті, змісту аудиторських доказів Підготовка робочих документів аудиторів
Професійна компетентність та належна ретельність	Підвищення кваліфікації аудиторів Поточна перевірка змісту стратегії, плану та програм аудиту, внесення в разі потреби відповідних коригувань Підготовка робочих документів аудиторів
Конфіденційність	Ознайомлення персоналу суб'єкта аудиту з політикою конфіденційності Встановлення алгоритму обробки та передачі даних, що використовуються для цілей аудиту Підготовка робочих документів аудиторів
Професійна поведінка	Ознайомлення персоналу суб'єкта аудиту з політикою у сфері забезпечення незалежності Створення документації, що підтверджує незалежність працівників суб'єкта аудиту
Технічні стандарти	Створення робочих документів аудиторів

Висновки та пропозиції. Результати проведеного дослідження свідчать про те, що ідентифікація, розуміння змісту та виконання вимог до роботи аудитора, сформульованих у відповідних принципах, є однією з передумов забезпечення належного рівня впевненості користувачам інформації. При цьому, змістовні характеристики принципів аудиту визначаються наявністю та впливом об'єктивних та суб'єктивних чинників, властивих для середовища виконання відповідних завдань. Вплив зазначених чинників може бути врахованих аудитором шляхом їх визнання, оцінювання, а також – впровадження заходів, спрямованих на застосування принципів під час планування, виконання та оцінювання результатів аудиту.

Зміст таких заходів, критерії ідентифікації та оцінювання впливу чинників, формалізованих у принципах, на діяльність аудитора, можуть бути визначені як предметна область подальших досліджень, спрямованих на вирішення теоретичних і практичних проблем управління якістю роботи аудитора.

ЛІТЕРАТУРА

1. Словник іншомовних слів / О.С. Мельничук; за ред. О.С. Мельничук. – К., 1974. – С. 547.
2. Адамс Р. Основы аудита : пер. с англ. / Под ред. Я.В. Соколова / Р. Адамс. – М.: Аудит, ЮНИТИ, 1995. – 398 с.
3. Андреев В.Д. Практический аудит : справочное пособие / В.Д. Андреев. – М.: Экономика, 1994. – 366 с.
4. Аренс А. Аудит : пер с англ. / А.Аренс, Дж. Лоббек / Гл. редактор серии проф. Я.В. Соколов. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 560 с.
5. Бондар В.П. Концепція розвитку аудиту в Україні: теорія, методологія, організація [текст]: монографія / В.П. Бондар. – Житомир : ЖДТУ, 2008. – 456 с.
6. Аудит. (Основи державного, незалежного професійного та внутрішнього аудиту). / За ред. проф. В.В. Немченко, О.Ю. Редько, Підручник. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 540 с.
7. Сучасний аудит. Підручник / О.Ю. Редько, І.І. Пилипенко, М.Д. Корінько, Т.О. Каменська, Н.М. Проскуріна – К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2015р. – 643 с.
8. Робертсон Дж. Аудит : пер. с англ. – М.: KPMG, Аудиторская фирма «Контакт», 1993. – 456 с.
9. Про аудиторську діяльність : Закон України від 22 квітня 1993 № 3125-XII : станом на січ.2016 р. [із змін. та допов.] : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3125-12>. – Назва з екрану (30.11.2016).
10. Handbook of International Quality Control, Auditing, Review, Other Assurance, and Related Services Pronouncements (2015). New York: IFAC. www.ifac.org. Available at <http://www.ifac.org/publications-resources/2015-handbook-international-quality-control-auditing-review-other-assurance>. (Accessed 30 November 2016).
11. Directive Of The European Parliament And Of The Council amending Council Directives 78/660/EEC and 83/349/EEC concerning the annual accounts of certain types of companies and consolidated accounts (Text with EEA relevance). Available at http://www.drsc.de/docs/press_releases/propdir_en_281004.pdf (Accessed 30 November 2016).
12. Code of Ethics for Professional Accountants: Available at <https://www.ethicsboard.org/iesba-code>. (Accessed 30 November 2016).

REFERENCES

1. Slovyk inshomovnykh sliv / O.S. Melnychuk; za red. O.S. Melnychuk [Dictionary of foreign words]. Kyiv, 1974. 574 p.
2. Adams R. Osnovy audyta [Audit Framework] (Yu. Arinenko, A. Kozlova, N. Lebedeva, D. Lukicheva, Trans). Ya. V. Sokolov (Ed.). Moscow: Audit, YuNYTY, 1995. 398 p.
3. Andreev V. D. Praktycheskiy audyt [Practical audit]. Moscow: Economics, 1994. 366 p.
4. Arens A. A., & Lobbek J. K. Audyt [Auditing: An Integrated Approach] (M. Terekhova, Trans). Ya. V. Sokolov (Ed.). Moscow: Finansy i Statistika, 2001. 560 p.
5. Bondar V. P. Kontseptsiiia rozvytku audytu v Ukraini: teoriia, metodolohiia, orhanizatsiia [The concept of development of audit in Ukraine: theory, methodology, organization]. Zhytomyr: ZhSTU, 2008. 456 p.
6. Nemchenko V.V., Redko O.Yu. Audyt. (Osnovy derzhavnoho, nezalezhnogo profesiinoho ta vnutrishnoho audytu). [Audit. (Principles of public, independent professional and internal audit)]. Kyiv, Tsentru uchbovoi literatury, 2012. 540 p.
7. Redko O.Iu., Pylypenko I.I., Korinko M.D., Kamenska T.O., Proskurina N.M. Suchasnyi audyt. Pidruchnyk [The modern audit]. Kyiv, DP «Informatsiino-analitychne ahentstvo», 2015. 643 p.
8. Robertson, J. Audyt [Audit]. Moscow: KPMG, AF «Konтакт», 1993. 456 p.
9. Pro audytorsku diialnist [About auditor activity]: Zakon Ukrainy vid 22 kvitnia 1993 № 3125-XII : stanom na sich.2016 r. [iz zmin. ta dopov.] Available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3125-12> (Accessed 30 November 2016).
10. Handbook of International Quality Control, Auditing, Review, Other Assurance, and Related Services Pronouncements (2015). New York: IFAC. www.ifac.org. Retrieved from <http://www.ifac.org/publications-resources/2015-handbook-international-quality-control-auditing-review-other-assurance>.
11. Directive Of The European Parliament And Of The Council amending Council Directives 78/660/EEC and 83/349/EEC concerning the annual accounts of certain types of companies and consolidated accounts (Text with EEA relevance). Available at http://www.drsc.de/docs/press_releases/propdir_en_281004.pdf (Accessed 30 November 2016).
12. Code of Ethics for Professional Accountants: Available at <https://www.ethicsboard.org/iesba-code>. (Accessed 30 November 2016).

УДК 658.330

*Олександр Ярим-Агаєв, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Людмила Дворська
(магістр, Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

ВПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙ ЯК ФАКТОР ЗНИЖЕННЯ ВИТРАТ ПІДПРИЄМСТВА

У сучасних економічних умовах впровадження інновацій на вітчизняних підприємствах є пріоритетним напрямом. Адже вплив інноваційного чинника на виробництво сьогодні є радикальним і комплексним. Інновації поступово стають головним фактором економічного розвитку підприємства, що, у свою чергу, супроводжується зниженням витрат.

У статті досліджено особливості механізму впровадження нововведень на вітчизняних підприємствах. Визначено вплив інноваційного розвитку підприємства на зниження витрат. Обґрунтована необхідність дослідження та розробки ефективної стратегії управління процесом впровадження інновацій на вітчизняних підприємствах на сучасному етапі розвитку економіки.

Результати проведених досліджень довели, що інновації виступають основним фактором економічного розвитку підприємства, зокрема справляють значний вплив на зниження витрат, сприяють підвищенню рівня ресурсозбереження виробництва.

Ключові слова: інноваційна діяльність, інновації, нововведення, витрати, ресурсозбереження, технології, ефективність виробництва.

© Ярим-Агаєв О., Дворська Л., 2016

*Александр Ярым-Агаев, к.э.н., доц.
(профессор каф. «Экономика и предпринимательство», Государственный
экономико-технологический университет транспорта)»*

*Людмила Дворская
(магистр, Государственный экономико-технологический университет
транспорта)»*

ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИЙ КАК ФАКТОР СНИЖЕНИЯ ИЗДЕЖЕК ПРЕДПРИЯТИЯ

В современных экономических условиях внедрение инноваций на отечественных предприятиях является приоритетным направлением. Ведь влияние инновационного фактора на производство сегодня является радикальным и комплексным. Инновации постепенно становятся главным фактором экономического развития предприятия, что, в свою очередь, сопровождается снижением затрат.

В статье исследованы особенности механизма внедрения нововведений на отечественных предприятиях. Определено влияние инновационного развития предприятия на снижение затрат. Обоснована необходимость исследования и разработки эффективной стратегии управления процессом внедрения инноваций на отечественных предприятиях на современном этапе развития экономики.

Результаты проведенных исследований доказали, что инновации выступают основным фактором экономического развития предприятия, в частности оказывают значительное влияние на снижение расходов, способствуют повышению уровня ресурсосбережения производства.

Ключевые слова: инновационная деятельность, инновации, нововведения, затраты, ресурсосбережение, технологии, эффективность производства.

*Aleksandr Yarym-Aghaev, PhD, associate professor
(associate professor of Department «Economics and Entrepreneurship», State
Economy and Technology University of Transport)*

*Lyudmila Dvorska
(master, State Economy and Technology University of Transport)*

INNOVATION AS A FACTOR REDUCING COSTS OF THE ENTERPRISE

In the current economic conditions of introduction of innovations in domestic enterprises is a priority. The influence of the innovative factor of production today is radical and comprehensive. Innovation is gradually becoming the main factor of

economic development of the enterprise, which in turn is accompanied by a decrease in expenses.

The article studies features of the mechanism of introduction of innovations in domestic enterprises. The influence of enterprise innovative development on cost reduction. The necessity of research and the development of effective management strategies the process of introduction of innovations in domestic enterprises at the present stage of economic development.

The results of these studies proved that innovation as a main factor of economic development of enterprises in particular have a significant impact on cost reduction, improve resource-saving production.

Keywords: innovation, cost, resource saving, technology, efficiency of production.

Постановка проблеми. В сучасних умовах розвитку економіки вітчизняних підприємств особливої актуальності набуває питання активізації інноваційного розвитку виробництва. Необхідно наголосити, що інноваційна діяльність підприємств спрямована власне на прогресивне оновлення техніко-технологічної бази виробництва, використання нововведень, а також нових способів і форм реалізації потенціалу суб'єкта господарювання, що, у свою чергу, впливає на зниження витрат, рівня споживання ресурсів та підвищення ефективності виробництва. Отже, впровадження інновацій стає важливим чинником науково-технічного та економічного розвитку виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Інноваційна діяльність підприємств стала предметом досліджень багатьох вчених. Так, у статтях І. Багрова та О. Юдіної [1; 10] проаналізовано фактори, що впливають на ресурсозбереження та інноваційний розвиток підприємств, а також оцінено вплив інноваційної діяльності й окремих її напрямів на результати роботи промислового підприємства.

І.С. Голишова і Т.І. Притиченко [4] у своїй праці визначають інноваційні нововведення як основні резерви зниження собівартості продукції.

Н.Б. Проценко [6] обґрунтовує необхідність застосування регламентної системи управління інноваційним процесом і розробки комплексної системи управління інноваціями з метою зниження витрат підприємств у сучасних умовах.

На особливу увагу заслуговує дослідження О.Я. Галушак [3], у якому розкрито важливість оцінювання впливу інновацій на витрати підприємств та сформовано стадії інноваційного процесу на машинобудівних підприємствах.

Проте, на нашу думку, недостатньо розробленими залишаються питання щодо визначення підходів до оцінки впливу інноваційного фактора на зниження витрат підприємства.

Метою статті є дослідження особливостей механізму впровадження інноваційних нововведень і визначення чинників впливу інноваційного розвитку підприємства на зниження витрат із подальшим обґрунтуванням необхідності дослідження та розробки ефективної стратегії управління процесом впровадження інновацій на вітчизняних підприємствах на сучасному етапі розвитку економіки.

Викладення основного матеріалу дослідження. Ефективність функціонування вітчизняних підприємств на сучасному етапі господарювання залежить насамперед від раціонального використання ресурсів, зниження витрат виробництва, що, у свою чергу, забезпечує не лише зростання прибутку та конкурентоспроможності суб'єкта господарювання, а також його економічний розвиток. Як показує світовий досвід, головним фактором ефективного розвитку підприємств і всієї економічної

системи є інновації, оскільки вони сприяють створенню нової техніки і технології, наукомісткої продукції, впливають на зниження витрат ресурсів [10, с. 108].

Слід зазначити, що в економічній літературі наведено велику кількість визначень поняття «інновації».

Зокрема, термін і поняття «інновації» як нову економічну категорію ввів австрійський вчений Й.А. Шумпетер, який у роботі «Економічні цикли» [9, с. 112–118] досліджував основні поняття теорії інноваційних процесів, розглядав інновації як зміну технології і управління, як нові комбінації використання ресурсів. При цьому він розглядав економічну інновацію як економічний вплив технічної зміни.

Б. Твісс визначає інновацію як процес, в якому винахід або ідея набуває економічного змісту [8].

На думку Б. Санто, інновація – це такий суспільно-техніко-економічний процес, який через практичне використання ідей та винаходів приводить до створення кращих за своїми властивостями виробів, технологій, і у випадку, якщо інновація орієнтована на економічну вигоду, прибуток, її поява на ринку може принести додатковий дохід [7].

Щодо висвітлення поняття «інновація» у міжнародних стандартах слід зазначити наступне: інновація є кінцевим результатом інноваційної діяльності, що отримав втілення у вигляді нового або вдосконаленого продукту, впровадженого на ринку, нового або удосконаленого технологічного процесу, який використовується в практичній діяльності, або в новому підході до соціальних послуг [5].

В.О. Василенко визначає інновацію як нововведення, пов'язане з науково-технічним прогресом і полягає в оновленні основних фондів і технологій, в удосконаленні управління та економіки підприємства [2].

Отже, розглянувши трактування визначення поняття «інновація» у роботах вітчизняних та зарубіжних вчених, узагальнимо: інновацією є нововведення, рішення, система, процедура, метод техніко-технологічного, організаційно-економічного, управлінського чи соціального характеру, наділене суттєвими відмінностями від існуючої практики і вперше запроваджується на підприємстві.

Інноваційна діяльність вітчизняних підприємств передбачає насамперед оновлення продукції та технології виробництва, що відбувається безпосередньо під впливом постійного розвитку та зміни видів творчої праці.

Зауважимо, що впровадження інновацій на підприємстві є складним процесом трансформації новоотриманих ідей та знань у інноваційну продукцію.

На сучасному етапі господарювання для успішного економічного розвитку вітчизняних підприємств постає гостра необхідність у реалізації сучасних досягнень науково-технічного прогресу, що, у свою чергу, дасть змогу знизити витрати на виробництво продукції та підвищити її конкурентоспроможність на ринку.

Слід зазначити, що аналіз розвитку економіки на сучасному етапі доводить, що інноваційні процеси проникли в усі види діяльності підприємства: чи то науково-технічна, чи то виробнича, чи то маркетингова діяльність.

Зокрема, впровадження маркетингових інновацій основним чином відображаються на показниках, що характеризують конкурентоспроможність підприємства, його позиції на ринку та попит на його продукцію. Для технологічних інновацій основною сферою, в якій знаходять відображення впроваджені зміни, є виробництво і збут.

У ході цього дослідження впровадження інновацій в процесі виробництва розглядаються як застосування нововведень у вигляді інноваційних продуктів і техно-

логії з метою скорочення витрат підприємства та підвищення ефективності його функціонування. Зокрема, на сучасному етапі господарювання інновації стають головним засобом ресурсозбереження та зростання ефективності виробництва, необхідною умовою підвищення якості та кількості продукції, появи нових товарів і послуг, що сприяє прогресивному розвитку і поліпшенню результатів роботи підприємств [1, с. 8]. Оскільки ефективність функціонування підприємства полягає насамперед у співвідношенні корисного результату і витрат факторів виробництва, впровадження інновацій стає невід'ємною частиною виробничої та підприємницької діяльності на сучасному етапі господарювання. Зауважимо, що здійснення інноваційної діяльності вітчизняними підприємствами потребує значних витрат та інвестиційних вкладень.

У зв'язку з тим, що у більшості підприємств немає вільних коштів для здійснення інноваційної діяльності, а високі ставки відсотків за банківський кредит зумовлюють його недоступність для більшості підприємств, існує практика використання впроваджених інноваційних розробок. Результати досліджень показують, що запозичення інноваційних розробок вимагає в 5–10 разів менше витрат, ніж самостійні розробки, а також дає значний вигравш у часі [6]. Тому в сучасних умовах господарювання особливого значення набувають так звані безінвестиційні резерви росту ефективності виробництва, серед яких найбільш простими та дієвими є запозичення впроваджених інновацій.

Сьогодні в інноваційному середовищі існує чимало розробок, готових до впровадження у виробництво і спрямованих як на підвищення конкурентоспроможності підприємства, так і на зменшення витрат. Отже, використання впроваджених інноваційних нововведень у виробництві є одним з найбільших малоінвестиційних резервів росту ефективності функціонування вітчизняних підприємств на сучасному етапі. У вказаному аспекті інновації слід розглядати як прогресуючий фактор, оскільки вони постійно поновлюються і є невичерпними ресурсами росту ефективності, їх обсяг постійно зростає, а використання впроваджених інноваційних нововведень не потребує значних капітальних вкладень.

Процес впровадження інновацій на підприємстві має кілька стадій [3].

1) Виникнення та формування ідеї про впровадження інноваційного нововведення.

2) Дослідження ринку існуючих інноваційних розробок.

3) Формування концепції інноваційної діяльності підприємства.

4) Визначення витрат і вибір джерел фінансування впровадження інновації.

5) Встановлення ефективності інноваційного нововведення.

6) Проектно-конструкторські розробки.

7) Експериментальні дослідження.

8) Впровадження інновації.

9) Серійне виробництво нового продукту.

10) Отримання доходу.

Зауважимо, що перші три стадії є найважливішими у процесі впровадження інновації. Адже за умови обґрунтованого формування ідеї про впровадження інноваційного нововведення, дослідження ринку існуючих інноваційних розробок та формуванні концепції інноваційної діяльності підприємства можна визначити чи сприятиме впровадження інновації зниженню витрат підприємства.

Наступна (четверта) стадія полягає у визначенні витрат на впровадження інновації та пошуку джерел фінансування. Зауважимо, що це можуть бути як власні

фінансові ресурси підприємства, так і залучені – кошти українських або іноземних інвесторів. У разі залучення інвестицій підприємство повинно чітко усвідомлювати та враховувати інвестиційні ризики.

На п'ятій стадії встановлюють ефективність інноваційного впровадження.

Наступні дві стадії (проектно-конструкторські розробки та експериментальні дослідження) передбачають формування попередніх висновків щодо ефективності нововведення. Зокрема, під час експериментальних досліджень слід здійснити аналіз ефективності впроваджуваної інновації на підприємстві шляхом випуску невеликої партії інноваційної продукції.

Восьма стадія (безпосереднє впровадження інновації) полягає у виготовленні інноваційної продукції.

За результатами аналізу та вивчення попередніх етапів приймається обґрунтоване рішення щодо впровадження нововведення у серійне виробництво (дев'ята стадія).

Кінцевою стадією інноваційного процесу є отримання доходу.

Загалом, чітко організований інноваційний процес дасть змогу вітчизняним підприємствам ефективно впроваджувати нововведення й при цьому реально зменшити затрати, як на самі інновації, так і на подальше їх впровадження. Слід зазначити, що впровадження інновацій на вітчизняних підприємствах відбувається з метою мінімізації витрат виробництва. Це є можливим за рахунок:

- 1) мобілізації резервів технології, що вже використовується;
- 2) освоєння нових інноваційних технологій, нових методів організації і управління виробництвом та збутом продукції. Відповідно, максимізація прибутку підприємства за рахунок мінімізації витрат визначає ефективність інноваційної діяльності.

Зауважимо, що інновації значною мірою впливають на витрати підприємств, зокрема матеріаломістких і енергомістких галузей. Тому впровадження інновацій на таких підприємствах сприяє зменшенню витрат на сировину, матеріали, паливо, а також витрат на утримання та експлуатацію устаткування. Під час впровадження інновацій потрібно чітко проаналізувати фінансовий стан підприємства та визначити витрати, які виникнуть у процесі впровадження новітніх технологій [3, с. 151].

Як було вище зазначено, інновації можуть впливати на різні аспекти діяльності підприємства, у тому числі на формування собівартості продукції. Впровадження енерго- та ресурсозберігаючих технологій виробництва, переймання світового досвіду зі зменшення собівартості є найбільш раціональним шляхом зниження собівартості продукції.

I. Голишова визначає наступні фактори зниження собівартості:

- підвищення технологічного рівня виробництва (удосконалення техніки, технології, механізації, використання нових видів сировини);
- удосконалення організації виробництва та праці (розвиток спеціалізації виробництва, удосконалення організації праці);
- зміна структури та обсягу продукції (відносно зменшення умовно-постійних витрат, зміна структури випуску продукції);
- галузеві та інші фактори [4].

Також важливим фактором, що сприяє зниженню витрат підприємства, є дотримання всіх головних принципів ефективного розміщення продуктивних факторів, зокрема скорочення шляхів між виробником та покупцем, між виробництвом і сировинною базою. Необхідно наголосити, що на сучасному етапі господарювання важлива роль у визначенні впливу інновацій на витрати належить саме досліджен-

ню ринку інноваційних розробок та формуванні концепції інноваційної діяльності підприємства, що дасть можливість визначити ефективність впровадження інновацій що зменшення витрат.

Для подальшого економічного розвитку вітчизняних підприємств необхідно впроваджувати сучасні досягнення НТП, що дасть змогу знизити витрати на виробництво продукції та підвищити її конкурентоспроможність на ринку. Основними напрямками інноваційної діяльності щодо оптимізації витрат вітчизняних підприємств є такі:

- модернізація виробничого обладнання;
- технічне переоснащення підприємств з використанням сучасних інноваційних технологій;
- впровадження у виробництво нових видів продукції з урахуванням мінімізації відходів і можливості їхнього подальшого використання;
- розроблення нових технологічних процесів з використанням впроваджених нововведень.

Висновки та пропозиції. За результатами проведеного дослідження можна зробити висновок, що інновації доцільно розглядати як впроваджені в процесі виробництва нововведення у вигляді інноваційних продуктів і технологій з метою зниження витрат підприємства та підвищення ефективності його функціонування.

Впровадження на сучасному етапі інноваційних розробок для вітчизняних підприємств особливо актуально, оскільки більшість з них потребує вибору оптимальних шляхів успішного економічного розвитку саме через інноваційні перетворення.

Створення механізму управління інноваційною діяльністю, яка забезпечує зниження витрат і сприяє підвищенню ефективності діяльності підприємства, зумовлює розробку ефективної стратегії управління процесом впровадження інновацій на вітчизняних підприємствах, яка, у свою чергу, передбачає:

- визначення чинників інноваційної діяльності вітчизняних підприємств, що являють собою рівень витрат за напрямками інноваційної діяльності і впливають на затратність та ефективність виробництва
- формування системи показників витрат виробництва і витрат на інновації
- моделювання та прогнозування взаємодії виробничої і інноваційної діяльності підприємства, а також оптимізації витрат.

На практиці реальний вплив інноваційних нововведень, спрямований на мінімізацію витрат підприємства, у кожному конкретному випадку має свої особливості, що визначаються специфікою діяльності окремого підприємства.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Багрова І.* Роль інновацій у ресурсозбереженні на підприємстві / І. Багрова, О. Юдіна // Вісник економічної науки України. – 2013. – № 2. – С. 7-12.
2. *Василенко В.О.* Креативне управління розвитком соціально-економічних систем: монографія. – К.: Освіта України, 2010. – 772 с.
3. *Галушак О.* Сутність та значення оцінювання впливу інноваційного впливу на витрати машинобудівних підприємств / О.Я. Галушак // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.10. – С. 149-155.
4. *Голишова І.С.* Резерви зниження собівартості продукції [Електронний ресурс] / І.С. Голишова, Т.І. Притиченко // Студенческие конференции : Економічні та правові аспекти розвитку підприємств. – НТУ «ХПИ», 2012. – Режим доступу: http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/vcpil/TPtEV/2012_6/statti/17Golish.pdf

5. *Ильenkova C.Д.* Экономика и статистика фирм: монография / С.Д. Ильenkova, В.Е. Адамов, Т.П. Сиротина. – М.: Финансы и статистика. – 2002. – 258 с.
6. *Проценко Н.Б.* Інноваційна діяльність – основа економічної безпеки підприємства / Н.Б. Проценко // Вісник ЖДТУ. – 2015. – № 2 (72). – С. 175-188.
7. *Санто Б.* Инновация как средство экономического развития: Пер. с венг. / под ред. Б.В. Сазонова. – М: Прогресс, 2007. – 214 с.
8. *Твисс Б.* Управление научно-техническими нововведениями. – М: Экономика, 1999. – 316 с.
9. *Шумпетер Й.* Теория экономического развития / Й.Шумпетер. – М. : Прогресс, 1982. – 455 с.
10. *Юдіна О.* Оцінка впливу інновацій на збереження ресурсів підприємства / О. Юдіна // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Менеджмент інновацій». – 2015. – Випуск 5. – С. 108-117.

REFERENCES

1. *Bagrova I.* Rol' innovacij u resursozbrerezhenni na pidpry'emstvi / I. Bagrova, O. Yudina // Visny'k ekonomichnoyi nauky' Ukrainy'. – 2013. – #2. – S. 7-12.
2. *Vasy'lenko V.O.* Kreaty'vne upravlinnya rozvy'tkom social'no-ekonomichny'x sy'stem: monografiya. – K.: Osvita Ukrainy', 2010. – 772 s.
3. *Galushhak O.* Sutnist' ta znachennya ocinyuvannya vply'vu innovacijnogo vply'vu na vy'traty mashy'no-budivny'x pidpry'emstv / O.Ya. Galushhak // Naukovy'j visny'k NLTU Ukrainy'. – 2010. – Vy'p. 20.10. – S. 149-155.
4. *Goly'shova I.S.* Rezervy' zny'zhennya sobivartosti produkciyi [Elektronny'j resurs] / I.S. Goly'shova, T.I. Pry'ty'chenko // Studenchesky'e konferency'y' : Ekonomichni ta pravovi aspekty' rozvy'tku pidpry'emstv. – NTU «XPY'», 2012. – Rezhy'm dostupu: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/vcpi/TPtEV/2012_6/statti/17Golish.pdf
5. *Y'l'enkova S.D.* Экономы'ка у' staty'sty'ka fy'rm: monografy'ya / S.D. Y'l'enkova, V.E. Adamov, T.P. Sy'roty'na. – М.: Fy'nansы y' staty'sty'ka. – 2002. – 258 s.
6. *Procenko N.B.* Innovacijna diyal'nist' – osnova ekonomichnoyi bezpeky' pidpry'emstva / N.B. Procenko // Visny'k ZhDTU. – 2015. – # 2 (72). – S. 175-188.
7. *Santo B.* Y'nnovacy'ya kak sredstvo ekonomy'cheskogo razvy'ty'ya: Per. s veng. / pod red. B.V. Sazono-va. – М: Progress, 2007. – 214 s.
8. *Tvy'ss B.* Upravleny'e nauchno-texny'chesky'my' novovvedeny'yamy'. – М: Экономы'ка, 1999. – 316 s.
9. *Shumpeter J.* Teory'ya ekonomy'cheskogo razvy'ty'ya / J.Shumpeter. – М. : Progress, 1982. – 455 s.
10. *Yudina O.* Ocinka vply'vu innovacij na zberezhennya resursiv pidpry'emstva / O. Yudina // Visny'k Dnipropetrovs'kogo universy'tetu. Seriya «Menedzhment innovacij». – 2015. – Vy'pusk 5. – S. 108-117.

УДК 65.336.532.2

Яна Гринчій

(здобувач каф. «Фінанси і кредит», Державний економіко-технологічний університет транспорту)

РОЛЬ І МІСЦЕ СТРАХОВИХ ПОСЛУГ У СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВА

В статті розглянуто наукові підходи до визначення категорії «страхова послуга» та її відмінні риси від поняття «страховий продукт». Проведено систематизацію характерних ознак, які притаманні страховому продукту та страховим послугам. Уточнено трактування поняття «страхова послуга», як процесу захисту особистих та майнових інтересів. Розглянуто особливості правових взаємовідносин страховика та страхувальника на страховому ринку країни в процесі реалізації страхової послуги. Систематизовано класифікацію страхових послуг підприємств.

Досліджено теоретичні аспекти функціонування страхових послуг на ринку фінансових послуг, визначено сутність «страхового продукту», з'ясовані основні види страхових послуг та досліджено роль зазначених послуг у забезпеченні зростання клієнтів до діяльності страхових компаній з метою активізації розвитку страхового ринку України.

Розглянуто сучасний стан ринку страхування в Україні. Проведено структурний аналіз страхового ринку в динаміці та за основними видами надання страхових послуг. Виділено низку факторів, що гальмують розвиток ринку страхових послуг в Україні, та запропоновано ідеї пошуку ефективних шляхів його вдосконалення.

Ключові слова: страхування, страховий ризик, фінансова безпека, страховий інтерес, страхова послуга, страховий продукт, страховий ринок, страхові премії, страхові виплати.

Яна Гринчій

(соискатель каф. «Финансы и кредит», Государственный экономико-технологический университет транспорта)

РОЛЬ И МЕСТО СТРАХОВЫХ УСЛУГ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЯ

В статье рассмотрены научные подходы к определению категории «страховая услуга» и ее отличительные черты от понятия «страховой продукт».

© Гринчій Я., 2016

Проведена систематизація характерних признаков, присущих страховому продукту і страховим услугам. Уточнена трактовка поняття «страхова услуга», як процес захисту личних і имущественних інтересів. Розглянуті особливості правових взаимоотношеній страховицика і страхователя на страховому ринку країни в процесі реалізації страхової услуги. Систематизована класифікація страхових услуг підприємств.

Ісследовані теоретическі аспекти функціонування страхових услуг на фінансовому ринку, определена суцність «страхового продукта», вьяснені основні види страхових услуг і ісследована роль указаних услуг в росте клієнтів к діяльності страхових компаній с целью активізації розвитку страхового ринку України.

Рассмотрено современное состояние рынка страхования в Украине. Проведен структурный анализ страхового рынка в динамике и за основными видами страховых услуг. Выделен ряд факторов, которые тормозят развитие рынка страховых услуг в Украине, и предложены идеи поиска эффективных путей его совершенствования.

Ключевые слова: страхования, страховой риск, финансовая безопасность, страховой интерес, страховая услуга, страховой продукт, страховой рынок, страховые премии, страховые выплаты.

Yana Grinchy

(Applicant at the Department «Finance and Credit», State Economy and Technology University of Transport)

THE ROLE AND PLACE OF INSURANCE SERVICES IN THE SYSTEM OF MANAGEMENT OF THE ENTERPRISE

The article reviews scientific approaches to the definition of the insurance service and the insurance product concepts and their distinctive features. It systematically arranges the characteristic features of the insurance product and the insurance service. It examines the peculiarities of the legal relationship between the insurer and the insured within the insurance market while providing the insurance service. The article also provides classification of the insurance services offered to businesses. It identifies the dynamics and the structure of insurance premiums and insurance payments on different types of insurance services.

The theoretical aspects of insurance services in the financial market, the essence of «insurance product», clarified the main types of insurance services and investigate the role of these services in ensuring the growth of customers to the insurance companies in order to enhance development of the insurance market of Ukraine.

It examines the current state of the insurance market in Ukraine. The article provides a structural analysis of the dynamics and the principal services of the insurance market. It accentuates a number of factors that impede the insurance market growth in Ukraine and offers ideas on how to explore effective paths for its improvement.

Keywords: *insurance, insurance risk, financial security, insurable interest, insurance service, insurance products, insurance market, insurance premiums and insurance payments.*

Постановка проблеми. Страховий ринок є важливою складовою фінансової системи країни, його продуктом є специфічна послуга – страховий захист, тобто відшкодування збитків, нанесених власнику внаслідок негативного впливу певних ризиків, зокрема, стихійних лих, аварій, пожеж, техногенних катастроф тощо. Такі події унеможливають нормальне функціонування суб'єктів, вносять розлад, оскільки, крім іншого, характеризуються непередбачуваністю і раптовістю настання. Тому зрозуміло, що кожен власник чи фізична особа зацікавлені в збереженні свого майна, життя, здоров'я та хочуть мати можливість відшкодування нанесених збитків унаслідок прояву того чи іншого ризику. Така потреба у захисті інтересів становить базис виникнення страхових відносин різних суб'єктів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження в цій сфері ведуться і зарубіжними і вітчизняними вченими, вагомим є внесок таких авторів, як А. Гезау, Дж. Садлер, С.С. Осадець, В.Д. Базилевич, Т.В. Яворська, Т.А. Говорушко, О.Д. Вовчак, В.М. Фурман та інші. Між тим, у багатьох джерелах разом із поняттям «страхова послуга» застосовується термін «страховий продукт», водночас, немає єдиного розмежування цих понять, що сприяло б розвитку теорії страхування. Крім того, у зв'язку зі змінами, що відбуваються в економічному секторі України, виникає необхідність подальшого дослідження теоретичних засад страхування, що і пояснює актуальність обраної теми.

Мета статті. Метою статті є дослідження сутності та місця страхової послуги, як специфічного товару страхового ринку, її особливостей її реалізації, що забезпечить основу для визначення факторів формування страхового ринку і методів його організації в Україні.

Виклад основного матеріалу. Здійснення господарської діяльності пов'язане з багатьма ризиками – втрата майна в результаті пожежі, аварій, стихійних лих, подій техногенного характеру, втрати працездатності і здоров'я працівниками, підприємницьких ризиків. В таких умовах страхування є невід'ємною складовою ведення бізнесу, яке дозволяє заздалегідь подбати про фінансовий стан при виникненні непередбачених подій. Тому надання страхових послуг розглядається як важливий інструмент захисту майнових інтересів фізичних та юридичних осіб, шляхом зниження ймовірних збитків, а у разі їх настання – максимально можливого відшкодування.

Т.В. Яворська вважає, що страхові послуги характеризують кінцевий результат економічної діяльності страхової компанії із задоволення потреб клієнтів, пов'язаних із збереженням і захистом їх майнових та особистих інтересів [2]. На думку С.С. Осадця, страховий продукт є комплексом цивільно-правових відносин із захисту майнових інтересів юридичних і фізичних осіб при настанні певних подій (що характеризуються як страхові випадки), визначених договором страхування або чинним законодавством [3].

Страхова послуга, як вважає Т.А. Говорушко, є продуктом цілеспрямованої діяльності будь-якої страхової компанії. Послуга пропонується на страховому ринку на умовах еквівалентного обміну та з комерційною метою (зادля отримання прибутку) [4]. Між тим, потрібно зазначити, що страхова послуга, у відповідності з чинним законодавством, належить до переліку фінансових послуг. При цьому, фінан-

сова послуга характеризується як операції з фінансовими активами, які здійснюються в інтересах третіх осіб за власний рахунок чи за рахунок самих третіх осіб. У випадках (передбачених законодавством) страхові послуги реалізуються за рахунок залучених від інших осіб фінансових активів з метою отримання прибутку та (або) збереження вартості фінансових активів [5].

Можна погодитись з О.О. Гаманковою, яка підходить до дослідження страхової послуги як специфічної фінансової послуги, котра має вигляд продажу юридично оформлених зобов'язань зі страхового захисту, що надають на ринку страхові компанії (страховики) страхувальникам [1].

Як зазначає В.В. Тринчук, дефініції «страховий продукт» і «страхова послуга» близькі між собою, але в той же час мають відмінності: найбільш загальним поняттям є «страховий продукт» як результат людської діяльності, спрямований на здійснення економічного захисту від наслідків різних випадкових та імовірних несприятливих природних і суспільних явищ. На відміну від страхового продукту, страхова послуга, зазначає автор, завжди є процесом, в ході якого відбувається взаємодія між її виробником та споживачем і їй притаманні унікальні характеристики [6].

Характерні ознаки страхового продукту наведено на рис. 1.



Рис. 1. Характерні ознаки страхового продукту

(складено за джерелом [4])

Можна погодитись з автором Н.М. Нікуліною, яка стверджує, що страхова послуга – різновид страхового продукту і виражається в конкретних діях страхової організації, направлених на задоволення конкретних потреб клієнта в страховому захисті, наповненому грошовим змістом [7], а страховий продукт – результат діяльності страхової організації, який виражений в розробці конкретного виду страхування і представлений набором документів.

Сутність ринку страхових послуг виявляється в тому, що він призначений для укладання договорів між продавцем і покупцем страхового продукту, який пов'язаний із захистом майнового інтересу клієнта від збитку, внаслідок настання страхового випадку. Надання страхової послуги є основною метою діяльності страхових компаній: при реалізації страхових послуг, укладанні страхових договорів, продаються страхові поліси, отже, запропоновані страховиком страхові продукти характеризуються попитом і зацікавленістю на певний вид послуги у страхувальника (рис. 2).



Рис. 2. Структура відносин між продавцем і покупцем у страхуванні [2, 4]

Надання страхової послуги як системи захисту інтересів фізичних осіб, юридичних осіб і держави є необхідним елементом сучасного суспільства і характеризується різними ознаками, такими як предмет договору страхування, спосіб і тривалість споживання, спеціалізація страхової компанії, рівень інноваційності, формування попиту, умови надання страхових послуг.

Загальноприйнятим вважають розподіл страхових послуг за трьома групами:

- перша група – страхові послуги в майновому страхуванні, ціллю яких є відшкодування збитку, нанесеного власності страхувальника при настанні страхового випадку;
- друга група – страхові послуги в особистому страхуванні, що передбачають виплату обумовленої суми у разі випадку пов'язаного з ризиками особистого походження (життям, здоров'ям, працездатністю та пенсійним забезпеченням) і який спіткав страхувальника або застраховану особу;

- третя група – страхові послуги у страхуванні відповідальності, забезпечують відшкодування збитку третім особам, за завдану страхувальником шкоду їх життю, здоров'ю або майну.

Діяльність юридичних осіб пов'язана з великою кількістю різних ризиків, які виникають при підприємницькій діяльності та пов'язані з виготовленням та реалізацією продукції, товарів, наданні послуг, товарно-грошовими та фінансово-кредитними операціями. Функціонування підприємств вимагає страхового захисту від несприятливих, часто непередбачуваних обставин, що можуть вплинути на досягнення цілей підприємств, отримання необхідних для розвитку фінансових результатів. При цьому страхові компанії юридичним особам для мінімізації впливу ризиків надають послуги, які зазначені на рис. 3.



Рис. 3. Страхові послуги для підприємств

Джерело: складено та доповнено автором за джерелом [10]

За даними джерела [8] кількість страховиків в Україні (на 30.06.2016) становила 343 од., з яких 45 страхових компаній зі страхування життя (Life) та 298 страхових компаній, які здійснювали ризикові види страхування (non-Life). За I півріччя 2016 р. порівняно з аналогічним періодом 2015 р. кількість страхових компаній зменшилась на 31 од., при цьому обсяг реалізованого страхового продукту зріс на 2861,5 млн грн, а більша частина вага 62,9% надійшла від юридичних осіб [9].

Страхові премії та страхові виплати є основними показниками, що характеризують стан ринку страхових послуг. У табл. 1 наведено динаміку розмірів страхових премій та страхових виплат за основними видами страхування (для порівняння використана інформація на I півріччя 2015 та 2016 років).

ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Таблиця 1. Динаміка та структура страхових премій і виплат за основними видами страхування на I півріччя 2015-2016 рр.

Види страхування	Страхові премії				Страхові виплати (відшкодування)			
	I пів-річчя 2015 р.	I пів-річчя 2016 р.	Темпи приросту I пів.2016/ II пів.2015		I пів-річчя 2015 р.	I пів-річчя 2016 р.	Темпи приросту I пів.2016/ II пів.2015	
	Млн грн		Млн грн	%	Млн грн		Млн грн	%
Автострахування (КАСКО, ОСЦПВ, «Зелена картка»)	3459,3	4142,6	+683,3	19,8	1491,3	1721,0	+229,7	15,4
Страхування життя	939,9	1312,8	+372,9	39,7	282,4	198,0	-84,4	-29,9
Страхування майна	1141,2	1275,1	+133,9	11,7	145,0	61,7	-83,3	-57,4
Медичне страхування (безперервне страхування здоров'я)	962,0	1120,2	+158,2	16,4	591,8	642,2	+50,4	8,5
Страхування фінансових ризиків	975,2	877,1	-98,1	-10,1	186,0	416,2	+230,2	123,8
Страхування від вогневих ризиків та ризиків стихійних явищ	679,6	800,5	+120,9	17,8	30,7	37,7	+7,0	22,8
Страхування вантажів та багажу	801,3	694,7	-106,6	-13,3	36,0	90,2	+54,2	150,6
Страхування кредитів	154,5	361,6	+207,1	134,0	45,1	376,3	+331,2	743,4
Страхування медичних витрат	200,4	303,1	+102,7	51,2	74,6	96,4	+21,8	29,2
Інші види страхування	599,7	777,8	+178,1	29,7	102,5	132,1	+29,6	28,9
Всього	10831,2	12982,0	2150,8	19,9	2985,4	3771,8	786,4	26,3

Джерело: складено автором за даними [8]

Приріст чистих страхових премій у I півріччі 2016 року (+19,9%) відбувся за рахунок суттєвого збільшення надходжень платежів з автотранспортного страхування (+19,8%), страхування життя (+39,7%), страхування кредитів (+134,0%). Водночас, спад чистих страхових премій спостерігався зі страхування вантажів та багажу (-3,3%) та страхування фінансових ризиків (-10,1%) [8]. Розподіл страхових премій за основними видами страхування за I півріччя 2016 року подано на рис. 4.

Зростання обсягів страхових виплат у 2016 році відбулося за всіма основними системоутворюючими видами страхування, водночас, виплати у страхуванні життя та страхуванні майна зменшилися. Так, збільшилися страхові виплати за договорами кредитів на 331,2 млн грн, страхування фінансових ризиків – 230,2 млн грн та автотранспортного страхування – 229,7 млн грн.

За видами страхування по даним на 30.06.2016 р. найбільша питома вага належить таким видам, як автотранспортне страхування – 4142,6 млн грн або 31,9% (порівняно з аналогічним періодом 2015 року відбулося збільшення на 683,3 млн грн); страхування життя – 1312,8 млн грн; страхування майна – 1275,1 млн грн або 9,8% та медичне страхування (безперервне страхування здоров'я) – 1120,2 млн грн (або 8,6%).



Рис. 4. Структура страхових премій за видами страхових послуг станом на 30.06.2016 (млн грн)

Джерело: побудовано автором за даними [8]

Зміни в структурі страхових премій (на 30.06.2016 р.) порівняно з аналогічним періодом 2015 року відбулися на користь таких видів страхування, як: страхування життя з 8,7% до 10,1% та страхування кредитів з 1,4% до 2,8%. При цьому відбулося зменшення зі страхування фінансових ризиків з 9,0% до 6,8% і страхування вантажів та багажу з 7,4% до 5,4%.

Структуру страхових виплат (відрахувань) за видами страхування за I півріччя 2016 року зображено на рис. 5.

Найбільша питома вага у структурі страхових виплат (за даними на 30.06.2016 року) припадає на автотранспортне страхування, зокрема, КАСКО, ОСЦПВ, та «Зелена картка» разом становлять 1721,0 млн грн, або 45,6%. Частка медичного страхування становить 642,2 млн грн, або 17%, та страхування фінансових ризиків – 416,2 млн грн (11,0%). Зміни структури страхових виплат у I півріччі 2016 року відбулися на користь страхування кредитів з 1,5% до 10,0%, страхування фінансових ризиків з 6,2% до 11,0% за рахунок зменшення частки страхування життя з 9,5% до 5,2%, страхування майна з 4,9% до 1,6% та медичного страхування з 19,8% до 17,0%.

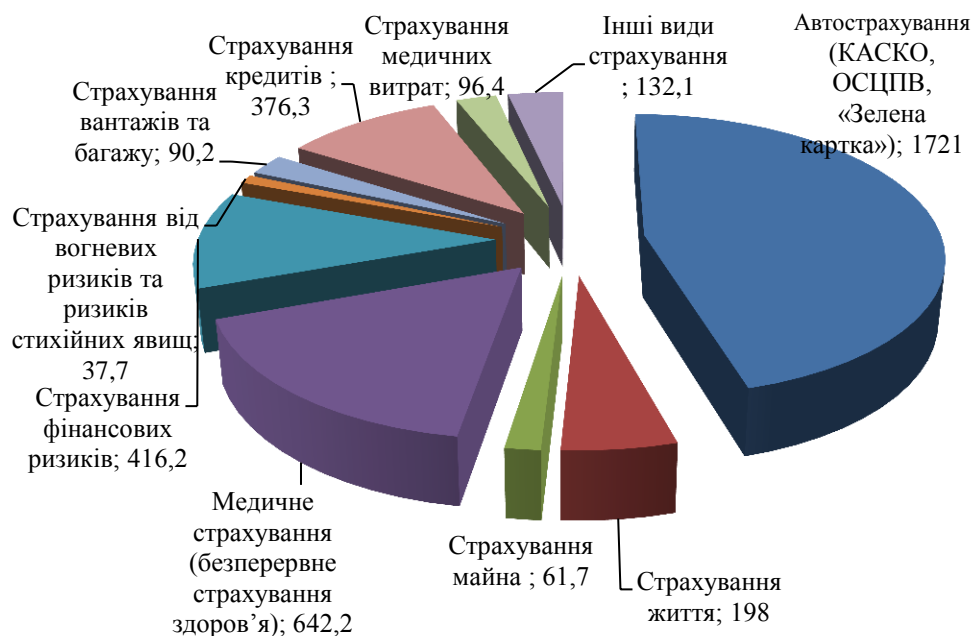


Рис. 5. Структура страхових виплат за видами страхових послуг станом на 30.06.2016 (млн грн)

Джерело: побудовано автором за даними [8]

Структура страхових послуг на ринку України за перше півріччя 2016 року в порівнянні з аналогічним періодом 2015 року характеризується зростанням кількості укладених договорів страхування. Тому потрібно приділяти все більше уваги страхуванню як інструменту управління ризиками, так як спостерігається обмежена кількість страхових продуктів та низькій рівень надання страхових послуг на ринку, знизилась якість виконання зобов'язань страховика перед страхувальником та рівень довіри страхувальників до страховика, а при виборі страхової компанії не враховується спеціалізація діяльності та не застосовується індивідуальний підхід до кожного страхувальника.

Висновок. Потреба в страховому захисті підприємств в Україні посилюється в зв'язку з перебудовою економіки та загостренням фінансової кризи, що пов'язані із зростанням ризиків, ступінь впливу яких характеризується можливістю передбачити політичну й економічну ситуацію, розраховувати фінансову окупність реалізованих проектів, оперативно адаптуватися до змін ринкового середовища та приймати виважені управлінські рішення. Розвиток страхових послуг, зростання кількості договорів страхування зі страховими компаніями та якості страхового захисту є найбільш доцільним шляхом захисту майнових інтересів підприємств від фінансових втрат, гарантування їх економічної безпеки, що ґрунтується на основі стимулювання попиту на страхові послуги та підвищенні страхової обізнаності страхувальників, збільшенні результативності придбання страхового продукту та підвищення надійності господарювання на ринку страхових послуг.

Між тим, різноплановість страхових продуктів зумовлює дослідження особливостей їх реалізації в різних сферах економіки, зокрема, і на транспорті, що становить підґрунтя для подальших наукових досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гаманкова О.О. Ринок страхових послуг України: сутність, тенденції та шляхи розвитку: автореф. дис. д-ра економ. Наук: 08.00.08/ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана». – К., 2010. – 38 с.
2. Яворська Т.В. Страхові послуги: навч. посібник/ Т.В. Яворська. – К.:Знання, 2008. – 350 с.
3. Страхування: підручник /Керівник авт. кол. і наук. ред. С.С. Осадець. – 3 те вид., без змін. – К.: КНЕУ, 2006, – 528 с.
4. Говорушко Т.А. Страхові послуги / Т.А. Говорушко. Підручник. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 376 с.
5. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг/ Верховна Рада України; Закон від 06.02.2003р. №485-IV. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua/>
6. Тринчук В.В. Формування та розвиток маркетингу страхових компаній: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец.08.06.01 «Економіка, організація і управління підприємствами» / Тринчук В.В. – К., 2005. – 23 с.
7. Никулина Н.Н. Страховий маркетинг / Никулина Н.Н., Сухоедова Л.Ф., Эриашвили Н.Д. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – 503 с.
8. Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. Офіційний сайт / [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://nfp.gov.ua/>
9. Статистика страхового ринку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forinsurer.com/stat>
10. Про страхування Закон України № 86/96-ВР від 07.03.96 зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

REFERENCES

1. Gamankova O.O. Rynok strakhvykh poslug Ukrainy: sutnist, tendentsii ta shliakhy rozvytku. Dokt. Diss [Insurance industry Ukraine: essence, tendencies and ways of development: Vadym Hetman Kyiv National Economic University named after]. Kyiv, 2010. 38 p.
2. Javorska T.V. Strakhovi poslugy [Insurance services]. Znannja, Kyiv., 2008. 350 p.
3. Osadets S.S. Strakhuvannja [Insurance]. Kyiv, KNEU Publ., 2006. 528 p.
4. Govorushko T.A. Strakhovi poslugy [Insurance services]. Kyiv, Tsentri uchbovoi literatury Publ., 2011. 376 p.
5. Pro finansovi poslugy ta derzhavne reguliuvannja ryнкiv finansovykh poslug: zakon Ukrainy [On Financial Services and State Regulation of Financial Services. Parliament of Ukraine], 2003. Available at: <http://www.rada.gov.ua/>
6. Trynchuk V.V. Formuvannja ta rozvytok marketyngu strakhovykh kompaniy. Avtoreferat, Diss [Formation and development of marketing insurance companies]. Kyiv. 2005. 23.
7. Nikulina N.N., Sukhoedova L.F., Eriashvili N.D. Strakhovoy marketing [Insurance Marketing]. Moscow, YUNITI-DANA Publ, 2009. 503 p.
8. Natsionalna komisija, shcho zdiysniuє derzhavne reguliuvannja u sferi ryнкiv finansovykh poslug [National commission for the state regulation of financial services markets]. Available at: <http://nfp.gov.ua/>
9. Statystyka strahovogo ryнку Ukrainy [Statistic insurance market in Ukraine]. Available at: <http://forinsurer.com/stat>
10. Pro strakhuvannja: zakon Ukrainy [Ukraine on Insurance], 1996. Available at: <http://zakon.rada.gov.ua/>

ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНО- ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ	Галькевич М. Теоретичні підходи до оцінки вартості потенціалу конкурентоспроможності транспортного підприємства	3
	Костюченко Л. Інтеграція інноваційного та стратегічного управління транспортним підприємством як інфраструктурного елемента ринку транспортних послуг	11
	Озерова О. Дефініція поняття «контролінг» та його значення в системі управління витратами транспортних підприємств	20
ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ	Познякова О., Якобчук О. Послуги аутсорсингу в транспортній галузі	29
	Власюк Т. Організація пасажирських перевезень на залізничному транспорті між містами – центрами і їх супутниками у 30-ті роки ХХ ст.	37
	Двуліт З. Методика інтегрального оцінювання впливу діяльності підприємств залізничного транспорту на довкілля	45
	Ейтутіс Г., Клецька Т., Крищенко С., Зіць О. Стратегічний аналіз ключових показників бізнес-процесів інфраструктури ПАТ «Укрзалізниця»	64
	Кириленко О. Вітчизняний і зарубіжний досвід експлуатації малодіяльних ділянок залізничного транспорту	76
	Кравченко О. Оцінка фінансового потенціалу залізничного транспорту України	84
	Мельник Т., Мельник О. Управління персоналом транспортної компанії з позицій антикризового менеджменту	95
	Садюк А. Умови лібералізації ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності підприємств залізничного транспорту	107
Творонович В., Зеніч К. Економічні засади вдосконалення обслуговування пасажирів на залізничному вокзалі	115	

	Ярим-Агаєв О., Прокопчук Ю. Економічні заходи удосконалення системи оплати праці на підприємствах залізничного транспорту	121
ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ	Аверічев І. Методичні підходи до формування та функціонування механізму забезпечення економічної безпеки підприємств водного транспорту	127
	Аверічев І., Кулик М. Застосування логістичного підходу до управління матеріально-технічним забезпеченням підприємства	133
	Божок А., Семак А. Ефективність використання основних засобів як напрямок підвищення конкурентоспроможності національної економіки	142
	Вишемірська Я. Використання хмарних технологій у соціально-економічних дослідженнях екологічного спрямування	150
	Гудкова В., Батрак І. Удосконалення системи стимулювання працівників підприємства	158
	Гудкова В., Творонович В., Черевань Ю. Обґрунтування заходів підвищення прибутковості підприємства	166
	Лубенченко О., Лаптева О. Організація обліку на підприємствах малого бізнесу та її вдосконалення	178
	Лубенченко О., Мохонько С. Методика та організація обліку, аналізу і аудиту прямих витрат на оплату праці	188
	Пацьора О., Пузько І. Ефективність використання інформаційних технологій на підприємстві	199
	Пінчук С., Бардадим Я. Банківське кредитування: сучасний стан та проблеми сьогодення	210
	Приймук О., Устинович Н., Волинець О. Ефективність використання інноваційних технологій у виробничій діяльності підприємства	218

Приймук О., Устинович Н., Лиховид А. Оцінка ефективності управління персоналом підприємства	228
Радзівська С. Зовнішньоторговельні зв'язки України з країнами ЄС на початку ХХІ ст.	238
Творонович В., Примаєк Л. Перспективні напрями інноваційного розвитку підприємства	255
Харчук О., Мокрицька Г. Підвищення ефективності роботи підприємства як важливе завдання менеджменту	262
Чуніхіна Т., Борейко В. Організація обліку витрат на оплату праці: теоретичний аспект	272
Шерстюк О. Ідентифікація та аспекти імплементації принципів аудиту фінансової інформації	281
Ярим-Агаєв О., Дворська Л. Впровадження інновацій як фактор зниження витрат підприємства	291
Гринчій Я. Роль і місце страхових послуг у системі управління діяльністю підприємства	299

CONTENTS

GENERAL TRANSPORT PROBLEMS	Galkevich M. Theoretical approach to the assessment value potential competitiveness of transport companies	3
	Kostiuchenko L. Integration of strategic and innovative management of transport enterprise as the infrastructural element of the transport market	11
	Ozerova O. The definition of the concept «controlling» and its role in cost management system of transport companies	20
	Poznyakova O., Yakobchuk O. Outsourcing services in transport branch	29

RAILWAY TRANSPORT	Vlasyuk T.	Organization of passenger transportation in railway transport between the city centers and their satellites in the 30-ies years of XX century	37	
	Dvulit Z.	The method of integrated evaluation the influence of railway transport enterprises on the environment	45	
	Eytutis G., Kletska T., Krishchenko S., Zits A.	Formation of key indicators to assess the effectiveness of business processes infrastructure JSC «Ukrzaliznytsia»	64	
	Kyrylenko O.	Domestic and foreign experience of operating low-traffic lines of railway transport	76	
	Kravchenko O.	Evaluation of financial potential Ukrainian railways	84	
	Melnyk T., Melnyk O.	Personal management of transport company from the anti-crisis management position	95	
	Sadiuk A.	Conditions for pricing deregulation in potentially competitive sectors of operations of railway transport enterprises	107	
	Tvoronovych V., Zenych K.	Economic fundamentals improving passenger service on railway station	115	
	Yarym-Aghaev A., Prokopchuk Y.	Economic measures for improving of the wage system for railway enterprises	121	
	OTHER AREAS OF ECONOMICS	Averitchev I.	Methodical approaches to formation and functioning of economic security water transport transport	127
		Averitchev I., Kulik N.	The use of logistics approach to managing logistics companies	133
		Bozhok A., Semak A.	Productivity of fixed assets as improving line of national economies competitiveness	142
		Vyshemirska Y.	The use of cloud technologies in socio-economic studies of ecological direction	150

Hudkova V., Batrak I. Improving the incentives of employees	158
Hudkova V., Tvoronovich V., Cherevan Y. Justification of measures increase the profitability of enterprises	166
Lubenchenko O., Laptieva O. The arrangement of accounting at the small business enterprises and its improvement	178
Lubenchenko O., Mokhonko S. Methods and organization of accounting, analysis and audit of direct labor costs	188
Patsora O., Puzko I. Efficiency using of information technology in the enterprise	199
Pinchuk S., Bardadym B. B Bank lending: current state and problems today	210
Pryimuk O., Ustynovych N., Volynets O. Efficiency of innovative technologies in production companies	218
Pryimuk O., Ustynovych N., Lyhovyd A. Evaluation of personnel management companies	228
Radzievska S. Ukraine's foreign-trade relations with the eu countries in the beginning of the 21 st century	238
Tvoronovych V., Primak L. Promising lines of innovative enterprise	255
Kharchuk E., Mokritskiy G. Improving enterprise performance management objectives as important	262
Chunihina T., Boreyko V. Accounting for labor costs: theoretical aspects	272
Sherstiuk O. Identification and aspects of implementation of the principles of audit of financial information	281
Yarym-Aghaev A., Dvorska L. Innovations as a factor reducing costs of the enterprise	291
Grinchy Y. The role and place of insurance services in the system of management of the enterprise	299

**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 повинна 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: або *publication@detut.edu.ua*;

- **рецензії на статтю.** Кожна стаття повинна мати рецензію доктора наук, який є провідним спеціалістом у відповідній галузі науки, засвідчену в порядку, установленому в установі, де працює рецензент. **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

одинацях, 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 заголовки. Відповідальність за наведені показники несуть автори.

5. Текстові матеріали готують і друкують на аркушах білого односортового паперу з використанням комп'ютерних текстових редакторів MicrosoftWord, для набору формул використовують вбудовані редактори формул. При цьому має застосовуватись шрифт TimesNewRoman.

Рекомендується при підготовці рукопису використовувати шаблон, який можна скачати в електронному вигляді на офіційному веб-сайті Університету у відповідному розділі.

Параметри сторінкиЗбірника встановлені такі:

- поля верхнє і бокові – 35 мм;
- поле нижнє – 45 мм.

В розділі «Параметры страницы» 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., 2016)* – 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 – 2;
- 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 містяться 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 проставляється 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 37

Відповідальний за випуск: *Н. І. Богомолова*

Верстка, редагування *О. В. Ємець*

Підписано до друку 25.01.17 р. Формат 60x84¹/₈.
Папір – для тиражувальних апаратів. Гарн. Таймс.
Друк – на ризографі.
Ум.-друк. арк. 21,56. Обл.-вид. арк. 67,41.
Зам. № 9/17. Наклад 150 прим.

Надруковано в Редакційно-видавничому відділі ДЕУТУ.
Свідоцтво про реєстрацію Серія КВ № 19980-9780ПР від 28.05.2013 р.
03049, м. Київ-49, вул. Миколи Лукашевича, 19